



Doc 10014-LC/35

Organización de Aviación Civil Internacional

---

# COMITÉ JURÍDICO 35° PERÍODO DE SESIONES

Montreal, 6 – 15 de mayo de 2013

## INFORME

*Publicado bajo la responsabilidad del Secretario General*

**2013**





Doc 10014-LC/35

Organización de Aviación Civil Internacional

---

# COMITÉ JURÍDICO 35° PERÍODO DE SESIONES

Montreal, 6 – 15 de mayo de 2013

## INFORME

*Publicado bajo la responsabilidad del Secretario General*

**2013**

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso, por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL  
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes de ventas y librerías, pueden obtenerse en el sitio web de la OACI: [www.icao.int](http://www.icao.int).

**Doc 10014, Informe del Comité Jurídico**

Núm. de pedido: 10014

ISBN 978-92-9249-298-4

© OACI 2013

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción, de ninguna parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su transmisión, de ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa y por escrito de la Organización de Aviación Civil Internacional.

# INFORME DEL 35º PERÍODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO

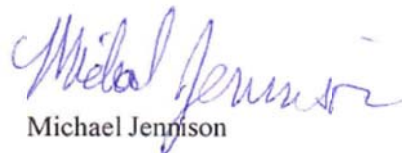
## CARTA DE ENVÍO

---

Al Presidente del Consejo

Del presidente del Comité Jurídico

De conformidad con el Artículo 46 del *Reglamento interno del Comité Jurídico*, tengo el honor de presentarle el informe del 35º período de sesiones del Comité Jurídico.



Michael Jennison

Montreal, 14 de junio de 2013



---

**COMITÉ JURÍDICO – 35º PERÍODO DE SESIONES**

(Montreal, 6 – 15 de mayo de 2013)

**Índice****Página**

Lugar y duración .....	1
Alocuciones inaugurales .....	1
Orden del día y organización del trabajo .....	2
Sesiones .....	2
Representación de los Estados y las Organizaciones internacionales.....	2
Actas de las deliberaciones .....	2

**INFORME SOBRE EL ORDEN DEL DÍA**

Cuestión 2:	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.....	2-1
Cuestión 3:	Examen del programa general de trabajo del Comité Jurídico .....	3-1
Cuestión 4:	Examen del programa general de trabajo del Comité Jurídico .....	4-1
Cuestión 5:	Elección del presidente y los vicepresidentes del Comité.....	5-1
Cuestión 6:	Fecha, lugar y orden del día para el 36º período de sesiones del Comité Jurídico.....	6-1
Cuestión 7:	Informe sobre la labor realizada en el período de sesiones .....	7-1
Apéndice A:	Orden del día para el 35º período de sesiones del Comité Jurídico.....	A-1
Apéndice B:	Lista de las notas de estudio y otros documentos .....	B-1
Apéndice C:	Lista de los participantes .....	C-1
Apéndice D:	Informe de los Amigos del Presidente (Artículo 15 <i>bis</i> ).....	D-1
Apéndice E:	Informe del Grupo de trabajo (Artículo 83 <i>bis</i> ).....	E-1
Apéndice F:	Informe del presidente del Grupo de trabajo de amigos del Presidente sobre los IFSO .....	F-1
Apéndice G:	Proyecto de texto del Protocolo del Convenio de Tokio de 1963 propuesto por el Comité Jurídico .....	G-1





---

## 1. Lugar y duración

1.1 El 35° período de sesiones del Comité Jurídico se celebró en Montreal del 6 al 15 de mayo de 2013. Presidió las sesiones el presidente del Comité Jurídico, Sr. Michael Jennison (Estados Unidos).

## 2. Alocuciones inaugurales

2.1 El **presidente del Comité Jurídico** declaró abierta la sesión. El **Primer vicepresidente del Consejo**, Sr. Dionisio Méndez Mayora, dio la bienvenida a los delegados y observadores en nombre del Consejo, de su Presidente y del Secretario General. Recordando la distinguida trayectoria del Comité Jurídico, creado en 1947 durante la primera Asamblea, en la elaboración y codificación del derecho aeronáutico internacional, el Vicepresidente del Consejo destacó que el Comité Jurídico había preparado veintidós instrumentos de derecho aeronáutico internacional y señaló, en particular, el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, firmado en Tokio, en septiembre de 1963 (Convenio de Tokio). El Convenio de Tokio que será objeto de examen en el presente período de sesiones, es uno de los instrumentos internacionales más ampliamente ratificados que hayan sido elaborados bajo el auspicio de la OACI, con 185 Estados partes.

2.2 Aunque el Convenio de Tokio goza de aceptación virtualmente universal, el Vicepresidente señaló que este instrumento tiene 50 años lo cual hace necesario examinarlo para determinar su idoneidad, especialmente teniendo en cuenta el considerable aumento en el número de incidentes en que están involucrados pasajeros insubordinados o perturbadores a bordo de aeronaves. El Vicepresidente recordó que para tratar esta cuestión el Consejo había establecido, en 1997, un grupo de estudio de la Secretaría sobre pasajeros insubordinados. Teniendo en cuenta la labor realizada por el Grupo, la Asamblea adoptó en 2001 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 establece un modelo de legislación. De conformidad con dicha Resolución, se prepararon textos de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados/perturbadores, los cuales se publicaron, en 2002 como Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores (Circular 288 de la OACI).

2.3 Sin embargo, considerando el aumento en el número de incidentes de comportamiento insubordinado y perturbador, por decisión del Consejo, en 2001 se reactivó el Grupo de estudio sobre pasajeros insubordinados. El Grupo identificó varias cuestiones de orden jurídico que la comunidad internacional debe abordar y recomendó que se estableciera un subcomité del Comité jurídico y se le encomendara la tarea de preparar un proyecto de texto a fin de modernizar el Convenio de Tokio. El Relator presentó un informe que fue examinado por el Subcomité especial que se reunió en mayo y en diciembre de 2012, tras lo cual se recomendó que toda enmienda al Convenio de Tokio se efectuara mediante un protocolo complementario, basándose en un proyecto de texto.

2.4 El proyecto de texto preparado por el Subcomité para someterlo a consideración del Comité Jurídico contiene opciones y textos entre corchetes ya que hay cuestiones que aún no se han resuelto, especialmente las relacionadas con: las jurisdicciones del Estado del explotador y del Estado de aterrizaje, si bien aún queda por determinar si esas jurisdicciones deberían ser facultativas u obligatorias; el texto no incluye la lista de infracciones si bien se formularon propuestas a este respecto. El Vicepresidente manifestó su plena confianza de que el Comité Jurídico lograría su cometido. Si el proyecto de protocolo complementario preparado por el Comité se considera suficientemente elaborado, el próximo paso sería que el Consejo convocara a una Conferencia Diplomática para finalizar y adoptar el texto.

2.5 El **presidente del Comité Jurídico** expresó su agradecimiento al Primer vicepresidente por sus observaciones claras, completas y concisas y anunció que en vista de que el tema previsto en el marco de la Cuestión 3 del orden del día se refería a los aspectos de seguridad operacional relacionados con la liberalización económica y el Artículo 83 *bis*, en el segundo día del período de sesiones en curso tenía la intención de someter a consideración la nota conexas de la Secretaría LC/35-WP/3-2 y asignar a un pequeño grupo la tarea de analizar esta cuestión e informar al Comité durante la segunda semana.

2.6 El presidente se refirió al principal objetivo del período de sesiones en curso, a saber, la propuesta de enmendar el Convenio de Tokio de 1963, ya que 50 años atrás el problema de los pasajeros insubordinados no era una consideración primordial. Asimismo, en relación con la elaboración de los instrumentos de Beijing de 2010, el presidente reconoció que los actos de comportamiento insubordinado no eran tan significativos como los actos de interferencia ilícita, no obstante señaló que, dado que suceden con más frecuencia, era necesario hallar soluciones razonables para enfrentarlos, llegando a un consenso y teniendo debidamente en consideración el aspecto de la ratificación, habida cuenta de que el tratado de base, el Convenio de Tokio, había sido ampliamente ratificado.

### 3. **Orden del día y organización del trabajo**

3.1 El Comité adoptó el orden del día provisional que figura en la nota LC/35-WP/1-1. El orden del día aprobado para el período de sesiones se incluye en el **Apéndice A** del presente informe.

3.2 Las notas de estudio examinadas por el Comité se indican en el **Apéndice B** del presente informe, según la cuestión del orden del día a que corresponden.

3.3 En el informe se da cuenta por separado de las medidas adoptadas por el Comité con respecto a cada cuestión. Los textos se han dispuesto conforme al orden numérico de las cuestiones del orden del día examinadas por el Comité.

### 4. **Sesiones**

4.1 El Comité celebró 16 sesiones; todas fueron públicas.

4.2 Actuó como secretario del Comité el Sr. J.V. Augustin, Director interino de asuntos jurídicos y relaciones exteriores (LEB). El Sr. B. Verhaegen, Encargado de relaciones exteriores y asesor jurídico principal y el Dr. J. Huang, Abogado principal, actuaron como secretarios adjuntos. El Dr. R. Abeyratne, asesor jurídico principal, los Sres. A. Jakob, A. Opolot y C. Petras, así como la Sra. M. Weinstein, asesores jurídicos, se desempeñaron como secretarios asistentes. Otros funcionarios de la Organización también prestaron servicios al Comité.

### 5. **Representación de los Estados y las Organizaciones internacionales**

5.1 En este período de sesiones del Comité Jurídico, 56 Estados miembros y cinco organizaciones internacionales estuvieron representados por 152 representantes y observadores. Los nombres de los representantes y observadores figuran en el **Apéndice C** del presente informe.

### 6. **Actas de las deliberaciones**

6.1 El Comité decidió aplicar el Artículo 45 de su Reglamento interno y, por lo tanto, no consideró necesario levantar actas del 35º período de sesiones.

---

**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**

2:1            El Ponente, Sr. A. Piera, presentó las líneas generales de su informe que figura en el Apéndice 4 del Informe de la primera reunión del Subcomité (LC/SC-MOT). La **presidenta del Subcomité**, Sra. Siew-Huay Tan, presentó seguidamente los informes de las dos reuniones del Subcomité celebradas en mayo y diciembre de 2012 respectivamente (LC/SC-MOT y LC/SC-MOT/2) y señaló que estaban resumidos en la nota de estudio LC/35-WP/2-1 presentada por la Secretaría, en la que figuraba como Apéndice el proyecto de texto para examen.

2:2            Después de dichas presentaciones, el presidente anunció que tenía la intención de dividir el debate en cuatro bloques, es decir: jurisdicción; infracciones; inmunidad de los oficiales de seguridad de a bordo (IFSO); y asuntos varios, después de los comentarios generales de las delegaciones.

2:3            Todas las delegaciones expresaron su agradecimiento por la labor realizada hasta el momento y estuvieron de acuerdo en que el proyecto de texto presentado por el Subcomité proporcionaba una base excelente para los debates. Algunas delegaciones manifestaron que sus Estados tenían disposiciones legislativas en vigor para cubrir las lagunas del Convenio de Tokio, pero apoyaban la modernización de este instrumento dado que era necesario un régimen internacional coherente. Otras delegaciones, que no tenían legislación interna al respecto, expresaron que un régimen internacional ayudaría a cubrir ciertas lagunas en caso de falta de jurisdicción sobre los infractores extranjeros a bordo de aeronaves extranjeras.

2:4            Una delegación observadora que representaba a las 240 principales líneas aéreas regulares informó que sus datos indicaban que los comportamientos perturbadores aumentaban continua y constantemente desde 1963, particularmente durante los últimos cinco años, y actualmente a un promedio de un caso cada 1 200 vuelos. Considerando también la jurisprudencia reciente que objetaba la inmunidad del comandante de la aeronave, el observador estaba convencido de que el Convenio de Tokio debía ser modernizado a fin de disuadir esos actos antisociales, además de las medidas operacionales que han de establecer los transportistas aéreos según se presentan en la nota LC/35-WP/2-3. Con respecto a los aspectos jurídicos de la cuestión, esta delegación se remitió a sus opiniones expuestas en la nota LC/35-WP/2-2 y mencionó que la labor que habrá de realizar el Comité era una oportunidad única en una generación para modernizar el Convenio de Tokio y crear un régimen fuerte y firme.

2:5            Una mayoría de Estados opinaba que la adición de nuevas jurisdicciones, en particular las del Estado del explotador y la del Estado de aterrizaje, reforzarían el régimen establecido en el Convenio de Tokio. Un buen número de esos Estados estaría a favor de jurisdicciones obligatorias para evitar la posibilidad de que dichos actos no sean sancionados, mientras que otros preferirían que esas jurisdicciones sean opcionales, mencionando uno de ellos que sus propias estadísticas en realidad demostraban una disminución de los comportamientos de insubordinación en los últimos años. Unos pocos Estados expresaron sus dudas acerca de incorporar tales jurisdicciones, dado que no se habían explorado suficientemente otras vías posibles, no penales, disuasivas de actos perturbadores. Un Estado planteó la cuestión de abordar el asunto de jurisdicciones concurrentes en caso de que se establecieran jurisdicciones adicionales.

2:6            Varias delegaciones mencionaron también la cuestión temporal, planteando la necesidad de evaluar si el principio de la fuerza motriz que determina la aplicabilidad del Convenio de Tokio cuando la aeronave está en vuelo debía conciliarse con el principio de las puertas cerradas cuando el comandante de la aeronave está en mando.

2:7 Con respecto a la incorporación de una lista de infracciones, varias delegaciones estimaron que esto reforzaría la universalidad del régimen de Tokio. Algunas apoyaron la idea de una lista genérica o una lista limitada para las infracciones más graves, mientras que otras deseaban una lista más específica. Otras delegaciones se oponían a una lista de infracciones.

2:8 La cuestión de los IFSO fue objeto de comentarios de numerosas delegaciones, algunas de ellas objetaban la conveniencia de mencionar los IFSO en el Convenio de Tokio; se declaró que era preferible que la condición y autoridad de los IFSO se abordara a nivel bilateral. Por el contrario, varias delegaciones estaban a favor de que el Convenio de Tokio reconociera a los IFSO, que ya se mencionan en el Anexo 17 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944) y en el *Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita* (Doc 8973) (en lo sucesivo, Manual de seguridad de la aviación de la OACI), dado que no son miembros de la tripulación ni pasajeros y que, por lo tanto, debía abordarse su condición con respecto al comandante de la aeronave y también su inmunidad.

2:9 Se abordaron también el derecho de acción y las sanciones monetarias, con lo que surgió la cuestión de indemnización de daños relacionados con el desvío de los vuelos y el desembarque y entrega de los infractores, además de la necesidad de considerar la terminación de los contratos de transporte con los infractores. Varias delegaciones expresaron la necesidad de conservar los principios jurídicos aceptados, tales como la aplicación de la ley e impedir las medidas arbitrarias contra los pasajeros insubordinados.

2:10 Muchas delegaciones pusieron énfasis en la aceptación prácticamente mundial del Convenio de Tokio, lo que hacía necesario encontrar una solución que agregara valor sin ir en contra del espíritu y la intención de este régimen mundialmente aceptado. Al mismo tiempo, en general se reconoció que la cuestión de los pasajeros insubordinados no había ocupado el primer plano de las consideraciones en las que se había basado la adopción del Convenio de Tokio 50 años atrás. Con relación a las medidas no penales mencionadas antes, una delegación sugirió incorporar en el contrato de transporte disposiciones que trataran las consecuencias de un acto de indisciplina por parte de un pasajero.

2:11 Con respecto a las dos opciones presentadas con relación al **Artículo III presentado en el Apéndice de la nota LC/35-WP/2-1**, el presidente invitó a las delegaciones a que expresaran su sentir si (1) favorecían la **jurisdicción del Estado de aterrizaje** y (2) si dicha jurisdicción debía ser obligatoria u opcional. En el contexto dado, la presidenta del Subcomité explicó que ambas opciones eran diferentes en cuanto a que la Opción 1 extendía las jurisdicciones del Estado de aterrizaje y del Estado del explotador de una forma obligatoria, proporcionando al mismo tiempo la opción de agregar las jurisdicciones del Estado de nacionalidad del infractor/la víctima y el Estado de residencia habitual. En la Opción 2, todos estos fundamentos para la jurisdicción se presentaban de un modo que podían hacer que la jurisdicción fuera opcional u obligatoria.

2:12 En el debate que siguió, varias delegaciones se pronunciaron a favor de la jurisdicción del Estado de aterrizaje sobre una base obligatoria.

2:13 Una delegación observadora reiteró que la extensión obligatoria de la jurisdicción del Estado de aterrizaje a nivel de tratado representaba el mejor enfoque para asegurar que un comportamiento inaceptable no quedara sin castigo. Esta delegación explicó que aun quedaría a discreción del Estado interesado la decisión ulterior de enjuiciar o no. Este sentimiento general respecto a la extensión obligatoria de la jurisdicción del Estado de aterrizaje tuvo eco en una buena cantidad de delegaciones que hablaron sobre este punto, varias de ellas señalando que no debía haber impunidad para el comportamiento grave que afecta a la seguridad operacional de un vuelo. En opinión de estas delegaciones, la Opción 1 representaba el mejor disuasivo contra el comportamiento insubordinado mientras que la Opción 2 solo representaba el statu quo, teniendo en cuenta el hecho de que en varios

---

Estados los legisladores nacionales ya habían ampliado las competencias jurisdiccionales para incluir el Estado de aterrizaje. Uno de los proponentes de este enfoque dio ejemplos de dos casos recientes que habían afectado a más de 600 pasajeros y habían causado consecuencias económicas importantes para el transportista aéreo en cuestión, pero que se habían recobrado parcialmente de los pasajeros insubordinados involucrados. Esta delegación declaró que el Estado de aterrizaje estaba habilitado para evaluar rápidamente los hechos y obtener los testimonios pertinentes. La misma delegación señaló que en caso de que se enmendara el Artículo 3 del Convenio de Tokio habría que enmendar en consecuencia el Artículo 13, párrafo 5, y el Artículo 16. Otra delegación compartía esta opinión. Una delegación, que apoyaba la Opción 1, señaló que la jurisdicción del Estado de aterrizaje se había establecido en 1971 en el Convenio de Montreal para la represión de actos ilícitos y en otros instrumentos.

2:14 Varias delegaciones no apoyaron la jurisdicción obligatoria del Estado de aterrizaje, una de ellas expresó serias dudas de que esta medida fuera proporcional al aumento del efecto disuasivo que se creía obtener. Esta delegación planteó también la cuestión de qué ley debía aplicarse a la infracción cometida si la jurisdicción del Estado de aterrizaje fuera obligatoria. La misma delegación opinaba que las responsabilidades contractuales podrían funcionar como un disuasivo importante. Este parecer tuvo eco en otra delegación que opinó que los principios jurídicos generales, tales como la igualdad ante la ley y la ausencia de arbitrariedad en las medidas para hacer cumplir la ley, podrían resultar comprometidos si la jurisdicción del Estado de aterrizaje se hacía obligatoria. En este contexto, la delegación declaró que si bien cierto comportamiento podría considerarse aceptable en un Estado, podría ser completamente inaceptable en el Estado de aterrizaje. Una de las delegaciones que no estaba a favor de extender la jurisdicción sugirió que se dejara el Artículo 3 del Convenio de Tokio sin cambios o cuanto mucho se considerara una disposición opcional únicamente en casos de infracciones graves o delitos. Según la experiencia de otra delegación, los incidentes de comportamiento insubordinado en transportistas aéreos de ese Estado estaban disminuyendo y por esa razón prefería una nueva jurisdicción que fuera opcional solamente. En caso de que la jurisdicción obligatoria del Estado de aterrizaje se introdujera en un nuevo instrumento, sería necesario abordar el problema de jurisdicciones concurrentes.

2:15 En la opinión de otra delegación, la Opción 1 constituía un desvío estructural del Convenio de Tokio. Según esta delegación, la jurisdicción del Estado de aterrizaje propuesta sería aún más amplia que la jurisdicción del Estado de matrícula original en el Convenio de Tokio, dado que la primera comprende también “actos” y no está confinada a “infracciones”. Otra delegación compartía este sentir y expresó la opinión de que la Opción 2, que era consecuente con la estructura del Convenio de Tokio, debía ser el punto de partida para el debate. Esta delegación declaró que el Estado de aterrizaje desempeñaba un papel clave para abordar el problema, dada la transitoriedad del infractor y el acceso fácil a las pruebas. Tres delegaciones preferían la Opción 2, y una de ellas expresó la opinión de que el Estado de aterrizaje solo podía tener una conexión muy tenue con el incidente en cuestión, lo que hacía que no fuera conveniente obligar a ese Estado a ejercer su jurisdicción y tener que hacerse cargo de los procedimientos subsiguientes que deben seguirse en vez de simplemente habilitar al Estado a hacerlo.

2:16 Al expresar apoyo por la Opción 1 con respecto a la extensión obligatoria de las bases de jurisdicción al Estado de aterrizaje, una delegación subrayó que esto cerraría la brecha jurisdiccional en el Convenio de Tokio, que el enjuiciamiento de infractores se facilitaría debido al acceso inmediato al infractor y que la eficacia del Convenio resultaría reforzada universalmente. Otra delegación, si bien apoyaba esa declaración, también reconocía la reticencia de algunas delegaciones para apoyar la jurisdicción obligatoria del Estado de aterrizaje, especialmente en los casos en que el Estado de aterrizaje imponía penas más severas que las del Estado de nacionalidad del infractor. Esta delegación sugirió una excepción a la jurisdicción del Estado de aterrizaje en los casos en que el Estado de nacionalidad solicitara la extradición de uno de sus nacionales acusado de un comportamiento insubordinado. En opinión de esta delegación no había discrepancia alguna con el Artículo 16, párrafo 2, del Convenio de Tokio tal como

---

está redactado actualmente si bien algunas delegaciones manifestaron opiniones contrarias. Tres delegaciones estuvieron de acuerdo en que esta propuesta debía estudiarse más a fondo como una forma para que algunos Estados superaran sus reservas con respecto a la jurisdicción obligatoria del Estado de aterrizaje. Una delegación señaló que el Artículo 13, párrafo 5, del Convenio de Tokio de hecho obliga al Estado que tiene la custodia a notificar al Estado de matrícula y al Estado de nacionalidad y a todo otro Estado interesado; esta delegación sugirió además la opción de jurisdicción compartida con los Estados afectados, y que decidieran entre ellos mismos cuál ejercería la jurisdicción en una situación dada.

2:17 Otra delegación informó que en su derecho interno tiene la jurisdicción del Estado de aterrizaje y subrayó la importancia de la jurisdicción obligatoria del Estado de aterrizaje manteniendo al mismo tiempo el Estado de matrícula como la jurisdicción primaria en el Convenio de Tokio, dado que es un principio fundamental del derecho aeronáutico internacional. La jurisdicción del Estado de aterrizaje es esencial para combatir la conducta insubordinada y, en vez de considerar que cubre una brecha “jurisdiccional”, se debería considerar que cubre una brecha para “hacer cumplir la ley” Esta delegación opinó además que aquellos Estados que no han ejercido la jurisdicción del Estado de aterrizaje probablemente continuarán haciéndolo si esa jurisdicción es opcional, mientras que otros Estados necesitan una disposición obligatoria a fin de implantar dicha jurisdicción en su legislación. Esta delegación advirtió que se debía proceder con cautela para no confundir la jurisdicción obligatoria con la discrecionalidad del Estado para enjuiciar a un probable infractor.

2:18 Dos delegaciones pidieron a la Secretaría aclaración sobre qué constituirían jurisdicciones obligatoria y opcional y la medida de la facultad discrecional de enjuiciar. El secretario aclaró que la jurisdicción obligatoria requeriría que un Estado tenga la legislación que le da el poder de ejercer jurisdicción, mientras que una jurisdicción opcional daría a un Estado la discreción de sancionar o no sancionar leyes para ejercer jurisdicción. Obligatoria o no, aquellos Estados que tienen la jurisdicción del Estado de aterrizaje siempre pueden elegir entre enjuiciar o no enjuiciar en un caso dado.

2:19 Una delegación declaró que podría apoyar una opción u otra siempre que la jurisdicción del Estado de aterrizaje sea obligatoria, sin la cual la eficacia de la modernización del Convenio de Tokio resultaría menoscabada. Esta delegación subrayó la diferencia entre la jurisdicción obligatoria y la facultad discrecional de enjuiciar, además de la aclaración dada antes por el secretario. Otra delegación sugirió que se prescindiera de la terminología que opone “obligatoria” a “opcional” a fin de superar las diferencias con respecto a la jurisdicción y que se pusiera énfasis en dar poder a los jueces de un Estado para considerar casos que tratan de pasajeros insubordinados.

2:20 Una delegación observadora, al referirse a su nota LC/35-WP/2-4, apoyaba la jurisdicción obligatoria del Estado de aterrizaje.

2:21 Varias delegaciones, incluidas las que actualmente prevén la jurisdicción del Estado de aterrizaje en su legislación interna, apoyaban la Opción 2 con una jurisdicción opcional del Estado de aterrizaje, citando, entre otras razones, que esto podía ser aceptable para más Estados y aumentaría la probabilidad de ratificación. Una delegación, apoyando la Opción 2, señaló que quizá no sea económicamente factible para muchos Estados aplicar la jurisdicción del Estado de aterrizaje, y que esto debería estudiarse más a fondo. Esta misma delegación consideraba que no habría brecha jurisdiccional, y que la jurisdicción opcional no resultaría en que los Estados de aterrizaje no tuvieran en cuenta los actos de insubordinación y estos quedarán impunes. Otra delegación opinaba que en el Convenio de Tokio, en su forma actual, no hay brecha jurisdiccional.

2:22 Una delegación, con el apoyo de otras dos, tomó nota de que es importante conservar la estructura del Convenio de Tokio y que el número de cambios al Convenio que se hagan en consecuencia podría aumentar con la ampliación de las bases de jurisdicción.

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 2:16 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 víctima 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 del 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 reemplazar “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 de la aeronave o de 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 Artículo 1, párrafo 1, apartado a) del *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Montreal, 1971), y con el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 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 de Montreal, el Convenio de Beijing, y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 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 Artículo 15 *bis*, párrafo 1, apartado b) 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 cursiva para poner énfasis)

2:43 El presidente puso de relieve el régimen de sanciones civiles (administrativas) vigentes en los Estados Unidos. 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, la información proporcionada por todas las delegaciones que se habían pronunciado en respuesta a la solicitud del presidente sugería que la cuestión de considerar delitos los actos enumerados en el Artículo 15 *bis* propuesto en gran medida ya estaba armonizada debido a la estipulación 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 Varias delegaciones se oponían a la inclusión de disposiciones sobre los IFSO en el Convenio de Tokio fundadas en las actividades de éstos, 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 concluyó que un número considerable de delegaciones había expresado apoyo para que se siguiera considerando la cuestión y que 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, el Subcomité no había tomado una decisión, pero 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 reiteraron su apoyo a 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, así como en el *Vocabulario de la Aviación Civil Internacional*, Volúmenes I y II (Doc 9713) y en el *Manual de seguridad de la OACI* (Doc 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 Artículo 6, párrafo 2, 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 de los bienes en 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 por el 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 por una abrumadora mayoría de votos 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 al Convenio de Chicago;

- 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.

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: Argentina, Canadá, Chile, China Colombia, Emiratos Árabes Unidos, 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 adjunta 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 remplazar 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 b). El presidente aclaró que el grupo optó por mantener “miembro de la tripulación” en lugar de “cualquier persona” en el párrafo 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 remitiera 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. La misma 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 manifestó 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 manifestó 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 de 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 su recapitulación 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 numerosos 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.

2:90 El presidente del **Grupo de trabajo de amigos del presidente sobre los IFSO** presentó el informe del Grupo que contenía los fundamentos para incluir disposiciones sobre los IFSO en el Convenio de Tokio y recomendaciones en cuanto a la redacción relacionada con el papel y las funciones, la protección jurídica y la definición de los IFSO expuestas en el **Flimsy núm. 1** (adjunto a la presente como **Apéndice F**).

2:91 El presidente del Grupo informó al Comité que había un amplio acuerdo en el Grupo para incluir los IFSO en el Convenio de Tokio a fin de identificarlos como una categoría específica de viajero, gozando del mismo nivel de protección que los miembros de la tripulación y los pasajeros, tomando al mismo tiempo medidas preventivas para la seguridad operacional en términos de los Artículos 6 y 10 del Convenio de Tokio. Además, quedó entendido que diferentes Estados aplicaban diversos enfoques y métodos en la aplicación de sus programas para los IFSO, de conformidad con arreglos o acuerdos bilaterales o multilaterales entre los Estados interesados. Sin embargo, con respecto a la definición de IFSO, el Grupo llegó a múltiples opciones, dado que las opiniones estaban divididas por igual sobre la conveniencia de especificar la finalidad de tener los IFSO e incluir una definición de “interferencia ilícita”. Algunas delegaciones estaban a favor de una referencia al Anexo 17 y otras a acuerdos o arreglos bilaterales y multilaterales entre los Estados, mientras que otros no veían ninguna necesidad de una definición.

2:92 El presidente del Comité, si bien reconocía la gran utilidad del informe proporcionado por el Grupo señaló que, dado que el Grupo estaba constituido por elementos divergentes, el mismo clima de opinión que prevalecía en el seno del Grupo probablemente se produciría en la Plenaria. A la luz de esa evaluación y dado que no había tiempo suficiente para solicitar que todas las delegaciones expresaran su postura sobre cada una de las conclusiones del informe, el presidente propuso que las delegaciones limitaran sus intervenciones únicamente a las opiniones en cuanto a si el informe reflejaba con precisión el clima de opiniones en el Grupo.

2:93 Con respecto al texto propuesto por el Grupo sobre el **papel y las funciones de los IFSO**, una delegación, con el apoyo de otra delegación, propuso que dado que había dos opciones claras las delegaciones podrían indicar su preferencia o apoyar una opción u otra alzando la mano. Una abrumadora mayoría del Comité apoyó la Opción 2, es decir, agregar en el Artículo 6, párrafo 2 del Convenio de Tokio la expresión “oficial de seguridad de a bordo” entre las palabras “miembro de la tripulación” y “o pasajero”. En respuesta a preguntas de algunas delegaciones, el presidente aclaró que, al expresar la preferencia por una opción en particular, las delegaciones sólo habían indicado en general y no definitivamente qué posturas podrían apoyar. Señaló además que no había un informe detallado del debate del Grupo debido a la falta de tiempo. Por consiguiente, los Estados quedaban en libertad de plantear cuestiones y proponer formulaciones alternativas del texto para la Conferencia Diplomática.

2:94 Con relación a la disposición sobre **protección jurídica para los IFSO**, el Comité **aceptó** la recomendación del Grupo de agregar en el Artículo 10 del Convenio de Tokio las palabras “un oficial de seguridad de a bordo” entre las palabras “los pasajeros” y “el propietario, el operador de la aeronave”. Una delegación reiteró su postura de no apoyar ninguna enmienda al Artículo 10 dado que todas las partes interesadas, incluidos los IFSO, están adecuadamente protegidas si toman medidas razonables.

2:95 El Comité, si bien tomó nota de la multiplicidad de opciones y la aclaración del presidente del Grupo de que algunos Estados podrían apoyar más de una opción, **acordó** adoptar y remitir al Comité de redacción los comentarios y recomendaciones del Grupo sobre la **definición de IFSO** que ha de incluirse en el Artículo 1 del Convenio de Tokio. El presidente aclaró además que el Comité de redacción no consideraría la Opción B del párrafo 3, apartado b), pues la mayoría de las delegaciones no estaban a favor de dicha opción aunque este punto se modificó más tarde, como se describe en el párrafo 2:101.

2:96 Un observador, con el apoyo de una delegación, invitó al Comité a considerar su propuesta de redacción para enmendar el Artículo 10 a fin de aclarar el **alcance de la inmunidad** que se aplicaría al comandante de la aeronave a la luz de una decisión judicial que indicaba que quizá no sea adecuado que el comandante de la aeronave dependa únicamente de los informes de la tripulación de cabina. El observador señaló que esto podría causar incertidumbre operacional, dado que el comandante de la aeronave no podría abandonar el puesto de pilotaje para hacer una evaluación más a fondo de la situación en la cabina. El observador veía la probabilidad de que en el futuro los tribunales podrían interpretar la inacción de los Estados sobre esta propuesta como una aceptación tácita de dicha interpretación judicial.

2:97 Una delegación, con el apoyo de otra, señaló que no veía ninguna dificultad para que sus tribunales interpretaran y aplicaran la norma de razonabilidad especificada en los Artículos 6 y 10.

2:98 El presidente tomó nota de que el Subcomité había concluido inequívocamente que no era necesario cambiar la redacción de los Artículos 6 ó 10 del Convenio de Tokio con respecto a la inmunidad del comandante de la aeronave y que la propuesta del observador no había recibido el apoyo de por lo menos dos Estados. Por consiguiente, **decidió que** la propuesta de redacción sobre esta cuestión no se adoptaría.

2:99 El presidente anunció seguidamente que había dos cuestiones importantes que el Comité debía considerar: i) consideración del informe del Comité de redacción; y ii) consideración de la cuestión de si el proyecto de Protocolo está suficientemente maduro para remitirlo al Consejo con una recomendación de que convoque una Conferencia diplomática.

2:100 Cuando el Comité reanudó su tarea, una delegación planteó una cuestión de procedimiento acerca del debate anterior en que el Comité había considerado el texto propuesto en el informe (Recomendación A) del Grupo de trabajo de “amigos del presidente” (FC) relativo a los papeles

---

y funciones de los IFSO. Específicamente, la delegación objetó el procedimiento por el cual el presidente había pedido que se levantara la mano para determinar el apoyo a las disposiciones alternativas sobre los IFSO que contenía el informe, sin dar a los delegados la oportunidad de examinar más a fondo la cuestión en la Plenaria. La delegación aclaró que no deseaba reabrir el debate sobre la cuestión, sino que quería asegurarse de que sus preocupaciones se reflejaran en el acta de las sesiones.

2:101 El presidente indicó que consideraría la cuestión de procedimiento mencionada por la delegación y consultaría con la Secretaría y, después de un breve receso, anunciaría su decisión. Así pues, el presidente reconoció una incongruencia en la forma en que el Comité trataba la Recomendación A del FC y la forma en que trataba otras cuestiones de fondo consideradas en el marco de la Cuestión 2 del orden del día, en la medida que la cuestión se había decidido alzando la mano sin un debate de fondo sobre lo que en realidad eran dos textos alternativos formulados nuevamente. Como solución, propuso que la Recomendación A se tratara de la misma forma que las recomendaciones B y C. Es decir, el Comité aceptaría la recomendación del FC de que las distintas propuestas recientemente formuladas continuaran en el texto del proyecto de Protocolo entre corchetes, y que reflejara en su informe el peso de la opinión sobre las dos formulaciones en competencia tal como estaban expresadas, tanto en el informe del FOC que figuraría como un apéndice del informe de la reunión, como la que se había expresado alzando la mano durante la Plenaria.

2:102 No hubo objeciones a la solución propuesta por el presidente respecto a esta cuestión de procedimiento, aunque una delegación expresó que coincidía con la cuestión de procedimiento planteada y la aceptación del resumen modificado propuesto por el presidente.

2:103 El presidente anunció que el Comité pasaría a considerar el **informe del Comité de redacción**, (LC 35-WP/2-6).

2:104 El presidente del Comité de redacción presentó el informe del Comité de redacción, con ciertos cambios de carácter editorial.

2:105 El presidente del Comité de redacción señaló, además, que varios Estados representados en el Comité de redacción habían manifestado el deseo de expresar inquietudes con respecto al proyecto de Protocolo en la forma propuesta.

2:106 El presidente del Comité elogió la labor competente del Comité de redacción y propuso que se hiciera un análisis artículo por artículo, párrafo por párrafo del texto del proyecto de Protocolo con respecto a cuestiones de redacción. El presidente instó a los delegados a que centraran su atención en determinar si las instrucciones que la Plenaria había dado al Comité de redacción habían sido ejecutadas en el proyecto de Protocolo propuesto.

2:107 El presidente procedió luego a invitar a que se formularan comentarios con respecto al Artículo I del proyecto de Protocolo y, al observar que nadie solicitaba hacer uso de la palabra, declaró que el Artículo I había sido **adoptado**.

2:108 El presidente invitó luego a que se formularan comentarios con respecto al Artículo II del proyecto de Protocolo. Una delegación instó a que se proporcionara más información en relación con las inquietudes de los Estados representados en el Comité de redacción, mientras que una segunda delegación señaló el hecho de que mientras que en el Artículo II del proyecto de Protocolo (en la versión en inglés) se utiliza el término “State of registration”, el Convenio de Chicago utiliza “State of registry” y se preguntaba si sería preferible utilizar la el término que figura en el Convenio de Chicago.

2:109 El presidente invitó seguidamente a que se formularan comentarios específicamente relacionados con el Artículo II, párrafo 3 a, del proyecto de Protocolo. A este respecto, varias delegaciones cuestionaron la pertinencia de las disposiciones del proyecto de Protocolo que se habían adaptado de otros acuerdos existentes, tal como la definición de “en vuelo” del Convenio de Beijing de 2010 y la redacción de “aterrizaje forzoso” del Convenio de Tokio. El presidente señaló que las inquietudes manifestadas por estas delegaciones se relacionaban con cuestiones de fondo que podrían ser tratadas apropiadamente en la conferencia diplomática ulterior. Tres delegaciones más indicaron problemas de redacción y/o traducción en las versiones en francés, chino y árabe del informe del Comité de redacción y ofrecieron proponer revisiones a la Secretaría en cada uno de sus respectivos idiomas.

2:110 Una delegación argumentó que la frase “a ir en una aeronave, de conformidad con un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral” en el Artículo II, párrafo 3 b, del proyecto de Protocolo, era problemática en la medida en que podía interpretarse en el sentido de que un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral entre Estados podía dejar sin efecto las disposiciones del Convenio de Tokio revisado. El presidente sugirió que la inquietud manifestada por la delegación era de índole cuasi de redacción, cuasi de fondo y, por consiguiente, propuso remitir la cuestión a una conferencia diplomática ulterior para su resolución.

2:111 Por último, una delegación propuso que se enmendara la frase “el gobierno del Estado del explotador o el gobierno del Estado de matrícula” en la segunda línea del Artículo II, párrafo 3 b), para que diga “el gobierno del Estado del explotador y/o el gobierno del Estado de matrícula”, indicada entre corchetes, ya que de conformidad con el Anexo 17 se necesita el acuerdo de ambas partes con respecto a la presencia de un IFSO a bordo de la aeronave. Con respecto a este punto, el presidente sugirió que las inquietudes manifestadas por la delegación también eran de fondo y, por consiguiente, deberían ser tratadas en una conferencia diplomática ulterior.

2:112 El Comité **aceptó**, sin comentarios, las propuestas del Comité de redacción para el **Artículo II, párrafo 3**, apartados **c) y d)** con respecto a las definiciones de “Estado del explotador” y “Estado de matrícula” respectivamente.

2:113 El Comité procedió seguidamente a considerar el **Artículo III** del proyecto de Protocolo relativo a la jurisdicción. Una delegación, citando la necesidad de coherencia con el párrafo 1 y el encabezamiento del párrafo 1 *bis* del Artículo III, propuso redactar enmiendas del párrafo 1 *bis* del Artículo III, es decir, suprimir las palabras “infracción o acto” cada vez que aparecían en los apartados a), b) y c) del párrafo 1 *bis* y remplazarlas por “infracciones y actos”. La propuesta no recibió el apoyo de ninguna otra delegación y, por consiguiente, no se adoptó.

2:114 Tres delegaciones intervinieron para hacer constar sus reservas sobre la cuestión de la jurisdicción obligatoria del Estado de aterrizaje y del Estado del explotador prevista en el Artículo III. El presidente pidió a los delegados tener paciencia para desistir de reiterar posturas que se habían mencionado previamente y que constarían debidamente en el informe del Comité. Dichas cuestiones podrían plantearse en una conferencia diplomática cuando se realizara. El presidente recordó a los delegados que la jurisdicción es una parte crucial del proyecto de Protocolo y que, por consiguiente, se le daría mucha importancia para asegurar que el texto relacionado con tal disposición no se adopte entre corchetes. Él aseguró a todas las delegaciones que el informe que trataba de esta cuestión pondría de relieve lo que revelaban las deliberaciones del Comité y el peso de la opinión sobre cada postura.

2:115 Una delegación citó las dificultades que había tenido con la disposición en el párrafo 2 *ter* relativa a la jurisdicción basada en la nacionalidad debido a la circunstancia específica de nacionalidades múltiples que prevalecía en su Estado. El presidente señaló que esto no debía ser una

cuestión de gran preocupación puesto que en varios tratados los Estados habían tratado de forma sistemática a las entidades cuasi soberanas que existían al interior de los mismos. El Comité **aceptó** el Artículo III del proyecto de Protocolo sin cambios.

2:116 Con respecto al **Artículo IV** del proyecto de Protocolo, una delegación, si bien señaló que la propuesta del Artículo III *bis* relativa a la coordinación entre los Estados con jurisdicción concurrente era nueva y que no se había reflejado en el informe del Subcomité ni la había considerado suficientemente el Comité, propuso que se pusiera entre corchetes dado que no había habido tiempo suficiente para que las delegaciones consultaran sobre esto. Esta delegación, con el apoyo de otras, indicó que apoyaría que se conservara esta disposición si figuraba de un modo que no fuera prescriptivo mediante el uso de “podrá” en vez de “deberá”. Las delegaciones que preferían un texto más permisivo estimaban que la redacción prescriptiva haría que las consultas fueran obligatorias y con ello se podría transgredir la soberanía de los Estados u obligar a los Estados que tenían que actuar rápidamente a aplicar sanciones a fin de habilitar al infractor a continuar su viaje. Una delegación indicó que se había encontrado una redacción similar a la del Artículo IV del proyecto de Protocolo en otros tratados, tales como la *Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional de 2000*.

2:117 El presidente del Comité de redacción, con el apoyo de otras delegaciones, explicó que el hecho de incluir las palabras “según corresponda” tenía la intención de atenuar las preocupaciones de algunas delegaciones acerca de la formulación prescriptiva de la disposición. El presidente señaló que suprimir simplemente las palabras “según corresponda” y dejar “deberá” entre corchetes podría tener el efecto no deseado de limitar la discreción de los Estados. El Comité **aceptó** el Artículo IV con las palabras “podrá” y “deberá” respectivamente entre corchetes antes de “según corresponda”.

2:118 Una delegación, citando la necesidad de coherencia, pidió que las palabras “infracciones o actos” en el Artículo 3 *bis* figuraran entre corchetes como era el caso de otras disposiciones conexas en el proyecto de Protocolo. La propuesta no tuvo apoyo de ninguna otra delegación y, por consiguiente, no se adoptó.

2:119 Al examinar el **Artículo V** del proyecto de Protocolo, una delegación preguntó si la supresión de todo el párrafo 2 del Artículo 5 del Convenio podría afectar a otras disposiciones en el Convenio. El presidente del Comité de redacción reconoció el valor de esta observación y sugirió que se estudiaran más a fondo las consecuencias de dicha supresión. El Comité **aceptó** conservar el Artículo V sin modificaciones y solicitó que se destacara en el informe la necesidad de considerar más a fondo las consecuencias no intencionales que podría tener la supresión de este párrafo, especialmente de las frases relacionadas con el Capítulo III del Convenio.

2:120 Con respecto al **Artículo VI** del proyecto de Protocolo, que contiene solamente una de las dos opciones que presentó el Grupo de trabajo de amigos del presidente sobre los IFSO con respecto a las disposiciones relacionadas con el papel y las funciones que desempeñan los IFSO, el presidente recordó al Comité la decisión que se había adoptado previamente de incluir ambas opciones y, en consecuencia, encargó a la Secretaría que reinsertara la opción omitida en el proyecto de Protocolo.

2:121 El Comité procedió a examinar el texto que figuraba en el párrafo 2 del Artículo 6 en el Artículo VI propuesto por el Comité de redacción. El presidente del Comité de redacción señaló a la atención del Comité la frase “un oficial de seguridad de a bordo” que se había insertado en la segunda línea de la primera oración, y señaló que si bien esto había sido propuesto por el Comité de redacción, la Plenaria no había tomado la decisión de insertar dicha frase y no contaba con apoyo universal.

2:122 Una delegación, que había respaldado la incorporación de dicha frase, declaró que el comandante de la aeronave debería tener la facultad no solo de solicitar sino también de autorizar al IFSO a que tome medidas coercitivas para reducir a un pasajero insubordinado.

2:123 Una delegación, respaldada por varias otras delegaciones, pidió que se suprimiera la frase en la primera oración ya que crearía importantes problemas de política en relación con la ampliación del papel de los IFSO que el Comité no había examinado. El Comité **aceptó** el Artículo VI del proyecto de Protocolo con la adición de la frase “oficial de seguridad de a bordo” en la segunda oración del párrafo 2 del Artículo 6.

2:124 El Comité **aceptó** los Artículos **VII, VIII, IX** y **X** del proyecto de Protocolo sin modificaciones. Una delegación reiteró la necesidad, con respecto al Artículo IX relativo a la restitución, de confirmar la postura de política en el sentido de que la intención de esta disposición no era crear obstáculos a los tribunales nacionales.

2:125 Tras los debates, el Comité **convino** en el texto del proyecto de Protocolo que figura en el **Apéndice G** de este Informe.

2:126 El presidente invitó luego al Comité a que evaluara si el proyecto de Protocolo podía considerarse “como listo para ser presentado a los Estados como proyecto definitivo” en el contexto del Procedimiento para la aprobación de proyectos de convenio que figura en la Resolución A7-6 de la Asamblea.

2:127 Por consenso, el Comité convino en que el proyecto de instrumento estaba suficientemente elaborado y concluyó que el texto estaba listo para transmitirlo al Consejo como proyecto definitivo para presentarlo a los Estados y, el párrafo 2.1.6 de la nota C-WP/14034, por último, a una conferencia diplomática. Las delegaciones que se pronunciaron sobre el tema señalaron que el Comité había tomado decisiones sobre temas poco controvertidos, logrando así reducir el número de opciones y formular con claridad los limitados elementos respecto a los cuales aún no se había logrado consenso. Estas delegaciones consideraban que los asuntos restantes aún pendientes eran cuestiones de política que deberían decidirse en la Conferencia diplomática.

2:128 Se reconoció, además que la labor del Comité había hecho posible una mejor comprensión de las cuestiones tratadas y el Comité invitó a que se promoviera un mejor conocimiento del instrumento y de los temas conexos mediante seminarios jurídicos regionales, con miras a facilitar la participación de los Estados que no habían asistido al presente período de sesiones del Comité.



---

**Cuestión 3 del orden del día: Examen de otros asuntos comprendidos en el programa general de trabajo del Comité Jurídico**

3:1 La Secretaría presentó la nota LC/35-WP/3-2, Revisada en la que se informaba sobre la situación y la asistencia respecto a la aplicación del Artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago, en particular la elaboración de textos de orientación de la OACI para prestar asistencia a los Estados en la aplicación, la revelación de que en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) el 68% de los Estados partes en el Artículo 83 *bis* no habían modificado su legislación básica de aviación, ni sus reglamentos y procedimientos para dar cuenta de las transferencias de obligaciones y responsabilidades según lo preveía dicho artículo, el bajo número de acuerdos sobre el Artículo 83 *bis* registrados ante la OACI y el hecho de que el Consejo de la OACI elevara la prioridad de este asunto a Número 3 en el Programa general de trabajo del Comité Jurídico. Se invitó al Comité a que considerara la nota de estudio e hiciera suyas tres conclusiones: primero, los Estados cuyos sistemas constitucionales requieren en principio que una autoridad de alto nivel firme los acuerdos en virtud del Artículo 83 *bis* deberían considerar la posibilidad de firmar acuerdos globales en los que se contemple la delegación de autoridad a un nivel inferior para concertar dichos acuerdos; segundo, si bien los acuerdos en que se aplica el Artículo 83 *bis* deben registrarse ante la OACI, cualquiera de los Estados partes en un acuerdo debe comunicar oficialmente dicho acuerdo a terceros Estados mediante notificación directa, de conformidad con el párrafo b) del Artículo 83 *bis*; y, tercero, dado que la OACI establece progresivamente sus sistemas de matriculación de aeronaves (ARS) y certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) que deberían ser útiles para identificar con precisión al respectivo Estado de matrícula y Estado del explotador de una aeronave específica, debería examinarse la posible utilidad de una interfaz electrónica entre esos sistemas y la base de datos sobre acuerdos y arreglos aeronáuticos (DAGMAR).

3:2 El Presidente propuso establecer un **pequeño grupo para tratar los aspectos de seguridad operacional relacionados con la liberalización económica y el Artículo 83 *bis***, con el mandato de considerar la nota de estudio y sus conclusiones. El grupo, que se reuniría cuando la Plenaria y los grupos de redacción no estén en sesión, informaría al Comité durante la segunda semana del período de sesiones. El Presidente nombró al siguiente grupo: Canadá, Estados Unidos, Francia, Jamaica, Nigeria, Países Bajos, Singapur, Sudáfrica y IATA, que estaría presidido por el señor J.Thachet (Canadá). El Presidente subrayó que este no era un grupo cerrado e invitó a otras delegaciones y observadores a participar.

3:3 El presidente del Grupo de trabajo presentó seguidamente el informe del grupo, que se reproduce en el **Apéndice E**. En el informe se concluyó que no había problemas de carácter jurídico per se con el Artículo 83 *bis* o el proyecto de acuerdo propuesto en la Circular 295 de la OACI, pero que podían plantearse cuestiones de carácter jurídico en la aplicación del Artículo 83 *bis* debido a la falta de entendimiento por algunos Estados miembros en cuanto a la aplicabilidad del Artículo 83 *bis* y el carácter del arrendamiento. En el informe se formulan las recomendaciones siguientes:

- i) que la Secretaría examine la Circular 295 de la OACI para determinar si se necesitan modificaciones para abordar algunas cuestiones clave, como el carácter voluntario de estos acuerdos; cuándo estos diversos acuerdos de arrendamiento y/o intercambio de aeronaves implican el Artículo 83 *bis*; cuándo los acuerdos de transferencia de aeronaves de un Estado a otro Estado a corto plazo suponen (o requieren) una transferencia de las responsabilidades del Estado de matrícula en virtud del Artículo 83 *bis*; las consecuencias jurídicas para cada Estado de sobre el Artículo 83 *bis*, etc.
- ii) que se establezca un Equipo de trabajo con personal apropiado de la Secretaría de la OACI y representantes del Comité Jurídico con experiencia en acuerdos sobre el Artículo 83 *bis* para ayudar a revisar la Circular 295 de la OACI y también para instruir mejor a los Estados miembros con respecto a la aplicabilidad de los Acuerdos 83 *bis*;

- iii) con respecto a la cuestión del registro:
  - a. que el registro de acuerdos que no suponen transferencia de las responsabilidades del Estado de matrícula pueda abordarse mediante la instrucción de los Estados miembros con respecto a la aplicación del Artículo 83 *bis* y el propósito y efecto de registrar estos acuerdos en la OACI; y
  - b. con respecto a las demoras en el registro, que — sujeto a la disponibilidad de recursos — la OACI considere la opción de elaborar un registro basado en la web donde los Estados miembros puedan ingresar la información y telecargar acuerdos ellos mismos electrónicamente en lugar de enviarlos a la OACI para completar el proceso de registro; y
- iv) que cuando se celebren conferencias regionales, la OACI considere incluir el Artículo 83 *bis* como cuestión del orden del día y que promueva la pertinencia de estos acuerdos en los Estados miembros.

3:4 Después de esta presentación, el Presidente cedió la palabra para preguntas, que no hubo; seguidamente, el Presidente pidió al Comité que expresara cualquier oposición que pudiera haber con respecto a las recomendaciones del Grupo de trabajo en su informe. En cuanto a la recomendación i), no hubo objeción y se consideró adoptada por el Comité. En el debate que siguió sobre la recomendación ii), una delegación propuso que el Comité Jurídico redactara un modelo de acuerdo sobre el Artículo 83 *bis* para ayudar a los Estados en la aplicación. El Presidente observó que la Circular 295 de la OACI contenía un modelo de acuerdo y que la necesidad de actualizar dicho modelo sería parte del examen de la Circular por la Secretaría de conformidad con la recomendación i). Una segunda delegación preguntó si los acuerdos sobre el Artículo 83 *bis* tenían que ser acuerdos a “nivel de tratado”. El Presidente indicó que el Artículo 83 *bis* se refería a la palabra “acuerdo”, y que dicho acuerdo es un intercambio de derechos y obligaciones entre Estados y que la forma de concretar esto era una cuestión de legislación nacional. El Comité adoptó la recomendación ii).

3:5 A continuación, el Presidente pidió al Comité que expresara cualquier oposición que pudiera haber con respecto a las recomendaciones iii) y iv) y, tomando nota de que no hubo objeciones, las declaró adoptadas. Seguidamente, una delegación hizo uso de la palabra y propuso que la Secretaría ofreciera un programa sobre el Artículo 83 *bis* durante el próximo 38º período de sesiones de la Asamblea, con sujeción a la disponibilidad de recursos y su factibilidad, atendiendo al tiempo limitado que había para planificar dicho evento. Una segunda delegación pidió que en relación con la recomendación iv) se considerara que ya se había programado una conferencia regional y pidió a la Secretaría que programara un seminario jurídico a escala regional. La Secretaría invitó a los delegados a instar a sus Estados a que patrocinaran conferencias regionales, señalando que LEB no contaba con presupuesto para financiar estos eventos. El Presidente también intervino y elogió el apoyo de LEB en una reciente conferencia en Varsovia financiada por la Administración de Aviación Civil (CAA) de Polonia. Finalmente, una delegación pidió que se enmendaran las recomendaciones del Grupo de trabajo para incluir la elaboración de un proyecto de cláusula modelo sobre la delegación de autoridad en virtud del Artículo 83 *bis* para su utilización en acuerdos bilaterales de transporte aéreo/servicios aéreos. Una vez más, el Presidente señaló que esta propuesta se consideraría como parte del examen de la Circular 295 de la OACI por la Secretaría conforme a la recomendación i).

3:6 A continuación, la Secretaría presentó la nota LC/35-WP/3-1, en la cual se describe el avance reciente con respecto a las cuestiones del programa general de trabajo del Comité Jurídico. El Comité no formuló comentarios.

---

**Cuestión 4 del orden del día: Examen del programa general de trabajo del Comité Jurídico**

4.1 Después de la presentación de la LC/35-WP/4-1, una delegación preguntó si debían conservarse todas las cuestiones del programa de trabajo del Comité. La delegación señaló que otras cuestiones relacionadas con la labor de la OACI, como la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) por los Estados, la aplicación de los tratados por los Estados, y el cumplimiento de los SARPS por los Estados, especialmente en materia de seguridad operacional y de seguridad de la aviación, no se incluían en el programa de trabajo, en tanto que, por otra parte, no se estaba realizando actualmente ninguna actividad, por ejemplo, con respecto a la cuestión 4 del programa de trabajo relativa a garantías internacionales sobre equipo móvil. La delegación indicó además que correspondía proceder con una nueva asignación de prioridades para las cuestiones restantes del programa de trabajo.

4.2 El presidente presentó a los delegados una reseña de la situación actual del programa de trabajo que figura en el párrafo 5 de la nota LC/35-WP/4-1.

4.3 Después de la presentación del presidente, las deliberaciones se centraron principalmente en la cuestión 4 – *Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluidos los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los organismos multinacionales regionales* – después de que una delegación propuso que se eliminara del programa de trabajo (o que por lo menos se le asignara una prioridad más baja), basándose en el hecho de que ha estado en el programa de trabajo desde hace 20 años y no ha habido actividad al respecto desde 2004. Seguidamente, diversas delegaciones hicieron uso de la palabra para oponerse a la eliminación de la cuestión 4 del programa de trabajo. Una de las delegaciones explicó que la ausencia de avance a este respecto se atribuía principalmente al hecho de que originalmente se había establecido y la habían respaldado numerosos Estados africanos a condición de que el régimen GNSS internacional incluyera “asistencia técnica” y que esta asistencia no se ha manifestado. Una delegación que también se oponía a la eliminación de la cuestión 4 del programa de trabajo añadió que lo único que se lograría al eliminarla basándose en la ausencia de avance sería hacer más difícil el progreso. Otras delegaciones apoyaron la eliminación de la cuestión 4 del programa de trabajo. Una de ellas señaló que la cuestión podía volver a incluirse en el futuro cuanto hubiera una posibilidad de seguir avanzando.

4.4 Además de las deliberaciones sobre la eliminación/cambio de prioridad propuesta para la cuestión 4, las delegaciones también propusieron asignar nueva prioridad a otras cuestiones del programa de trabajo, pero no hubo un consenso claro en relación con estas propuestas, excepto en cuanto a que se diera más alta prioridad a la cuestión 7 – *Consideración de orientación relativa a los conflictos de intereses*, lo cual tuvo amplio respaldo.

4.5 Seguidamente, el **presidente** presentó su **resumen** de las deliberaciones acerca de la cuestión 4 del orden del día, señalando que debido a la ausencia de un consenso claro con respecto a la eliminación de la cuestión 4 del programa de trabajo, se mantendría en dicho programa con la prioridad que tiene actualmente. Asimismo, propuso que, atendiendo a las deliberaciones, la cuestión 7 del orden del día se ascendiera a la prioridad de la cuestión 5 y las prioridades de las cuestiones 5 y 6 se rebajaran en consecuencia.



---

**Cuestión 5 del  
orden del día: Elección del presidente y los vicepresidentes del Comité**

5.1 Antes de proceder a la elección del presidente y de los vicepresidentes del Comité en el cierre de este período de sesiones, el Comité observó que el presidente elegido anteriormente había estado ausente y no presidió ninguna de las sesiones del Comité en su 34° período de sesiones ni en este período. Ante esto, se avanzó oficiosamente la propuesta de enmendar el Reglamento interno del Comité Jurídico (Doc 7669-LC/139/5) de forma que, ante la renuncia o incapacidad sobreviniente del presidente para desempeñar sus funciones por el tiempo restante de su mandato, el primer vicepresidente asuma el cargo de presidente y los otros vicepresidentes asciendan al rango inmediato superior, quedando vacante el cargo de cuarto vicepresidente.

5.2 Presidió estas deliberaciones la Sra. S. Tan (Singapur), tercera vicepresidenta del Comité, tras excusarse el Sr. M. Jennison aduciendo un aparente conflicto de intereses. La Sra. Tan declaró ante la reunión que, en caso de que la enmienda propuesta se adoptara, ella pasaría de ser tercera vicepresidenta a segunda vicepresidenta, lo cual también plantearía un aparente conflicto de intereses. A pesar de esta declaración, el Comité decidió que la Sra. Tan podía presidir la reunión.

5.3 Antes de entrar a deliberar sobre el fondo de la enmienda propuesta, se plantearon diversas cuestiones de procedimiento respecto a la forma en que debería incluirse esta cuestión en el orden del día. Según un parecer, que el mismo Comité agregara una nueva cuestión a estas alturas tras haberse fijado el orden del día definitivo sería violatorio del Reglamento interno, cuyo Artículo 11 dispone, en su apartado c), que se requiere la aprobación del Consejo para incluir otras cuestiones en el orden del día. Otra interpretación que se formuló fue que el Comité es en general dueño de sus procedimientos y en consecuencia, sujeto a las limitaciones de su Constitución y lo específicamente dispuesto en el Artículo 47, puede enmendar su reglamento como lo juzgue necesario o adecuado.

5.4 Como alternativa a la enmienda del Reglamento interno, dos delegaciones presentaron conjuntamente una moción según la cual, visto que el Sr. M. Jennison se había desempeñado ya como presidente *de facto* en el 34° y 35° períodos de sesiones del Comité Jurídico, el Comité debería tomar la decisión de reconocerlo como presidente *de jure* de los dos períodos de sesiones. Esta propuesta recibió el apoyo de muchas delegaciones y se adoptó por unanimidad. Se decidió que en los registros del Comité Jurídico se indique que el Sr. M. Jennison fue el presidente del Comité Jurídico un mandato completo que comprendió los 34° y 35° períodos de sesiones.

5.5 Diversas delegaciones mencionaron que oportunamente sería necesario enmendar el Reglamento interno del Comité tomando en consideración de esta deliberación. Basándose en la nota LC/35-WP/5-1 y, de conformidad con el Artículo 6 de su Reglamento interno, el Comité procedió a la elección de su presidente, y de sus vicepresidentes (primero, segundo, tercero y cuarto).

5.6 El Sr. Terri Olson (Francia) fue elegido como presidente. El Sr. Olson fue propuesto por la Delegación del Líbano; esta propuesta fue apoyada por la Delegación del Canadá. Las delegaciones mencionadas anteriormente también propusieron y apoyaron las candidaturas de los cuatro vicepresidentes. Todos los oficiales fueron elegidos por aclamación.

5.7 Por consiguiente, los siguientes candidatos fueron elegidos: la Sra. S.H. Tan (Singapur) como primera vicepresidenta, el Sr. A. Piera (Emiratos Árabes Unidos) como segundo vicepresidente, el Sr. N. Luongo (Argentina) como tercer vicepresidente y la Sra. H. Hitula (Namibia) como cuarta vicepresidenta.

5.8 El Comité expresó su profundo reconocimiento por la labor del Sr. Jennison y la orientación que había proporcionado al Comité.

**Cuestión 6 del****orden del día: Fecha, lugar y orden del día para el 36º período de sesiones del Comité Jurídico**

6.1 El Comité examinó esta cuestión basándose en la nota LC/35-WP/6-1, presentada por la Secretaría. Por recomendación del presidente, el Comité decidió que la determinación de la fecha, lugar y orden del día para el 36º período de sesiones del Comité Jurídico debería dejarse a discreción del Consejo.





---

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

7:1 El Comité examinó y aprobó, con varias modificaciones, el informe sobre la labor realizada en los primeros siete días del período de sesiones. Con respecto a las cuestiones analizadas en el último día del período de sesiones, el miércoles 25 de mayo de 2013, el Comité **acordó** delegar al presidente la potestad para aprobar el Informe en nombre del Comité.

7:2 Varias delegaciones expresaron su agradecimiento al presidente por el liderazgo, sabiduría y dedicación con que había guiado la labor del Comité, que había formulado conclusiones útiles y un texto concienzudamente elaborado que constituirá la base de la labor futura. Estas apreciaciones fueron compartidas por otras delegaciones, quienes también se refirieron a la excelente labor realizada por el presidente en el 34º período de sesiones del Comité. Varias delegaciones expresaron la esperanza de que el presidente continuara colaborando con la futura labor del Comité Jurídico como miembro de oficio.

7:3 El presidente agradeció a las delegaciones por sus amables palabras y expresó su deseo de reunirse nuevamente con todas las delegaciones en la Asamblea de la OACI y en la futura Conferencia diplomática.



---

**APÉNDICE A****ORDEN DEL DÍA****Cuestión 1 del  
orden del día:****Adopción del orden del día**

**Nota:** En el Artículo 11 a) del *Reglamento interno del Comité Jurídico* (Doc 7669-LC/139/5) se dispone que: “El Comité fijará en su primera sesión el orden del día definitivo del período de sesiones”.

**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:** Este es el **asunto principal** que examinará el Comité Jurídico basándose en el texto preparado por el Subcomité especial para la modernización del Convenio de Tokio, incluido el problema de los pasajeros insubordinados.

**Cuestión 3 del  
orden del día:****Examen de otros asuntos comprendidos en el programa general de trabajo del Comité Jurídico**

**Nota:** El Comité examinará informes sobre otros asuntos comprendidos en su programa general de trabajo:

- Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales;
- Aspectos de la liberalización económica y el Artículo 83 *bis* relacionados con la seguridad operacional;
- Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluido el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), y los organismos multinacionales regionales;
- Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico);
- Examen de la cuestión de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional; y
- Consideración de orientación relativa a los conflictos de interés.

**Cuestión 4 del  
orden del día:****Examen del programa general de trabajo del Comité Jurídico**

**Nota:** El Comité determinará su programa general de trabajo, con indicación de la prioridad de los asuntos, que se presentará al Consejo para que lo apruebe.

**Cuestión 5 del  
orden del día: Elección del presidente y los vicepresidentes del Comité**

**Nota:** En el Artículo 6 del *Reglamento interno del Comité Jurídico* se dispone que: “El Comité elegirá al final de cada segundo período de sesiones, de entre los representantes de los Estados, al presidente y a los primer, segundo, tercer y cuarto vicepresidentes, los cuales ejercerán su mandato a partir de la clausura del período de sesiones en que fueron elegidos hasta el final del período de sesiones en que sus sucesores sean debidamente elegidos. No podrán ser relegidos para ocupar el mismo cargo durante el siguiente período”.

**Cuestión 6 del  
orden del día: Fecha, lugar y orden del día para el 36<sup>o</sup> período de sesiones del Comité Jurídico**

**Nota:** El Comité considerará la fecha, lugar y orden del día provisional de su período de sesiones siguiente a la luz de las decisiones que habrá tomado durante el 35<sup>o</sup> período de sesiones.

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

---

**APÉNDICE B****LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO Y OTROS DOCUMENTOS**

<b>NOTA DE ESTUDIO</b>	<b>TÍTULO</b>
<b>Cuestión 1 del orden del día</b>	
LC/35-WP/1-1	Orden del día provisional
LC/35-WP/1-2	Nota sobre la documentación y la organización del trabajo
<b>Cuestión 2 del orden del día</b>	
LC/35-WP/2-1	Nota preliminar
LC/35-WP/2-2	Comments of the International Air Transport Association (IATA) on LC/35-WP/2-1 and the Legal Aspects of the Issue of Unruly Passengers [Puntos de vista de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) sobre la nota LC/35-WP/2-1 y los aspectos jurídicos de la cuestión de los pasajeros insubordinados]
LC/35-WP/2-3	Views of the International Air Transport Association (IATA) on Some Practical Aspects of the Issue of Unruly Passengers [Puntos de vista de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) sobre algunos aspectos prácticos de la cuestión de los pasajeros insubordinados]
LC/35-WP/2-4	Comments of the International Union of Aerospace Insurers (IUAI) on LC/35-WP2/1 and the Legal Aspects of the Issue of Unruly Passengers [Comentarios de la Unión Internacional de Compañías de Seguros de Aviación (UIAA) sobre la nota LC/35-WP2/1 y los aspectos jurídicos de la cuestión de los pasajeros insubordinados]
LC/35-WP/2-5	Views of the United Arab Emirates on the Draft Protocol to Amend the Tokyo Convention [Puntos de vista de los Emiratos Árabes Unidos sobre el proyecto de Protocolo para enmendar el Convenio de Tokio]
LC/35-WP/2-6	Informe del Comité de redacción

**Cuestión 3 del orden del día**

- LC/35-WP/3-1 Examen de otros asuntos comprendidos en el programa general de trabajo del Comité Jurídico
- LC/35-WP/3-2 Aspectos de seguridad operacional relacionados con la liberalización económica y el Artículo 83 *bis*

**Cuestión 4 del orden del día**

- LC/35-WP/4-1 Examen del programa general de trabajo del Comité Jurídico

**Cuestión 5 del orden del día**

- LC/35-WP/5-1 Nota sobre al elección

**Cuestión 6 del orden del día**

- LC/35-WP/6-1 Fecha, lugar y orden del día para el 36° período de sesiones del Comité Jurídico

**Cuestión 7 del orden del día**

- LC/35-WP/7 Proyecto de informe sobre la labor del 35° período de sesiones del Comité Jurídico – Organización de la reunión
- LC/35-WP/7-1 Proyecto de informe sobre la labor del 35° período de sesiones del Comité Jurídico – Cuestión 2 del orden del día – Párrafos 2:1 a 2:22
- LC/35-WP/7-2 Proyecto de informe sobre la labor del 35° período de sesiones del Comité Jurídico – Cuestión 2 del orden del día – Párrafos 2:23 a 2:71
- LC/35-WP/7-3 Proyecto de informe sobre la labor del 35° período de sesiones del Comité Jurídico – Cuestión 2 del orden del día – Párrafos 2:72 a 2:89
- LC/35-WP/7-4 Proyecto de informe sobre la labor del 35° período de sesiones del Comité Jurídico – Cuestión 2 del orden del día – Párrafos 2:90 a 2:125
- LC/35-WP/7-5 Proyecto de informe sobre la labor del 35° período de sesiones del Comité Jurídico – Cuestión 3 del orden del día – Párrafos 3:1 a 3:6

---

LC/35-WP/7-6	Proyecto de informe sobre la labor del 35° período de sesiones del Comité Jurídico – Cuestión 4 del orden del día – Párrafos 4:1 a 4:5
LC/35-WP/7-7	Proyecto de informe sobre la labor del 35° período de sesiones del Comité Jurídico – Cuestión 5 del orden del día – Párrafos 5:1 a 5:5
LC/35-WP/7-8	Proyecto de informe sobre la labor del 35° período de sesiones del Comité Jurídico – Apéndice A
LC/35-WP/7-9	Proyecto de informe sobre la labor del 35° período de sesiones del Comité Jurídico – Apéndice B
LC/35-WP/7-10	Proyecto de informe sobre la labor del 35° período de sesiones del Comité Jurídico – Apéndice C
LC/35-WP/7-11	Proyecto de informe sobre la labor del 35° período de sesiones del Comité Jurídico – Apéndice D
LC/35-WP/7-12	Proyecto de informe sobre la labor del 35° período de sesiones del Comité Jurídico – Apéndice E
LC/35-WP/7-13	Proyecto de informe sobre la labor del 35° período de sesiones del Comité Jurídico – Apéndice F
LC/35-WP/7-14	Proyecto de informe sobre la labor del 35° período de sesiones del Comité Jurídico – Apéndice G

**OTROS DOCUMENTOS**

<b>LC/SC-MOT</b>	Subcomité especial del Comité Jurídico para modernizar el Convenio de Tokio, comprendida la cuestión de los pasajeros insubordinados – Primera reunión
<b>LC/SC-MOT-2</b>	Subcomité especial del Comité Jurídico para modernizar el Convenio de Tokio, comprendida la cuestión de los pasajeros insubordinados – Segunda reunión

-----





---

**APPENDIX C**  
**LIST OF PARTICIPANTS**

**STATES**

<b>Argentina</b>	Luongo, N. Vallarino, C. M.
<b>Australia</b>	Reid, J.
<b>Belgium</b>	Deckers, F.
<b>Brazil</b>	Arbigaus, D. F. Botelho de Queiroz, J.R.P. Da Fonseca Filho Cleso, J. Torres Nogueira, F.
<b>Cameroon</b>	Afouba Ngayihi, M. S. Zambo Zambo, D. Zoa Etoundi, E.
<b>Canada</b>	Thachet, J. Lalonde, S. Zigayer, M. Forsythe, C.
<b>Chile</b>	Espinoza, C. Mena, A. E.
<b>China</b>	Chim Ho, B. Ding, C. Guo, R. Liu, H. Sa Da Bandeira, M. Wang, R. Zhao, J.
<b>Colombia</b>	Bejarano Ramon, C. A. Rivera Florez, E. B.
<b>Congo</b>	Makaya Batchi, R. M. F.
<b>Côte D'Ivoire</b>	Coulibaly, S.
<b>Cuba</b>	Castillo de la Paz, J. F. Pérez, A. M.

<b>D.R. Congo</b>	Kanyanga Tshimanga, A.
<b>Denmark</b>	Nissem, M.
<b>Ecuador</b>	Montes de Oca, B. P. Simball Mosquera, X.
<b>Finland</b>	Metsalampi, S. Tupamaki, M.
<b>France</b>	Olson, T. De La Guéronnière, A. Gonnet, K. Mezi, É. Orus, S. Risse, E.
<b>Germany</b>	Schwierczinski, U.
<b>Greece</b>	Andritsou, I.
<b>Guatemala</b>	Rosales Slaverria Hector, A.
<b>Haiti</b>	Théramène, B.
<b>I.R. Iran</b>	Shahbazilar, H.
<b>Indonesia</b>	Afrianto, D. Kresna Budhi, K. Maulani, N. Mayrianti, C. Ramon Adrianus Adityo, V. Ricardo, R. Rosita, Y.
<b>Italy</b>	Bardaro, A.
<b>Jamaica</b>	Gordon, M.
<b>Japan</b>	Sugiyama, H. Nishio, S. Sakamoto, K. Furuhata, M. Takata, S. Uchita, T. Fukushiro, T. Hagio, M. Koda, T.

---

<b>Jordan</b>	Abual Arja, I.
<b>Kuwait</b>	Al-Awady Ibraheem, O. Al-Mansouri Youssef, A. Almutairi, M. Rashid Khamees, K.
<b>Lebanon</b>	Eid, S.
<b>Malaysia</b>	Yong Heng, L.
<b>Mali</b>	Traore Coulibaly, A.
<b>Malta</b>	Spagnol Clive, A.
<b>Mexico</b>	Méndez Mayora, D. Valle Álvarez, D. M.
<b>Mozambique</b>	Pinto, A.
<b>Namibia</b>	Hitula, H. Fikunawa, C.
<b>Netherlands</b>	Cambridge, M. C. Muller, T. L.
<b>Nigeria</b>	Muhammad, L. A. Ejembi, A. A. Gbem, A. Okoronkwo, P. I. Owolabi, A.
<b>Paraguay</b>	Báez Argana, D. Meza Abdo, A. Recalde, R.
<b>Peru</b>	Camacho Bueno, L. Lazo Jorge, E.
<b>Republic of Korea</b>	Choi Dong, H. Kang Myong, I. Kang, S. Moon, D. Lee, J. Lee Jae, W.

<b>Russian Federation</b>	Efimov, D. G. Gavrilov, I. K. Gruzdev, Y. N. Malikova, N. V. Novgorodov, A. A. Shiyan, D. V. Subbotin, D. V.
<b>Saudi Arabia</b>	Alblawi, B. A. Almoghaby, A.
<b>Singapore</b>	Dawn, V. Kaur, R. Tan, S. H.
<b>South Africa</b>	Mabaso, L. Chiumya, J. Mamabolo, M. Mdlalose, B. Peege, T. Steenkamp, T. Thabethe, F.
<b>Swaziland</b>	Litchfield, D. Nkonyane, S.
<b>Sweden</b>	Anderson, J.
<b>Switzerland</b>	Candrian, A. Noel, L.
<b>Tanzania</b>	Camulungu, V.
<b>Thailand</b>	Sanguthai, C. Sathiracharocnsap, S.
<b>Turkey</b>	Turna Zeynep, B.
<b>Uganda</b>	Baliddawa Zephaniah, M. Kanyunyuzi Jane Frances, K. Okwalinga Joseph, J. Ruhesi, R.
<b>United Arab Emirates</b>	Al Maazmi Nadia, I. Piera, A.

---

<b>United States</b>	Burrows, T. Giovanniello, A. Cors, D. Jennison, M. McDonald, S. W. Tisi, A. Tourtellot, C. Weir, E.
<b>Uruguay</b>	González Silva, M. A.
<b>Venezuela B.R.</b>	Blanco, D.
<b>Zambia</b>	Kabaso, S. Mulenga, C. Kombe, M. C.

**OBSERVERS**

<b>African Civil Aviation Commission (AFCAC)</b>	Gaiya, S.
<b>Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (The) (ASECNA)</b>	Fofana, M. Moussa, H. Sankara, M. B.
<b>European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL)</b>	Tanhause, P.
<b>International Air Transport Association (IATA)</b>	Gill, M. Hocking, A.
<b>International Union of Aviation Insurers (IUAI)</b>	Gates, S.

-----



---

## APÉNDICE D

### INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO DE AMIGOS DEL PRESIDENTE (FC)

sobre el examen de la Cuestión 2 del orden del día del LC/35 relativa al “establecimiento de normas y prácticas comunes con respecto a las infracciones” – Art 15 *bis* del proyecto de Protocolo y Circular 288 de la OACI

(9 de mayo de 2013)

Argentina, China, Colombia, Ecuador, Francia, Indonesia, Jamaica (presidente), Japón, Singapur, Uganda y IATA.

#### Atribuciones del FC:

Revisar el Artículo 15 *bis* teniendo en cuenta las diversas propuestas de revisión formuladas en la Plenaria para su presentación, a más tardar, el viernes 10 de mayo de 2013 al mediodía. No preguntarse si debe o no mantenerse el Artículo 15 *bis*.

#### ANÁLISIS Y JUSTIFICACIÓN

El FC reiteró su entendimiento de que la intención no era crear nuevas infracciones o modificar el carácter del Convenio. Sin embargo, la intención era alentar a los Estados a codificar los tipos de infracciones que se estaban recalando. Después de cierto debate, se consideró útil emplear la propuesta que Singapur había formulado en la Plenaria como base de los debates que se estaban llevando a cabo ya que era lo que más se acercaba a lo que los Delegados en este FC determinaron que se requería.

Cabe señalar que las referencias a los actos detallados en el Artículo 15 *bis* párrafo 1 a) y b) constituían un medio de señalarlas a la atención de los Estados, dado que las líneas aéreas habían determinado que eran especialmente conflictivas.

Las recomendaciones del FC y el proyecto de Art 15 *bis* presentado tienen como objetivo lograr lo siguiente:

1. Prevenir la superposición en las infracciones descritas con las creadas en otros convenios sobre seguridad de la aviación.
2. Responder a las inquietudes de los Estados que preferían no incluir la lista de infracciones en el Convenio así como de aquellos que preferían incluir dicha lista.
3. La expresión “se alienta a” se utiliza (en lugar de recurrir a un lenguaje más imperativo) ya que, en sus respectivas legislaciones nacionales, los Estados ya habrían dispuesto medidas para

sancionar todas las infracciones en el marco de su legislación penal y, por consiguiente, una medida apropiada es alentar a los Estados a que inicien procedimientos penales o administrativos, especialmente en aquellos casos en que las infracciones o actos cometidos ponen en peligro las aeronaves o las personas o bienes a bordo.

4. Se mantuvo la referencia a las agresiones contra un miembro de la tripulación a fin de recalcar el impacto que tiene en la seguridad operacional de la aviación civil.

5. En el párrafo 1(b) se utilizan corchetes para permitir que el LC confirme cuál de las instrucciones legítimas del comandante estaría cubierta (es decir, ya sea cubrir únicamente las instrucciones legítimas dadas para velar por la seguridad operacional o también cubrir las instrucciones dadas para velar por el buen orden y la disciplina).

6. En el párrafo 2 se utilizan corchetes dado que esta disposición garantiza la soberanía de los Estados pero no estamos seguros si eso es estrictamente necesario; sin embargo deseábamos cerciorarnos de que los Estados reconocen que los actos mencionados no son los únicos que han de tratarse.

7. En el párrafo 2 se utilizan corchetes porque las sanciones generalmente se utilizan en los Convenios en relación con el castigo pero las medidas permitirían la imposición de otras sanciones (*utilizadas en el Convenio de Beijing*).

8. Retiramos la palabra ‘otro’ en el párrafo 2 inicial para fines de clarificación.

9. Estuvimos muy tentados de categorizar las seis (6) infracciones/actos enumerados en aquellos que se ajustan a procedimientos y sanciones penales (los tres primeros de la lista) y los que se ajustan a procedimientos y sanciones de índole administrativa (los siguientes tres en la lista) para su inclusión en la Circular 288 pero nos abstuvimos de hacerlo ya que no deseábamos dar instrucciones a los Estados sobre la forma de ordenar su legislación interna. Asimismo, comprendemos que no todos los Estados emplean/aplican procedimientos y sanciones administrativas.

El FC también desearía añadir de que señala que la nueva redacción del Artículo 15 *bis* y la actualización propuesta de la Circular 288 **forman un paquete** que tiene por objeto la armonización de las medidas para abordar el problema de los pasajeros insubordinados entre los Estados contratantes.

## **RECOMENDACIONES AL PRESIDENTE EL COMITÉ JURÍDICO:**

### (i) Redactar nuevamente el Art 15 *bis* como sigue:

“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 cometa una infracción o 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 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, conforme a los fines consignados en el Artículo 6, párrafo 1(a) o (b)] / [con el propósito de proteger la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma].

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

(ii) Actualizar la Circular 288

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 y observadores participantes en la Conferencia Diplomática para incluir una lista de actos de insubordinación que comúnmente ocurren a bordo de aeronaves y respecto a los cuales se alentaría firmemente a los Estados partes a tomar medidas penales o administrativas adecuadas. La lista puede incluir las infracciones/actos que ya figuran en la Circular 288 y las siguientes:

Cometer intencionalmente a bordo de una aeronave todo acto que:

- pone en peligro la seguridad operacional de la aeronave;
- daña o pone en peligro la vida o la integridad física o moral de los pasajeros o miembros de la tripulación;
- afecta los bienes de las mencionadas personas o del explotador de la aeronave;
- afecta el buen orden o la disciplina a bordo;
- perturba la paz o la quietud de cualquier persona a bordo;
- causa demoras o interrumpe cualquier operación.

-----



---

**APÉNDICE E****INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DE EXAMINAR  
LA NOTA DE ESTUDIO LC/35 - WP/3-2 REVISADA, TITULADA  
"ASPECTOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL RELACIONADOS CON  
LA LIBERALIZACIÓN ECONÓMICA Y EL ARTÍCULO 83 BIS"**

El presidente del 35º período de sesiones del Comité Jurídico solicitó a este grupo de trabajo que examinara la nota LC/35-WP/3-2 revisada, titulada "Aspectos de seguridad operacional relacionados con la liberalización económica y el Artículo 83 *bis*", presentada por la Secretaría de la OACI, y preparara un informe en el que indicara si había problemas de orden jurídico relacionadas con la negociación de los acuerdos en que se aplica el Artículo 83 *bis* y su registro en la OACI. Como alternativa, se pidió al grupo de trabajo que formulara algunas recomendaciones para mejorar la calidad de estos acuerdos.

Un acuerdo en que se aplica el Artículo 83 *bis* es un instrumento que permite transferir ciertas funciones y obligaciones que normalmente incumben al Estado de matrícula al Estado del explotador, en casos de arrendamiento, fletamento o intercambio de una aeronave. Sin estos acuerdos, la vigilancia de la seguridad operacional sería costosa y complicada ya que el Estado de matrícula tendría que hacer el seguimiento con respecto a las aeronaves en una jurisdicción extranjera para garantizar que cumplen con su reglamentación en materia de seguridad operacional. El Artículo 83 *bis* establece claramente que al concertar un acuerdo en que se aplica el Artículo 83 *bis*, el Estado de matrícula y el Estado del explotador deben acordar transferir todas o parte de sus funciones, según los Artículos 12, 30, 31 y 32 *a*) del Convenio, que generalmente se relacionan con licencias al personal, certificado de aeronavegabilidad, equipo de radio y reglamento del aire. Por consiguiente, estos acuerdos son útiles cuando se transfieren las aeronaves a largo plazo.

En un principio, el grupo de trabajo consideró que no había problemas de orden jurídico *per se* en relación con el lenguaje del Artículo 83 *bis* o del proyecto de acuerdo propuesto por la OACI en su Circular 295; sin embargo, podrían surgir problemas de índole jurídico derivados de la aplicación del Artículo 83 *bis* debido a la falta de comprensión por parte de algunos Estados respecto a la pertinencia del Artículo 83 *bis* y la naturaleza del arrendamiento. La Secretaría de la OACI también había indicado en su nota de estudio LC/35 - WP/3-2 que la mayor parte de los acuerdos en que se aplica el Artículo 83 *bis* y que están registrados en la OACI no constituyen acuerdos válidos con respecto a la aplicación del Artículo 83 *bis*. Estos acuerdos son principalmente acuerdos de arrendamiento con arreglo a los cuales ambos Estados convienen en llevar a cabo ciertos aspectos de sus respectivas funciones sin transferir la función de vigilancia de la seguridad operacional, que no es la verdadera intención de un acuerdo en que se aplica el Artículo 83 *bis*. De hecho, la mayoría de estos acuerdos, según la Secretaría, son acuerdos de arrendamiento regulares.

Una cuestión afín consiste en que los Estados registran estos acuerdos en la OACI como "Acuerdos en que se aplica el Artículo 83 *bis*" cuando, en realidad, no conllevan una transferencia de las responsabilidades jurídicas del Estado de matrícula, como se contempla en el Artículo 83 *bis*. Esto puede tener algunas consecuencias no intencionales, ya que terceros Estados que han ratificado el Artículo 83 *bis* pueden creer equivocadamente que tales acuerdos conllevan la transferencia de las responsabilidades del Estado de matrícula, que ellos están obligados a reconocer en virtud del párrafo *b*) del Artículo 83 *bis*, cuando en realidad no se produce dicha transferencia de responsabilidades. En lo que atañe a los Estados que han concertado estos acuerdos en que se aplica el Artículo 83 *bis*, el registro de un

---

acuerdo de conformidad con el Artículo 83 *bis* que no supone la transferencia de responsabilidades del Estado de matrícula, según los Artículos 12, 30, 31 ó 32 *a*) del Convenio puede demostrar una falta de comprensión de la aplicación del Artículo 83 *bis*, que se perpetúa cuando el acuerdo es incorporado en el registro de la OACI. Contribuye a agravar este problema el hecho de que la OACI ha indicado claramente que no posee ni la autoridad, en virtud de un mandato jurídico, ni los recursos para efectuar un examen a fondo de estos acuerdos o de los cientos de los diversos tipos de acuerdos que los Estados registran en la OACI cada año. En efecto, la OACI ha indicado que debido al inmenso volumen de acuerdos que recibe, un gran número de acuerdos aún está pendiente de registro.

El Grupo de trabajo ha analizado detalladamente estas cuestiones y desearía formular las siguientes recomendaciones al presidente del Comité Jurídico:

1. Los diversos arreglos de arrendamiento y/o intercambio de aeronaves constituyen herramientas útiles que los transportistas aéreos pueden utilizar para responder a necesidades operacionales fluctuantes, ya que les permite aprovechar las oportunidades del mercado y hacer frente al aumento de la demanda que se presenta en períodos de punta, aun cuando carecen de una capacidad interna en cuanto flota de aeronaves. Sin embargo, parece ser que existe una falta de comprensión entre los Estados con respecto a la aplicación del Artículo 83 *bis* y su pertinencia en relación con este tipo de transacciones. Sin duda, el grupo considera que debería ponerse a disposición de los Estados orientación actualizada sobre la aplicabilidad del Artículo 83 *bis* y la naturaleza de los acuerdos en que se aplica el Artículo 83 *bis*. Como primer paso, la Secretaría podría examinar la Circular 295 de la OACI con el objeto de determinar si es necesario efectuar cambios para resolver algunas cuestiones clave, tal como el carácter voluntario de estos acuerdos; los casos en que estos diversos acuerdos de arrendamiento y/o intercambio de aeronaves conllevan la aplicación del Artículo 83 *bis*; si los acuerdos para transferir aeronaves de un Estado a otro a corto plazo suponen (o necesitan) una transferencia de responsabilidades del Estado de matrícula en virtud del Artículo 83 *bis*; las repercusiones de orden jurídico para cada Estado que concierne un acuerdo en que se aplica el Artículo 83 *bis*, etc.

2. El grupo también recomienda que se constituya un equipo especial con personal pertinente de la Secretaría de la OACI y representantes del Comité Jurídico que posean los conocimientos necesarios en relación con los acuerdos en que se aplica el Artículo 83 *bis* para que contribuyan a revisar la Circular 295 de la OACI y a informar mejor a los Estados miembros sobre la pertinencia de los acuerdos en que se aplica el Artículo 83 *bis*.

3. En relación con el registro se plantean dos problemas: (1) los acuerdos que no conllevan una transferencia de responsabilidades del Estado matrícula se están registrando de conformidad con el Artículo 83 *bis*, y (2) la demora en el proceso de registro. El primer problema podría resolverse fomentando un mejor conocimiento entre los Estados miembros sobre la aplicación del Artículo 83 *bis* y la finalidad y efecto de registrar estos acuerdos en la OACI. A este respecto, el equipo especial, cuya creación se recomienda en el párrafo 2, podría ayudar en esta solución. Con respecto a la demora en el proceso de registro, el grupo recomienda que, con sujeción a la disponibilidad de recursos, la OACI considere la opción de crear un registro basado en la web en el que los propios Estados miembros puedan incorporar información y cargar electrónicamente los acuerdos en lugar de enviarlos a la OACI para que la Organización efectúe el proceso de registro. El equipo especial podría encargarse de examinar los aspectos jurídicos relacionados con la implantación de un registro basado en la web. Otra posible opción consiste en que los Estados notifiquen directa y paralelamente a otros Estados, como se describe en el Artículo 83 *bis* (b).

---

4. El Grupo también recomienda que cuando se celebren las conferencias regionales, la OACI considere la posibilidad de incorporar en el orden del día de las mismas una cuestión relacionada con el Artículo 83 *bis* a fin de promover la importancia de estos acuerdos entre los Estados miembros. Esta medida llevaría a una mejor comprensión de estos acuerdos entre todos los Estados miembros.

5. El grupo de trabajo tiene dudas con respecto a las ventajas de utilizar estos acuerdos para arrendamientos de corto plazo debido a las complejidades de negociación de los mismos ya que muchos Estados los consideran tratados oficiales, además del costo financiero vinculado con su aplicación. Por consiguiente, el grupo recomienda que la OACI continúe alentando a los Estados a que sean flexibles al negociar estos acuerdos a fin de que no negocien tratados cuando lo que necesitan es concertar un acuerdo en que se aplica el Artículo 83 *bis*. Si bien este aspecto dependería de la naturaleza de la legislación interna y Constitución de cada Estado, la OACI debería promover el conocimiento de arreglos que permiten a los Estados la flexibilidad necesaria con respecto al nivel de autoridad para aprobar acuerdos en que se aplica el Artículo 83 *bis*, tales como acuerdos generales y, considerando la naturaleza de los arrendamientos a corto plazo que actualmente constituyen el arreglo más común, delegar la facultad de firmar dichos acuerdos en funcionarios de los Estados para que puedan negociar futuros acuerdos con el mismo Estado.

Informe preparado por:

Machteld Cambridge (Delegado – Países Bajos)  
Augustine Hocking (IATA)  
Michael Gill (IATA)  
Elizabeth Weir (Delegada – Estados Unidos de América)  
Siew Huay Tan (Delegada – Singapur)  
Marva Gordon (Delegado – Jamaica)  
Pollie Okoronkwo (Delegado – Nigeria)  
Emilie Mezi (Delegada – Francia)  
Levers Mabaso (Delegado – Sudáfrica)  
Anastasia A Gbem (Delegada – Nigeria)  
John Thachet – Jefe (Delegado – Canadá)

Con el apoyo de:

Mitch Fox (Dirección de navegación aérea – OACI)  
Henry Gourdji (Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional – OACI)  
Christopher Petras (Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores – OACI)

-----



---

## APÉNDICE F

### INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO DE AMIGOS DEL PRESIDENTE SOBRE LOS IFSO

El Grupo de trabajo FC encargado de tratar cuestiones sobre el cometido y las funciones de los IFSO se reunió los días 8 y 11 de mayo de 2013. Los delegados de 17 Estados miembros participaron en su labor (Argentina, Canadá, Chile, China, Colombia, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, Jamaica, Japón, México, Líbano, Singapur, Sudáfrica). El grupo estuvo presidido por el delegado de Francia.

#### Justificación

El Grupo tomó nota de los siguientes puntos:

1. Las delegaciones que promovían la inclusión de las disposiciones sobre los IFSO en el Convenio de Tokio lo hacían principalmente con el fin de 1/ hacer referencia explícita a los IFSO ya que forman una categoría específica aparte del comandante de la aeronave, los miembros de la tripulación o pasajeros; y 2/ para otorgarles la misma protección jurídica de los miembros de la tripulación o los pasajeros.
2. Entre los países que tienen un programa de IFSO, el trabajo efectuado en los aviones para estos agentes puede variar dependiendo de las leyes de cada uno de estos Estados.
3. El despliegue de los IFSO se decide de conformidad con acuerdos o arreglos bilaterales o multilaterales.

El Grupo también tomó nota de que algunos países tienen preocupaciones con respecto a ambas opciones consideradas por el Subcomité Jurídico, que resultarían en la adición de un nuevo párrafo 3 al Artículo 6 del Convenio de Tokio. Las discusiones en el seno del Grupo revelaron soluciones más sencillas tales como:

1. Armonizar las facultades de los IFSO con respecto a las del comandante de la aeronave [(a) y (b)], excepto que parece difícil otorgar al IFSO la facultad de entregar a una persona a las autoridades competentes o desembarcarla, dicha autoridad está otorgada al comandante de la aeronave bajo (c), (véase la opción 1 a continuación); *o*
2. Añadir al IFSO la lista de personas que figura en el párrafo 2 (véase la opción 2 a continuación).

Si se retuviera una de estas opciones, la definición de IFSO tendría que adaptarse mediante :

1. Una referencia a los acuerdos bilaterales o multilaterales con arreglo a los cuales operan y
2. ***En caso necesario***, la definición de la finalidad de su intervención a bordo de la aeronave. Si la definición de dicha finalidad es necesaria, el Grupo contempló tres opciones:
  - Los IFSO protegen la aeronave y a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita (véase la opción A a continuación);

- los IFSO protegen la aeronave y a sus ocupantes contra todo acto que esté definido como una infracción conforme al Artículo 1 párrafo 1 (a) del Convenio de Tokio, siempre que todas las interferencias ilícitas constituyan delitos (véase la opción B a continuación);
- los IFSO protegen la seguridad de esa aeronave, o de las personas o bienes a bordo (véase la opción C a continuación).

Si se efectuaran estos ajustes al Artículo 6 y se introdujera una definición apropiada de IFSO, no sería necesario añadir un nuevo párrafo 3 al Artículo 6 del Convenio de Tokio.

### *Recomendaciones de redacción*

Las nuevas disposiciones que se aplican a los IFSO figuran **en negrita**.

#### A – Definición del cometido y las funciones de los IFSO : ARTÍCULO 6

1) Añadir una referencia a los IFSO de conformidad con una de las dos siguientes opciones:

##### Opción 1

1. Cuando el comandante de la aeronave **o el oficial de seguridad de a bordo** tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo 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 :

- (a) para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma; o
- (b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo; o
- (c) para permitirle **al comandante de la aeronave** entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.

3. 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 los pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación 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.



---

## Opción 2

1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo 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:

- (a) para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma; o
- (b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo; o
- (c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.

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 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.

2) Suprimir el proyecto de párrafo 3 (ambas opciones).

## Comentarios

*Todos los miembros del Grupo de trabajo convinieron en que el proyecto de protocolo puede reconocer la existencia de los IFSO.*

*El Grupo de trabajo estaba dividido sobre cuál es el medio más apropiado para lograr su meta. La mayoría de las delegaciones expresaron su preferencia por la Opción 2, porque consideran que esa Opción es congruente con la reglamentación existente de la OACI en virtud de la cual los IFSO están bajo la autoridad del comandante de la aeronave, y deberían actuar siempre de acuerdo con las instrucciones dadas por éste. Estas delegaciones compartían la opinión de que dicha Opción es más coherente con el Anexo 17. Sin embargo, otras delegaciones consideran que el proyecto de protocolo debería ir un paso más allá y proporcionar a los IFSO la mayoría de los poderes otorgados al comandante de la aeronave. Por consiguiente expresaron su preferencia por la Opción 1.*

## B- PROTECCIÓN JURÍDICA PARA LOS IFSO : ARTÍCULO 10

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.

*Comentarios*

*Hubo acuerdo general dentro del Grupo de trabajo de que la redacción de este texto coincide satisfactoriamente con cualquiera de las opciones (1 o 2) que se escojan en el marco del Artículo 6. Por consiguiente, el Grupo recomienda adoptarla en cualquiera de los casos.*

## C – DEFINICIÓN DEL LOS IFSO : ARTÍCULO 1

Añadir una definición de los IFSO según una de las siguientes tres opciones:

1. El presente Convenio se aplicará con respecto a:
  - (a) infracciones contra las leyes penales;
  - (b) actos que sean o no infracciones, pueden poner en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o de los bienes en la misma o pueden poner en peligro el buen orden y la disciplina a bordo.
2. A excepción de lo dispuesto en el Capítulo III, el presente Convenio se aplicará con respecto a las infracciones cometidas por una persona a bordo de una aeronave matriculada en un Estado contratante mientras se halle en vuelo, en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado.
3. ~~A los fines del presente Convenio, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se aplica potencia para el despegue hasta el momento en que termina el recorrido de aterrizaje;~~
  - (a) se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, las disposiciones del presente Capítulo continuarán aplicándose con respecto a las infracciones o actos cometidos a bordo hasta que las autoridades competentes de un Estado se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo; [y]
  - (b) “oficial de seguridad de a bordo” significa una [persona empleada del gobierno] / [persona] especialmente seleccionada, capacitada y autorizada por el gobierno del Estado del explotador [y]/[o] o el gobierno del Estado de matrícula a ir en una aeronave, de conformidad con un [acuerdo (y/o) arreglo] bilateral o multilateral con el propósito de  
*(Opción A)* proteger esa aeronave y a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita \*.  
*(Opción B)* proteger esa aeronave y a sus ocupantes contra toda infracción u acto contemplado en el Artículo 1 párrafo 1.  
*(Opción C)* proteger la seguridad de esa aeronave, o de las personas o de los bienes a bordo.

4. El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía.

#### Comentarios

*Hubo una expresión de interés bastante pareja entre los miembros del Grupo de trabajo a favor de la Opción A o bien de la Opción C. Pocas delegaciones de pronunciaron a favor de la Opción B.*

*Muchas delegaciones a favor de la Opción A opinaron que, en caso de ser adoptada, debería definirse la expresión “interferencia ilícita”. Esto se haría en forma de una referencia al Anexo 17 al Convenio de Chicago. Una delegación recomendó que se especificara que, si la función de los IFSO es proteger la aeronave y a las personas a bordo contra actos de interferencia ilícita, podía evitarse una definición siempre que se especifique que el IFSO actúa “de acuerdo con las facultades que se conceden en virtud de tal acuerdo o arreglo”. Otra delegación consideró que dicha definición era absolutamente innecesaria, si se adopta dicha opción.*

*Una delegación observó que, si la Opción 1 se adoptaba en el contexto del Artículo 6, habría una falta de coherencia, independientemente de la opción que se escogiera en el marco del Artículo 1 ya que ninguna de las tres opciones incluía una referencia a las acciones del IFSO para proteger el buen orden y disciplina.*

*Algunas delegaciones opinaban que quizá no era necesario definir el propósito de la intervención de los IFSO, ya que el alcance de dicha intervención se especifica mediante los acuerdos o arreglos pertinentes. Por consiguiente recomendaban explorar la posibilidad de abandonar las tres opciones y sencillamente mantener la “introducción” como una definición de la función de los IFSO y suprimir la frase “con el propósito de”.*

*Dos delegaciones compartían la opinión de que sería más apropiado incluir la referencia a los acuerdos o arreglos en el Artículo 6.*

-----



---

**APÉNDICE G****PROYECTO DE TEXTO DEL PROTOCOLO DEL CONVENIO DE TOKIO DE 1963  
PROPUESTO POR EL COMITÉ 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**

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

“3. Para los fines del presente Convenio:

a) se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierren todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo[.] / [;]

[b) “oficial de seguridad de a bordo” significa una [persona empleada del gobierno] / [persona] 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, si el explotador no tiene una 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 ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo.

1 bis. Un Estado también es competente para ejercer su jurisdicción sobre las 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] cometidas[os] 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, [podrá] / [deberá] consultar, según corresponda, con los otros Estados contratantes a fin de coordinar sus acciones.”

#### **Artículo V**

Suprímase el párrafo 2 del Artículo 5 del Convenio.

---

**[Artículo VI**

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

**Opción 1**

[“1. Cuando el comandante de la aeronave o el oficial de seguridad de a bordo tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo 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:

- a) para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma; o
- b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo; o
- c) para permitirle al comandante de la aeronave entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.

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 los pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación 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.”]

**Opción 2**

[“1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo 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:

- a) para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma; o
- b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo; o
- c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.

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 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 cometa una infracción 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 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] en 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 2 *bis* del Artículo 3[, y que han establecido su jurisdicción de conformidad con el párrafo 2 *ter* 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 de la aeronave que obtenga de tal persona indemnización por los daños y perjuicios sufridos por el explotador de la aeronave como resultado de tal desembarque o entrega.”]





ISBN 978-92-9249-298-4



9 7 8 9 2 9 2 4 9 2 9 8 4