



## CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE DERECHO AERONÁUTICO

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

### COMENTARIOS Y OBSERVACIONES SOBRE EL PROYECTO DE TEXTO PROPUESTO DEL PROTOCOLO DE TOKIO DE 1963

(Nota presentada por Qatar)

#### 1. CUESTIÓN DE LOS “OFICIALES DE SEGURIDAD DE A BORDO”

1.1 En relación con la inclusión de la cuestión de los “oficiales de seguridad de a bordo” en el proyecto de protocolo, consideramos que debería dejarse que esta cuestión sea tratada en acuerdos bilaterales entre los Estados miembros de la OACI por las razones que indicamos a continuación,:

1.1.1 **Primero:** La cuestión no se limita solamente a la ratificación de la disposición relativa a los oficiales de seguridad de abordaje para efectos de su aplicación. Las consecuencias van mucho más allá. La aplicación de una disposición de este tipo requiere muchos arreglos y una coordinación absoluta entre Estados en relación con la capacitación de los oficiales de seguridad de a bordo, el suministro de armas, las decisiones que se han de tomar con respecto a la cantidad y el tipo de estas armas, los procedimientos de entrada al país, la determinación respecto a si deben o no mantener sus armas una vez que desembarcan del avión y su interacción con las autoridades estatales. Estas cuestiones no se pueden imponer a los Estados que tengan objeciones respecto al texto. Por consiguiente, los acuerdos bilaterales constituirían una opción más viable y práctica para tratar esta cuestión teniendo en cuenta los intereses de los Estados y los beneficios que pueden obtenerse de ello.

1.1.2 **Segundo:** La presencia de armas a bordo de una aeronave plantea una amenaza aún mayor a la seguridad operacional y protección de la aeronave comparado con la ausencia de las mismas.

1.1.3 **Tercero:** El texto no define, con precisión, las facultades de los oficiales de seguridad y en qué medida están bajo las órdenes del piloto al mando de la aeronave quien representa la autoridad suprema y es el principal responsable de la seguridad de la aeronave y de los pasajeros. De no ser el caso, esto podría crear confusión y suscitar conflictos entre el piloto al mando y los oficiales de seguridad de a bordo.

#### 2. ENMIENDAS RELACIONADAS CON LAS JURISDICCIONES

2.1 En relación con las enmiendas relativas a las jurisdicciones del Estado (el Estado del aterrizaje, el Estado del explotador, el Estado del infractor) en el proyecto de protocolo, a continuación formulamos nuestras observaciones:

2.1.1 **Primero:** En el texto propuesto se ha designado el Estado de jurisdicción pero no se ha tratado o solucionado la cuestión del conflicto de jurisdicciones. En caso de que haya un conflicto de jurisdicciones entre el Estado de matrícula y el Estado de aterrizaje, ¿cuál prevalecería? Lo mismo se aplica a los casos de conflicto de jurisdicciones entre el Estado del explotador, el Estado del infractor o de la víctima.

2.1.2 **Segundo:** Cuando hay un conflicto entre dos Estados cuyas jurisdicciones son aplicables, ¿cuál Estado debería aún tener derecho a iniciar un proceso judicial del caso?, especialmente si las jurisdicciones se derivan del hecho de que se trata del Estado del infractor o del Estado de la víctima. ¿Garantizaría este Estado el debido proceso o deberían sus jurisdicciones ser desechadas completamente considerando que el reconocimiento de su jurisdicción en tal caso podría exacerbar el conflicto?

2.1.3 **Tercero:** En las enmiendas propuestas se dispone que los Estados han de tomar las medidas necesarias para establecer su jurisdicción, sin determinar las medidas en cuestión, lo cual constituye una deficiencia grave. Algunos Estados podrían recurrir a la fuerza para establecer su jurisdicción. El uso de esta fuerza se considerará legítimo ya que en el texto no se menciona la naturaleza de esas medidas, dejándolo a discreción de cada Estado. Es necesario definir las medidas que han de tomar los Estados para establecer su jurisdicción y, por consiguiente, somos de la opinión de que este asunto justifica un estudio más a fondo a fin de resolver la cuestión del conflicto de jurisdicciones y tomar una decisión con respecto a las medidas.

### 3. DISPOSICIÓN ESPECIAL

3.1 También existe la necesidad de una disposición especial que trate sobre los casos de conflicto de jurisdicciones entre Estados cuyas jurisdicciones están establecidas por el protocolo.

### 4. COMENTARIOS

4.1 **Considerando lo expuesto, nuestros comentarios son los siguientes:**

- a) en relación con los oficiales de seguridad de a bordo, debería dejarse que esta cuestión sea tratada en acuerdos bilaterales entre Estados y no se incluya en el Protocolo del Convenio de Tokio; y
- b) en relación con las jurisdicciones, este asunto debería remitirse nuevamente al Comité Jurídico para que lo estudie más a fondo. El objetivo es tratar los casos de conflicto positivo de jurisdicciones, determinar las medidas que han de tomar los Estados para establecer sus jurisdicciones e introducir una nueva disposición para regular las jurisdicciones cuando surge un conflicto entre Estados cuyas jurisdicciones son aplicables.