



## CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE DERECHO AERONÁUTICO

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

### PROYECTO DE TEXTO DEL PROTOCOLO DEL CONVENIO DE TOKIO DE 1963 PROPUESTO POR EL COMITÉ JURÍDICO

#### PROPUESTAS DE ENMIENDA AL TEXTO DE REFERENCIA

(Nota presentada por Alemania)

#### 1. ARTÍCULO III (ARTÍCULO 3 DEL CONVENIO)

##### 1.1 Enmienda:

1.1.1 El proyecto actual propuesto por el Comité Jurídico debería modificarse de la siguiente manera por una disposición opcional para el Estado de aterrizaje y el Estado del explotador:

*a) suprimanse los párrafos 1 y 1bis del Artículo 3.*

*b) conviértase el párrafo 2 en párrafo 1<sup>\*</sup>.*

*c) sustitúyanse los párrafos 2 bis y 2 ter por los siguientes<sup>†</sup>:*

*“2. Cada Estado contratante también deberá tomar las medidas que sean necesarias a fin de 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.*

*[c) cuando la infracción [o el acto] es[son] cometida[os] a bordo de una aeronave por o en contra de un nacional de dicho Estado.]”*

<sup>\*</sup> Alemania preferiría eliminar las palabras "o actos" que figuran entre corchetes.

<sup>†</sup> Alemania preferiría suprimir las palabras "o actos" y "un acto" que figuran entre corchetes.

## 1.2 Explicación

1.2.1 Alemania no considera aceptable el establecimiento de una jurisdicción obligatoria del Estado de aterrizaje y del Estado del explotador. Ello significaría una ampliación sustancial de la disposición actual (Estado de matrícula) y una renuncia a los factores vinculantes generalmente aceptados en el derecho público internacional, como el principio de personalidad y el principio de *aut dedere aut judicare* (“extraditar o enjuiciar”). Esto es aún más pertinente en el caso de infracciones calificadas como menos serias dentro de la escala de gravedad, particularmente con respecto a “actos” [véase el alcance del Convenio de Tokio en los incisos a) y b) del párrafo 1 del Artículo 1 ] con respecto al principio de proporcionalidad. Además, parece problemático el que la jurisdicción del estado del explotador esté ligada a una relación jurídica determinada por el derecho civil, y que la jurisdicción del Estado de aterrizaje dependa de la ruta de viaje, o incluso, de la decisión del comandante de la aeronave.

1.2.2 Esta expansión sustancial no es adecuada ni necesaria. No existe un vacío legislativo con respecto a la legislación del Estado de matrícula. Hasta el momento no se ha comprobado un vacío de cumplimiento de la ley para el estado de Matrícula [el estudio de la IATA (véase LC/35-WP/2-3) no contiene ninguna cuestión con respecto a los procedimientos penales o administrativos por el Estado de matrícula]. Inclusive, si existiera dicho vacío de aplicación de la ley, es cuestionable si el establecimiento de una nueva jurisdicción sería la manera adecuada de resolver este problema (por ej.: con respecto a la asistencia jurídica), o si este supuesto vacío de aplicación de la ley se remediaría aplicando las nuevas jurisdicciones.

1.2.3 El Estado de aterrizaje y el Estado del explotador no parecen ser más efectivos en el tratamiento de casos de comportamiento insubordinado que el Estado de matrícula. Esto probablemente se debe al gran número de casos de comportamiento insubordinado en los que la tripulación, los infractores y los testigos viven en diferentes países y no necesariamente en el Estado de aterrizaje.

1.2.4 En la legislación alemana los casos de comportamiento insubordinado mencionados, casi nunca – por ejemplo, debido al principio de proporcionalidad – justificarían una orden de detención (por ej.: en el caso de un insulto), y tampoco se considerarían como delito penal (por ej.: en caso de la negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave con la finalidad de proteger a la aeronave o a las personas o bienes a bordo de la misma). Por consiguiente, no necesariamente sería posible detener al pasajero insubordinado aun cuando fuese aplicable la legislación alemana. Más aún, la jurisdicción del Estado de aterrizaje no necesariamente contribuiría a mejorar los procedimientos penales. Los miembros de la tripulación y demás pasajeros que podrían estar en condiciones de atestiguar, a menudo tendrían limitaciones de tiempo. Dependiendo de la gravedad del presunto comportamiento insubordinado, podría no resultar proporcional el obligar a los miembros de la tripulación y demás pasajeros a perder un vuelo de conexión o a cambiar sus arreglos de viaje por el hecho de tener que estar disponibles para atestiguar. Tampoco existen ventajas con respecto a la audiencia en los tribunales. El infractor y todos los testigos que el tribunal considere necesarios (todos los cuales podrían no tener conexión alguna con el Estado de aterrizaje y podrían vivir en el exterior) serían citados para presentarse ante el tribunal del Estado de aterrizaje.

1.2.5 Por consiguiente, el establecimiento de nuevas jurisdicciones podría genera otros problemas y gastos (por ej.: más casos de asistencia jurídica, traducciones) y también jurisdicciones concurrentes, además del hecho de que no podría predecirse la jurisdicción competente para el pasajero insubordinado.

1.2.6 Por lo tanto, sugerimos que el Artículo 3 del Convenio de Tokio se deje como está. Alemania podría – como se propone arriba – aceptar una disposición no vinculante (como la opción 2 del proyecto anterior) para la jurisdicción del Estado de aterrizaje y el Estado del explotador, siempre y

cuando la palabra “podrá” se utilice en el Artículo 2 bis. Además, a fin de evitar cualquier malentendido, con respecto al alcance de la disposición, deberían suprimirse los párrafos 1 y 1bis. Las palabras “(también) es competente para ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo” podría malinterpretarse como que todas las jurisdicciones que se mencionan allí son obligatorias, en contraste con el párrafo 2. El significado real del párrafo 1 – a saber, que los Estados pueden establecer estas jurisdicciones – es evidente y por lo tanto no es parte de otros convenios internacionales.

### 1.3 **Propuesta alternativa**

1.3.1 Sin embargo, si la mayoría decidiera que es absolutamente necesario tener una disposición obligatoria para el Estado de aterrizaje, propondríamos el siguiente texto diferente, que sería más acorde con el principio internacionalmente reconocido de *aut dedere aut judicare*:

*“Cada Estado contratante tomará las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre infracciones cometidas a bordo de una aeronave si el acto constituye un delito penal en el territorio en el que se haya cometido o si dicho territorio no está sujeto a ninguna jurisdicción de derecho penal, y si el infractor fue entregado a las autoridades del Estado de primer aterrizaje y no ha sido extraditado, aunque generalmente hubiera sido posible la extradición por dicha infracción”.*

1.3.2 Esta disposición debería, en particular, despejar las inquietudes de la IATA (y el tribunal de apelaciones de Hong Kong, véanse las notas de pie de página 2 a 2.3 de la Nota de estudio LC/35-WP/2-2) con respecto a las infracciones penales, puesto que esta cláusula significaría que la extradición, a diferencia de lo que se hace en muchos otros Estados, no sería una condición preliminar para iniciar un procedimiento judicial en el Estado de aterrizaje. Otra ventaja sería que la disposición sólo sería aplicable a las infracciones penales, puesto que puede ser desproporcionado ampliar la jurisdicción a casos de comportamiento insubordinado que ni siquiera constituyen un delito penal.

1.3.3 La jurisdicción que se propone del Estado de nacionalidad podría aceptarse como una disposición opcional, o podría suprimirse.

## 2. **ARTÍCULO VIII (ARTÍCULO 15BIS DEL CONVENIO)**

### 2.1 **Enmienda**

**Suprímense las palabras "o bienes" del Artículo 15 bis párrafo 1b.**

### 2.2 **Explicación**

2.2.1 Nos parece aceptable que el Artículo 15 bis ya no contenga las palabras "se asegurará", pero ahora contiene las palabras "se alienta". En nuestra opinión esto significa que la disposición no es obligatoria sino opcional.

2.2.2 Sin embargo, al estipular sanciones el legislador debe asegurarse de que se cumpla el principio de proporcionalidad. Para nosotros esto es un requisito constitucional y significa que sólo pueden conducir a sanciones aquellos actos que pongan en peligro la seguridad operacional o la seguridad de la aeronave o de las personas a bordo de la misma. Por el contrario, los simples inconvenientes y perturbaciones no pueden conducir a sanciones penales ni administrativas. En particular, este principio debe respetarse al seleccionar los actos enumerados separadamente en el Artículo 15 bis que se consideran como ejemplos.

2.2.3 La negativa de seguir instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave con la finalidad de proteger la seguridad de los bienes en la aeronave, contemplada en el Artículo 15 b), en nuestra opinión, - con respecto al principio de proporcionalidad – no tiene suficiente peso para justificar entablar procedimientos panales o administrativos. En particular, la iniciación de procedimientos y la imposición de sanciones únicamente para proteger la propiedad en la aeronave parece ser desproporcionado en situaciones en las que la negativa de seguir instrucciones legítimas para efectos de proteger la seguridad de la propiedad no representa también un peligro para la seguridad de la aeronave ni de las personas a bordo. Por consiguiente proponemos que se supriman las palabras “o bienes” del Artículo 15 bis, párrafo 1b.

### 3. ARTÍCULO X (ARTÍCULO 18BIS DEL CONVENIO)

#### 3.1 Enmienda:

**Añádase como Artículo 18 bis del Convenio lo siguiente:**

**“ En el caso de aplicarse las medidas en virtud de lo dispuesto en el Artículo 8 o 9 respectivamente, no se impedirá reclamar de la persona desembarcada o entregada, indemnización por los daños y perjuicios sufridos como resultado de tal desembarque o entrega de conformidad con la legislación nacional.”**

#### 3.2 Explicación

3.2.1 Alemania acepta en general la propuesta del Comité Jurídico con respecto a reclamación de indemnización en los casos en que se apliquen medidas en virtud de lo dispuesto en los Artículos 8 y 9 y recomienda que se agreguen dos elementos específicos:

- a) debería aclararse que el marco jurídico pertinente es la legislación nacional.
- b) la persona que tuviera el derecho no debería mencionarse explícitamente (“explotador de la aeronave”). Alemania está a favor de emplear una redacción pasiva. De esta manera sería posible acudir también a esta disposición en los casos que surjan con modelos más elaborados de explotación de aeronave.