



CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE DERECHO AERONÁUTICO

(Montreal, 26 de marzo al 4 de abril de 2014)

LOS PUNTOS DE VISTA DE LA DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA OACI EN RELACIÓN CON EL ARTÍCULO VI DEL PROYECTO DE PROTOCOLO PARA ENMENDAR EL CONVENIO DE TOKIO

(Presentado por la Secretaría)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la 11ª sesión de su 199º período de sesiones, celebrada el 14 de junio de 2013, cuando el Consejo examinó el Informe del 35º período de sesiones del Comité Jurídico, se hizo referencia durante las deliberaciones a las disposiciones relacionadas con los Oficiales de seguridad de a bordo (IFSO) en el texto del proyecto de Protocolo para enmendar el *Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Tokio, 1963). El Consejo convino en que se solicitaran los puntos de vista de la Dirección de Navegación aérea (ANB) en relación con las posibles repercusiones que el reconocimiento, en el proyecto de Protocolo, de los oficiales de seguridad de a bordo tendría en la protección de la aeronave y de los pasajeros a bordo, así como en las disposiciones del Anexo 6 — *Operación de aeronaves, Parte I — Transporte aéreo comercial internacional* en relación con las funciones y responsabilidades del comandante.

2. ARTÍCULO VI DEL PROYECTO DE PROTOCOLO

2.1 El texto del proyecto de Protocolo relacionado con el cometido y las funciones de los IFSO es el siguiente:

[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.”]

3. PUNTOS DE VISTA DE LA ANB

3.1 De conformidad con la decisión del Consejo antedicha, la ANB ha proporcionado los siguientes puntos de vista:

La ANB debería apoyar la Opción 2. Las razones que justifican dicha opción son:

- a) La autoridad del comandante de la aeronave es definitiva y no debería ser compartida o debilitada dotando a otra persona a bordo de la aeronave de parte de esa autoridad.
- b) El comandante de la aeronave posee un mayor nivel de conocimiento de la situación general en relación con la seguridad operacional de la aeronave.
- c) El comandante de la aeronave ejerce funciones y responsabilidades, incluidas responsabilidades en materia de seguridad operacional, conferidas por el explotador, quien es, en última instancia, responsable de la seguridad operacional de la aeronave, mientras que el oficial de seguridad de a bordo generalmente tiene otras responsabilidades conferidas por una entidad distinta (generalmente el Estado) que no es directamente responsable de la seguridad de la operación de vuelo; la opción 1 puede potencialmente dar lugar a una disminución de la autoridad del comandante, a conflictos y a incertidumbre, lo cual puede incidir adversamente en la seguridad operacional.
- d) El mantenimiento del buen orden y la disciplina a bordo tiene un alcance mucho más amplio que no se limita solamente a cuestiones de seguridad y el comandante tiene la autoridad de tomar medidas para mantener el orden y la disciplina.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a la Conferencia a considerar el punto de vista de la ANB.