

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

**COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

**SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/41-NE/03  
14/06/18

**CUADRAGESIMA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS  
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/41)**

(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 19 y 20 de junio de 2018)

**Cuestión 1 del  
Orden del Día:** **Transporte y Política Aérea**

**Cuestión 1.3 del  
Orden del Día:** **Protocolo de Montreal de 2014: Pasajeros Disruptivos**

(Nota de estudio presentada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo “IATA”)

**Antecedentes**

1. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA por sus siglas en inglés) en su calidad de miembros observadores del GEPEJTA, se permite poner a consideración la presente Nota de Estudio, que se refiere a la propuesta presentada por Colombia en la reunión del Grupo del 5 de abril realizada en Santiago de Chile en donde se invita al GEPEJTA a analizar la conveniencia del Protocolo de Montreal de 2014 (MP14) referente a las conductas de pasajeros disruptivos cometidas a bordo de una aeronave, y propone convocar una Conferencia Diplomática con la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) con el fin de formular un nuevo instrumento internacional a este respecto.
2. IATA por medio de la presente Nota de Estudio, se permite hacer un llamado a apoyar el esfuerzo realizado por los Estados Miembro de la OACI ratificando el MP14 a nivel nacional, con las reservas que cada Estado considere necesario, para que este instrumento internacional entre en vigor y genere los beneficios para los que fue creado.

**Análisis**

3. Los incidentes relacionados con pasajeros insubordinados y perturbadores se han convertido en un problema importante que pone en peligro la seguridad operacional del vuelo y la seguridad de la aviación.
4. Durante la conferencia diplomática de la OACI en abril de 2014, los Estados Miembro reconocieron la importancia de este problema y la necesidad de reforzar el derecho aeronáutico

internacional, aprobando el MP14, reconociendo que el Convenio de Tokyo de 1963 (TC63) ya no constituye un marco jurídico suficiente, por razones como las deficiencias de jurisdicción y la falta de claridad acerca de lo que constituye una infracción.

5. El MP14 fue un esfuerzo múltiple, que involucró muchos años de trabajo al interior de la OACI con el objetivo de modernizar el Convenio de Tokyo de 1963, y que contiene lo necesario para proteger la actividad de aviación de actos de insubordinación y de comportamientos disruptivos realizados por pasajeros que ponen en peligro la seguridad de un vuelo.

6. Por consiguiente, el MP14 proporciona un marco más sólido y de mayor seguridad jurídica al otorgar a los Estados los medios pertinentes para poder adoptar medidas apropiadas contra los pasajeros que incurran en conductas que pongan en peligro la seguridad del vuelo.

7. Sin embargo, el MP14 solo entrara en vigor cuando lo ratifiquen 22 Estados. Por lo tanto, consideramos fundamental reconocer los beneficios del MP14, pues es la herramienta adecuada y recomendada dentro del marco de la OACI para proteger la seguridad del vuelo cuando se encuentra comprometida por actos disruptivos de los pasajeros. A continuación, nos permitimos hacer un recuento de algunos de los beneficios propios del MP 14 y que son motivos suficientes para su ratificación.

## 8. Beneficios

### a. **Ampliación de la jurisdicción –**

- i. Constituye un problema importante el hecho de que actualmente un número elevado de pasajeros insubordinados raras veces es sometido a enjuiciamiento u otras sanciones penales o económicas debido a problemas de jurisdicción. Algunos países carecen de disposiciones específicas en sus leyes pertinentes para detener o enjuiciar a los pasajeros insubordinados aun cuando no exista ningún problema de jurisdicción.
- ii. Por lo tanto, El MP14 corrige las deficiencias jurídicas proporcionando a los Estados un marco jurisdiccional más claro para tratar a los pasajeros insubordinados, preservando al mismo tiempo la discreción de cada Estado. Específicamente:

- Otorga jurisdicción obligatoria al Estado de aterrizaje previsto (punto de destino regular). Sin embargo, la infracción debe ser grave, o sea, cuando se pone en peligro la seguridad operacional de la aeronave o de las personas o de la propiedad a bordo o el buen orden y disciplina a bordo. Y, Además, el Estado de aterrizaje debe considerar si la infracción constituye una infracción en el Estado del explotador de la aeronave para tomar medidas; y
- Establece jurisdicción obligatoria para el Estado del explotador.

### b. **Definición de la infracción –**

- i. El MP14 corrige las deficiencias jurídicas proporcionando a los Estados un marco jurisdiccional más claro para tratar a los pasajeros insubordinados, preservando al mismo tiempo la discreción en materia de enjuiciamiento.
- ii. Otorga jurisdicción obligatoria al Estado de aterrizaje previsto (punto de destino regular). Sin embargo, se incluyeron dos salvaguardias para responder a las inquietudes de algunos Estados respecto a la seguridad jurídica y la proporcionalidad. Primero, la infracción debe ser bastante grave, o sea, cuando se pone en peligro la seguridad operacional de la aeronave o de las personas o de la propiedad a bordo o el buen orden y disciplina a bordo. Segundo, el Estado de

14/06/18

aterrizaje debe considerar si la infracción constituye una infracción en el Estado del explotador;  
y

- iii. Establece jurisdicción obligatoria para el Estado del explotador. Esto tiene en cuenta la tendencia creciente de arrendamiento de aeronaves sin tripulación cuando el Estado de matrícula de la aeronave no es necesariamente el Estado del explotador.

**c. Conductas –**

- i. El MP14 aclara ciertas conductas que deberían considerarse, a lo mínimo, como infracciones (tal es el caso de la agresión física o la amenaza de cometerla contra un miembro de la tripulación, así como la negativa de seguir las instrucciones legítimas del comandante de la aeronave o las que se den en su nombre) y alienta a los Estados adoptar procedimientos penales u otros de carácter jurídico.
- ii. Asimismo, La OACI ha producido numerosos documentos que se encuentran disponibles para los Estados que las quieran tomar como guías para sus procesos internos, como es el caso de la Circular 288 denominada Aspectos Legales de los Pasajeros Insubordinados. Esta Circular ha sido actualizada y será publicada, como un Manual por la OACI a fines de 2018, de manera que la lista propuesta en la Nota de Estudio presentada por Colombia resulta un esfuerzo que la OACI ya ha venido desarrollando y que se espera sea culminado muy pronto.

**Medidas Propuestas**

9. Por todo lo expuesto, se invita al GEPEJTA a:

- i. Analizar las informaciones presentadas e intercambiar puntos de vista;
- ii. A la luz de los beneficios reconocidos que aporta el MP14, se hace un llamado a todos los Estados para que tomen las medidas necesarias para la ratificación del MP14 que, junto con las iniciativas de la industria, permitirá hacer frente a la frecuencia y gravedad crecientes de incidentes relacionados con pasajeros insubordinados.