



CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE DERECHO AERONÁUTICO

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

COMENTARIOS SOBRE EL PROYECTO DE TEXTO DEL PROTOCOLO DEL CONVENIO DE TOKIO DE 1963

(Presentado por el Japón)

1. RAZONES PARA APOYAR LA “OPCIÓN 2” DEL ARTÍCULO VI RELATIVO A LAS FACULTADES DEL OFICIAL DE SEGURIDAD DE A BORDO (IFSO)

1.1 Misión de los IFSO

1.1.1 La misión principal de los oficiales de seguridad de a bordo (en lo sucesivo referidos como los “IFSO”) es prevenir o hacer frente a infracciones graves tal como terrorismo, incluido el apoderamiento ilícito, que pueden poner en peligro la seguridad de las personas a bordo de la aeronave. Este es, de hecho, el alcance de la misión de los IFSO en la mayoría de los Estados que despliegan dichos oficiales, de conformidad con un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral, incluido el Japón, y este alcance limitado debería mantenerse.

1.1.2 Para poder llevar a cabo su misión, es imperativo que los IFSO disimulen su presencia ante los perpetradores tales como terroristas a bordo. Si los IFSO se ocuparan de casos relativamente menores, además de las infracciones graves antes mencionadas en el marco del Protocolo del Convenio de Tokio de 1963 (en lo sucesivo referido como “el Protocolo”), su presencia podría ponerse de manifiesto debido a su intervención en esos casos menores y los perpetradores podrían abusar de dicho conocimiento para cometer infracciones graves.

1.1.3 EL mencionado alcance limitado de la misión de los IFSO debería reflejarse adecuadamente en el Protocolo, incluso en la definición de los IFSO en el Artículo II del proyecto de texto del Protocolo.

1.2 Razones para apoyar la “Opción 2” del Artículo 6

1.2.1 El Artículo VI del proyecto de texto del Protocolo, adoptado en su totalidad con corchetes durante el 35º período de sesiones del Comité Jurídico de la OACI, propone dos opciones en relación con los poderes del comandante de la aeronave así como respecto a la intervención de los IFSO. El Japón opta por la Opción 2.

1.2.2 La intención de la Opción 1 es conferir a los IFSO la misma autoridad que poseen los comandantes de aeronave, cuando tienen razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo de la aeronave, una infracción o un acto previsto en el Artículo 1, párrafo 1, del Convenio de Tokio de 1963, de imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias para: a) proteger la seguridad de la aeronave o de las personas y bienes a bordo o

b) para mantener el buen orden y disciplina a bordo. Esto inevitablemente alteraría la naturaleza de la autoridad primaria del comandante de la aeronave y conduciría a una innecesaria superposición de responsabilidades entre el comandante de la aeronave y los IFSO. Actualmente, el comandante de la aeronave tiene la responsabilidad principal de mantener el buen orden y disciplina a bordo de la aeronave, de conformidad con el Artículo 6, párrafo 1 del Convenio de Tokio de 1963. En nuestra opinión, el marco actual ha funcionado bien y, en el curso de los debates que tuvieron lugar durante el 35º período de sesiones del Comité Jurídico y las dos sesiones precedentes de sus Subcomités, así como nuestra experiencia en operaciones prácticas con IFSO en el Japón, no se ha determinado una urgente necesidad de conferir a los IFSO la misma autoridad de los comandantes de aeronave. Con este reconocimiento, junto con la necesidad de disimular la presencia de los IFSO para facilitar el desempeño eficaz de sus principales obligaciones en la supresión de actos de terrorismo, es apropiado mantener el actual marco en virtud del actual Convenio de Tokio en que el comandante de la aeronave tiene la responsabilidad principal de mantener el buen orden y disciplina. El Artículo VI del Protocolo no debería comprometer el desempeño eficaz de los IFSO para lograr su misión principal que es prevenir infracciones graves, como el terrorismo. Por consiguiente, la Opción 1 no se considera apropiada.

1.2.3 Por otra parte, la intención de la Opción 2 es mantener el actual marco y la práctica ampliamente aceptada en el marco del Convenio de Tokio de 1963, reconociendo al mismo tiempo a los IFSO como una nueva categoría. Aún en el marco actual, los IFSO, junto con los miembros de la tripulación y los pasajeros, pueden tomar medidas preventivas razonables sin la autorización del comandante de la aeronave cuando tienen razones fundadas para creer que es necesario tomar medidas inmediatas para reducir a la persona a bordo a fin de proteger la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo. Este marco proporciona suficientes bases jurídicas para que los IFSO puedan llevar a cabo sus obligaciones. Por estas razones la Opción 2 es más apropiada.

2. **PROPUESTA DE ENMIENDA DEL ARTÍCULO 17 DEL CONVENIO DE TOKIO DE 1963 RELATIVO A LA COOPERACIÓN DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE EN LAS INVESTIGACIONES**

2.1 Si la jurisdicción del Estado sobre la infracción o acto cometido a bordo se amplía a la del Estado de aterrizaje, ya sea sobre una base obligatoria u opcional, sería esencial que las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley del Estado de aterrizaje completen las investigaciones pertinentes antes de la partida de la aeronave en cuestión y/o del comandante de la aeronave hacia su siguiente lugar de destino. Especialmente en el caso de infracciones menores o actos cometidos por pasajeros insubordinados, las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley prácticamente no pueden esperar ninguna asistencia de otros Estados pertinentes mediante la cooperación en el marco de un tratado de asistencia judicial recíproca (MLAT) o por medio de canales diplomáticos ya que se supone que dicha asistencia debe centrarse principalmente en casos graves.

2.2 Por consiguiente, a fin de facilitar la realización de la investigación y el consiguiente enjuiciamiento de los presuntos infractores, se considera imperativo cerciorarse de obtener la cooperación del comandante de la aeronave en la investigación pertinente que llevan a cabo las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley del Estado de aterrizaje. A este respecto, en la actualidad, la obligación del comandante de la aeronave en virtud del Artículo 9. 3 del Convenio de Tokio de 1963 se limita a suministrar a las autoridades a las que entregue cualquier presunto delincuente todas las pruebas e información que, de acuerdo con las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, se encuentren en su posesión legítima.

2.3 Por consiguiente, es necesario incluir disposiciones que aseguren la cooperación del comandante de la aeronave para facilitar la investigación que realiza el Estado de aterrizaje. A continuación se propone añadir el siguiente proyecto de texto del Protocolo:

Artículo X

El siguiente texto se añadirá como Artículo 17 bis del Convenio:

El comandante de la aeronave hará esfuerzos razonables para cooperar con el Estado contratante que está tomando medidas para la investigación o arresto o que está ejerciendo jurisdicción en relación con cualquier infracción o acto cometido a bordo de una aeronave.

2.4 El Gobierno del Japón espera que sus opiniones y posturas en relación con las cuestiones antes citadas sean debidamente consideradas y reciban un amplio apoyo de las Partes contratantes, tanto antes como durante las próximas sesiones de la Conferencia diplomática.

— FIN —