

WEB SITE: clacsec.lima.icao.int
E-mail: clacsec@icao.int

TELEFONO: (51-1) 422-6905
422-9367

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/16
20/06/18

**CUADRAGÉSIMA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE ESPECIALISTAS 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: **Pasajeros Disruptivos**

(Presentada por Colombia – Punto focal “Transporte y Política Aérea”)

RECOMENDACION

**PROPUESTA DE RECOMENDACIÓN SOBRE “MEDIDAS COACTIVAS Y
EDUCATIVAS A PASAJEROS PERTURBADORES”**

CONSIDERANDOS

Que, de conformidad con los objetivos y principios contenidos en el Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago en 1944, dispuso que cada Estado Contratante se asegurará de que sus normas y procedimientos, tengan como objetivo primordial, la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general frente a los actos de interferencia ilícita.

Que, de igual manera, el Anexo en mención, exhorta a que Cada Estado Contratante del Convenio de Chicago de 1944, se asegure de que se permitan dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad.

Que, en el desarrollo del transporte aéreo internacional, los mayoría de los países miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil –CLAC- ratificaron el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves –Convenio de Tokio de 1963-, que en su artículo 1º dispuso las medidas necesarias para las infracciones a las leyes penales, y a los actos que sean o no infracciones, que “(...) *puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo (...)*”¹.

Que, dicho instrumento, contempló de igual manera las facultades del Comandante de la Aeronave para imponer medidas coercitivas razonables en las que sean necesarias para proteger la seguridad de la aeronave, las personas, los bienes, para mantener el buen orden y la disciplina a bordo, y para permitirle la entrega de tal persona a las Autoridades Competentes².

Que, de igual manera, la mayoría de los países miembros de la CLAC adoptaron o ratificaron el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de las aeronaves o Convenio de la Haya de 1970, disponiendo así, las medidas de represión contra el ejercicio del control de aeronaves como conducta punible cometida por una persona que se encuentre a bordo de una aeronave en vuelo, mediante violencia, o de cualquier forma de intimidación, y obliga a los Estados que adoptan tal instrumento, a establecer penas severas para la comisión de dichas conductas³.

Que, los mayoría de los Estados miembros de la CLAC adoptaron el Protocolo para la Represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la Represión de actos ilícitos para la seguridad de la aviación civil de 1971, hecho en Montreal el 24 de febrero de 1998. En este instrumento internacional, se previó que se aplicarán las disposiciones, a todo acto punible que se cometa intencionalmente en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional, causando un acto de violencia contra una persona ya sea mediante la lesión grave o muerte, o destruya o cause graves daños en las instalaciones de un aeropuerto, o en una aeronave que no esté en servicio, y esté situada en el aeropuerto o que perturbe los servicios en el aeropuerto, si ese acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad aeroportuaria⁴.

Que, sólo tres países de los Estados miembros de la CLAC, firmaron el Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves hecho en Montreal el 4 de abril de 2014; a su vez que, sólo la República Dominicana ratificó dicho instrumento.

Que la mayoría de los países miembros de la CLAC, han adoptado la Convención Americana sobre Derechos Humanos o Pacto de San José, que en su artículo 22.3, previó las excepciones

¹ LOPEZ, JUAN ESTEBAN. Derechos y deberes de los usuarios del servicio de transporte aéreo en la comunidad andina de naciones y en el régimen legal colombiano (Tesis de Grado). Universidad Externado de Colombia. Facultad de Derecho. Bogotá. 2017. Cit. 269. Pág. 205.

² Ob Cit. Pág. 205.

³ Ob Cit. Pág. 205.

⁴ LOPEZ, JUAN ESTEBAN. Derechos y deberes de los usuarios del servicio de transporte aéreo en la comunidad andina de naciones y en el régimen legal colombiano (Tesis de Grado). Universidad Externado de Colombia. Facultad de Derecho. Bogotá. 2017. Cit. 269. Pág. 206.

al Derecho de Circulación como derecho fundamental, restringiendo en los casos en que en una sociedad democrática, sea indispensable para “(...) *preservar la seguridad nacional, la seguridad o el orden público, la moral o la salud públicas o los derechos y libertades de los demás (...)*”.⁵

De igual manera, el Pacto de San José dispuso en su artículo 22.4 que el ejercicio del derecho a la circulación, “(...) *puede asimismo ser restringido por la ley, en zonas determinadas, por razones de interés público.*”

Que, como regla general en todo espacio público, las personas tienen el deber de actuar de manera correcta, diligente y adecuada, respetando así los derechos de los demás a un ambiente tranquilo, seguro y ordenado⁶. No obstante, los países miembros de la CLAC son conscientes que el ser humano, puede optar por diferentes comportamientos de acuerdo a estímulos externos e internos propios de su propia conciencia, como la rabia, la furia y la indisciplina, que en algunas veces generan situaciones de descontrol que ameritan la intervención por parte de los Estados y demás actores que componen la realidad social.

Que, se ha evidenciado en el desarrollo del transporte aéreo de la región, que los pasajeros manifiestan su inconformidad a las líneas aéreas y demás operadores, por factores, tales como el incumplimiento del vuelo, pérdida de equipaje, o por tratos displicentes del personal de asistencia en tierra y de vuelo de la aerolínea. Sin embargo, estas inconformidades se exteriorizan de manera indebida e injustificada, incurriendo en las denominadas “vías de hecho”, alterando no sólo el orden y la disciplina, sino amenazando la seguridad de la aviación civil, e inclusive la seguridad operacional, poniendo en riesgo no sólo la integridad de la tripulación de vuelo, sino de los demás pasajeros y la del propio infractor.

Que, teniendo en cuenta los casos de conductas insubordinadas o disruptivas, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, adopta no sólo medidas disuasivas o coactivas para evitar la comisión de infracción por parte de pasajeros insubordinados y disruptivos, sino que adopta medidas educativas para que los usuarios del servicio de transporte aéreo eviten la comisión de infracciones a bordo de las aeronaves civiles o en las instalaciones aeroportuarias.

Que, de igual manera, los países miembros de la CLAC, acuerdan acoger la siguiente recomendación, con el fin de preservar la seguridad de la aviación civil y la seguridad operacional, así como el orden, la disciplina y la moral en los aeropuertos o a bordo de las aeronaves civiles, en marco de los principios previstos en el Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional y de los instrumentos del Sistema de Tokio (Convenio de Tokio de 1963, Convenio de la Haya de 1970, Convenio de Montreal 1971 y su Protocolo modificatorio de 1988).

Que en mérito de lo expuesto la XX Asamblea, RESUELVE adoptar la Recomendación XX-XX relativa a “MEDIDAS COACTIVAS Y EDUCATIVAS A PASAJEROS

⁵ Tomado del Portal web de la Organización de Estados Americanos OEA el 28-02-2018: http://www.oas.org/dil/esp/tratados_b-32_convencion_americana_sobre_derechos_humanos.htm

⁶ LOPEZ, JUAN ESTEBAN. Derechos y deberes de los usuarios del servicio de transporte aéreo en la comunidad andina de naciones y en el régimen legal colombiano (Tesis de Grado). Universidad Externado de Colombia. Facultad de Derecho. Bogotá. 2017. Cit. 269. Pág. 203.

PERTURBADORES”:

Capítulo I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º. Para los efectos de la presente recomendación, adóptense las siguientes definiciones:

1.1. Acto de Interferencia Ilícita⁷.

Se entiende como acto de interferencia ilícita, en armonía con el Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago en 1944, como los actos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo.

Se considerarán para los fines de la presente recomendación, que son actos de interferencia ilícita:

- Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo.
- Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra.
- Destrucción de una aeronave en servicio
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos.
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales.
- uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
- Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.
- Acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponen en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes.
- Cada Estado podrá aumentar el listado señalado, de acuerdo a su evaluación de riesgo.

Comentado [AP1]: Propuesta de Rep. Dominicana

Comentado [AP2]: Se ajusto la definicion con el listado taxativo de la Enmienda 15 del Anexo 17 y se brinda la opcion a los Estados de aumentar el mencionado listado (Sugerencia de Bolivia)

1.2. Aeronave.⁸

Aeroplano más pesado que el aire, propulsado por medios mecánicos, que se sostiene en vuelo debido a reacciones dinámicas del aire sobre sus alas y demás superficies fijas, en determinadas condiciones.

⁷ Definición tomada del Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional hecho en Chicago en 1944.

⁸ Definición tomada del numeral 1.2.1 de los Reglamentos Aeronauticos de la República de Colombia –RAC.

1.3. Aeropuerto⁹.

Todo aeródromo especialmente equipado y usado para el transporte aéreo regular de pasajeros y carga, y que a juicio de la Autoridad Nacional Competente, posee instalaciones y servicios de infraestructura suficientes para ser operado en la aviación civil.

1.4. Agente de servicio en tierra.

Personal asignado por la aerolínea, para las labores de atención y de documentación de los pasajeros en los aeropuertos.

1.5. Autoridad Nacional Competente.

De conformidad con el ordenamiento interno de cada Estado miembro, Organismo o Funcionario, encargado de velar por el cumplimiento de las normas de la aviación civil o en su defecto, a las normas de protección de los usuarios del servicio de transporte aéreo.

1.6. Cabina Estéril¹⁰.

Desde el personal aeronáutico, fase de la operación de una aeronave, en virtud del cual, al Comandante, Primer Oficial y Sobrecargos, se les exige la máxima concentración durante la conducción de la aeronave.

Desde el marco temporal, fase de operación de la aeronave, que inicia desde las fases previas al despegue (como el embarque), despegue y ascenso hasta los diez mil pies de altura (10.000 ft). De igual manera, se predica la cabina estéril, desde el momento del inicio del descenso a partir de los diez mil pies de altura (10.000 ft) hasta la asignación de posición de parqueo, incluyendo, los procedimientos de aproximación y aterrizaje.

1.7. Conducta Leve.

Conducta cometida por el pasajero infractor, previa comprobación de la Autoridad Nacional Competente o de la Línea Aérea, que al alterar el orden durante el desarrollo del transporte aéreo, no compromete seriamente la seguridad de la aviación civil y la seguridad operacional.

1.8. Conducta Moderada.

Conducta cometida por el pasajero infractor, previa comprobación de la Autoridad Nacional Competente o de la Línea Aérea, que al alterar el orden, la disciplina o la moral durante el desarrollo del transporte aéreo, compromete la seguridad de la aviación civil.

1.9. Conducta Severa.

⁹ Definición tomada del numeral 1.2.1 de los Reglamentos Aeronauticos de la República de Colombia –RAC.

¹⁰ LOPEZ, JUAN ESTEBAN. Derechos y deberes de los usuarios del servicio de transporte aéreo en la comunidad andina de naciones y en el régimen legal colombiano (Tesis de Grado). Universidad Externado de Colombia. Facultad de Derecho. Bogotá. 2017. Cit. 269. Pág. 152.

Conducta cometida por el pasajero infractor, previa comprobación de la Autoridad Nacional Competente o de la Línea Aérea, que al alterar el orden, la disciplina o la moral durante el desarrollo del transporte aéreo, no sólo compromete la seguridad de la aviación civil, sino que compromete la seguridad operacional.

1.10. Comandante de la Aeronave¹¹.

Piloto al mando, titular de una licencia que lo habilite, expedida por la Autoridad Nacional Competente, designado por el explotador de la aeronave (aerolínea) para pilotarla, respondiendo por su operación y seguridad durante el tiempo de vuelo.

1.11. Disciplina¹².

Conjunto de prescripciones, bien sea generales o particulares, que están establecidos por las normas de aviación civil de cada Estado miembro, teniendo como finalidad, la observancia de las leyes, el orden y la moral en los aeropuertos y a bordo de las aeronaves civiles.

1.12. Línea Aérea (Aerolínea).

Prestador de servicio público de transporte aéreo, que en virtud de la celebración de un contrato de transporte a través de un boleto aéreo (ETKT), tiene como obligación, la conducción segura de un punto a otro de pasajeros, cargas o cosas, a través de un itinerario autorizado por la Autoridad Nacional Competente.

1.13. Moral¹³.

De acuerdo a las condiciones socioculturales de cada Estado miembro, valores extrapatrimoniales de orden superior, genéricas, aplicables a todos los ciudadanos.

1.14. Orden¹⁴.

Acto unilateral por medio del cual, una persona jurídica o natural, dotada de un poder de mando (vbrg. Autoridad Nacional Competente, Autoridad Aeroportuaria o Comandante de la Aeronave), obliga al pasajero que está sometido a ella, conformarse a la voluntad que en ese acto se expresa.

¹¹ Definición tomada del numeral 1.2.1 de los Reglamentos Aeronauticos de la República de Colombia –RAC.

¹² LOPEZ, JUAN ESTEBAN. Derechos y deberes de los usuarios del servicio de transporte aéreo en la comunidad andina de naciones y en el régimen legal colombiano (Tesis de Grado). Universidad Externado de Colombia. Facultad de Derecho. Bogotá. 2017. Cit. 379. Pág. 216.

¹³ LOPEZ, JUAN ESTEBAN. Derechos y deberes de los usuarios del servicio de transporte aéreo en la comunidad andina de naciones y en el régimen legal colombiano (Tesis de Grado). Universidad Externado de Colombia. Facultad de Derecho. Bogotá. 2017. Cit. 378. Pág. 215 yss .

¹⁴ LOPEZ, JUAN ESTEBAN. Derechos y deberes de los usuarios del servicio de transporte aéreo en la comunidad andina de naciones y en el régimen legal colombiano (Tesis de Grado). Universidad Externado de Colombia. Facultad de Derecho. Bogotá. 2017. Cit. 377. Pág. 215. Tomado de VOBULARIO JURIDICO. Asociacion HENRI CAPITANT. Publicado bajo la dirección de GERARD Cornú. Editorial Temis S.A. Bogotá, D.C. 1995. Pág 612.

1.15. Pasajero¹⁵.

Persona que, al celebrar un contrato de transporte aéreo a través de un boleto (Electronic Ticket), se encuentra a bordo de una aeronave.

1.16. Pasajero Perturbador

Persona que, habiendo celebrado un contrato de transporte aéreo, y estando en un recinto aeroportuario o a bordo de una aeronave, no respeta las normas de conductas previstas por el ordenamiento jurídico de cada Estado miembro y las disposiciones y principios contenidos en la presente recomendación; o no acata las instrucciones de los agentes de servicio en tierra o los miembros de la tripulación, perturbando así el orden y la disciplina.

Comentado [AP3]: Se ajusto el termino perturbador en lugar de disruptive para estar en consonancia con el Anexo 17. Sugerencia de Bolivia

Pasajero Insubordinado (Unruly Passenger).¹⁶

Persona que, habiendo celebrado un contrato de transporte aéreo, y estando a bordo de una aeronave civil, comete una serie de conductas desde el cierre de puertas precedente al despegue, hasta el momento en que se realice la apertura de puertas posterior al aterrizaje, incluyendo, las fases de cabina estéril.

Para los efectos, se entiende las conductas cometidas por el pasajero insubordinado:

- El comportamiento agresivo, intimidatorio, amenazante o temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad del vuelo, las personas o de los bienes.
- El comportamiento agresivo, intimidatorio, amenazante e interferente al desempeño de las funciones de los sobrecargos o tripulantes de cabina de pasajeros, o que disminuye la capacidad de estos para desempeñar sus funciones.
- El comportamiento temerario intencional o dañoso a una aeronave a su equipo o estructuras y equipo de atención, que ponen en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de quienes lo ocupan.
- La comunicación de información que se sabe que es falsa, poniendo con ello en peligro la seguridad operacional de una aeronave en vuelo, y
- La desobediencia de las órdenes legítimas impartidas por la tripulación de mando (Comandante de la Aeronave) o de las instrucciones e indicaciones dadas por la tripulación de cabina de pasajeros, con la finalidad de realizar operaciones seguras, ordenadas o eficientes.

1.17. Suspensión del servicio de transporte aéreo.

¹⁵ Definición tomada del numeral 1.2.1 de los Reglamentos Aeronauticos de la República de Colombia – RAC.

¹⁶ LOPEZ, JUAN ESTEBAN. Derechos y deberes de los usuarios del servicio de transporte aéreo en la comunidad andina de naciones y en el régimen legal colombiano (Tesis de Grado). Universidad Externado de Colombia. Facultad de Derecho. Bogotá. 2017. Pág. 212.

Medida adoptada por la Autoridad Nacional Competente del Estado miembro o a quien delegue, posterior a la verificación de la comisión de la infracción por parte del pasajero, en el cual, se le suspende temporalmente los servicios de transporte aéreo.

1.18. Seguridad operacional (Safety).¹⁷

Universo de factores no intencionados en el desarrollo de la aviación civil, que puede ocasionar daños a la aeronave.

Nota: un pasajero perturbador o insubordinado no tiene intención de atentar contra la seguridad del vuelo –*safety*- pero puede provocarla.

1.19. Seguridad de la Aviación Civil (Security)¹⁸.

Universo de factores intencionados en el desarrollo de la aviación civil, que atenta contra el desarrollo pacífico del transporte aéreo.

1.20. Tiquete Aéreo (Boleto Aéreo)¹⁹.

Documento expedido por la línea aérea o intermediario, de carácter individual o colectivo, electrónico (*Electronic Ticket E-TKT*) o físico, el cual consta que el pasajero celebró un contrato de transporte aéreo con la aerolínea.

1.21. Tripulación de Vuelo²⁰.

Tripulación integrada por el Comandante o piloto al mando, y el copiloto o primer oficial, o cualquier otro piloto que ejerza funciones como tal durante el vuelo.

1.22. Tripulación de Cabina de Pasajeros (Auxiliares de Servicios Abordo o Sobrecargos).²¹

Personal Aeronáutico que presta servicios de atención y mantenimiento de la seguridad en caso de emergencia a las personas que se encuentran a bordo de la aeronave en la cabina de pasajeros.

La tripulación de cabina de pasajeros se encuentra integrada por el o la jefe de cabina y los auxiliares de vuelo, que ejercen funciones no sólo de servicio a los pasajeros, sino también el control del proceso de vuelo, y demás aspectos relativos a la seguridad

¹⁷ VASALLO, CARLOS MARIA. Aspectos jurídicos sobre la Problemática de los Pasajeros Insubordinados o Perturbadores. Disponible en el siguiente link: <https://cedaeonline.com.ar/2017/07/18/aspectos-juridicos-sobre-la-problematica-de-los-pasajeros-insubordinados-o-perturbadores-disruptivos-2/> Tomado el 26-02-2018.

¹⁸ VASALLO, CARLOS MARIA. Aspectos jurídicos sobre la Problemática de los Pasajeros Insubordinados o Perturbadores. Disponible en el siguiente link: <https://cedaeonline.com.ar/2017/07/18/aspectos-juridicos-sobre-la-problematica-de-los-pasajeros-insubordinados-o-perturbadores-disruptivos-2/> Tomado el 26-02-2018.

¹⁹ Artículo 2 y 3 de la Decisión 619 de la Comunidad Andina de Naciones.

²⁰ Definición tomada del numeral 1.2.1 de los Reglamentos Aeronauticos de la República de Colombia – RAC.

²¹ Definición tomada del numeral 1.2.1 de los Reglamentos Aeronauticos de la República de Colombia – RAC.

de la aviación civil.

1.23. Vuelo.²²

Se encuentra en vuelo una aeronave, desde el momento en que se cierran las puertas externas después del embarque, hasta el momento en que se abra cualquiera de ellas, para el desembarque.

Nota: Dentro de la fase de vuelo, se encuentra la fase de cabina estéril.

Capítulo II. DEBERES DE ABSTENCION DE LOS PASAJEROS

Artículo 2º. Deberes generales de abstención del pasajero.

2.1.El pasajero deberá abstenerse de realizar todo acto que pueda atentar contra la seguridad del vuelo, contra su propia seguridad o la de los demás pasajeros o cosas a bordo.

2.2.El pasajero deberá abstenerse de realizar cualquier conducta que atente contra el orden, la disciplina o la moral, a bordo de las aeronaves civiles o en las instalaciones aeroportuarias; de los cuales, se encuentran definidos en las regulaciones de cada Estado miembro o en las condiciones generales del contrato de transporte aéreo de la aerolínea.

2.3.El pasajero deberá abstenerse de causar molestias a los demás pasajeros.

Artículo 3º. Deberes especiales de abstención del pasajero.

El pasajero, deberá abstenerse de realizar las siguientes conductas:

3.1. Desajustar su cinturón de seguridad mientras esté sentado, levantarse del asiento, o permanecer de pie durante las fases de la cabina estéril, contrariando el aviso de la señal de cinturón de seguridad o las indicaciones de la tripulación.

3.2. Operar durante el vuelo, dispositivos electrónicos portátiles (PED) en modo de transmisión o con la red celular habilitada, que puedan interferir con los sistemas de radionavegación y sistemas de vuelo de la aeronave, contrariando así las indicaciones de la tripulación.

Se entienden como dispositivos electrónicos portátiles (PED), como aquellos equipos electrónicos de propiedad del pasajero o de un miembro de la tripulación, los cuales son operados por ellos mismos.

²² Artículo 3 del Convenio de la Haya de 1970 o Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves.

Los dispositivos electrónicos portátiles se clasifican en dos categorías (i) equipos transmisores no intencionales y (ii) equipos transmisores intencionales. Los primeros son aquellos que, no tiene la posibilidad de transmitir, y adicionalmente tienen como función, la asistencia al vuelo y a la tripulación de cabina en sus responsabilidades. Los segundos, denominados también T-PED, son dispositivos electrónicos que sí tienen la posibilidad de transmitir, tales como equipos de control remoto, radios de dos vías, teléfonos móviles, tabletas, buscapersonas, teléfonos satelitales y PDA (*Personal Digital Assitants*).

Nota: la Aerolínea, podrá fijar su política de abstención, en relación con los equipos electrónicos personales pequeños y de dimensiones grandes, tales como computadores personales o reproductores de DVD.

3.3. Sustraer de la aeronave o hacer mal uso de los chalecos salvavidas, y demás equipos de emergencias u otros elementos existentes a bordo de las aeronaves (vbrg Folletos de Seguridad –*Safety Card Instructions*-) o en los aeropuertos.

Nota: Se entiende como equipos de emergencias, además de los chalecos salvavidas, los extintores de incendios, deslizadores de evacuación y máscaras de oxígeno.

3.4. Abrir o manipular innecesariamente, los deslizadores o salidas de emergencia de la aeronave.

3.5. Obstruir el acceso a las salidas normales o de emergencia de la aeronave.

3.6. Entorpecer indebidamente, los procedimientos de evacuación de la aeronave.

3.7. Obstruir la circulación de personas al interior de la aeronave, mediante la colocación inapropiada de equipajes de mano u otros objetos.

3.8. Obstruir los sistemas de alarmas y de detección de incendio instalados en los baños o lavabos de la aeronave.

3.9. Fumar a bordo de las aeronaves civiles, incluyendo cigarrillos electrónicos, cuando en los vuelos de la aerolínea, son libres de humo.

3.10. Asumir actitudes o expresar comentarios que puede perturbar el orden y la tranquilidad a bordo de las aeronaves civiles.

3.11. Agredir físicamente o verbalmente a los tripulantes de vuelo, tripulantes de cabina de pasajeros, agentes de servicio en tierra de la Aerolínea, pasajeros y representantes de la Autoridad Nacional Competente.

3.12. Causar indebidamente cualquier tipo de molestia o de perturbación a otros pasajeros, que afecte el orden, disciplina y la moral a bordo de las aeronaves.

3.13. Llevar consigo a bordo de la aeronave o en los aeropuertos, artículos considerados como prohibidos o restringidos por cada Estado (ejemplo armas o elementos cortantes, punzantes o contundentes que puedan ser utilizados como arma.)

Comentado [AP4]: Sugerencia de Venezuela

Nota: Se entiende como objeto contundente, como aquel elemento o instrumento que se emplea para causar contusión. Elementos como palo, piedra o una maza son considerados como objetos contundentes²³.

3.14. Llevar consigo a bordo o en el equipaje de mano o documentado, cualquier elemento clasificado y publicado por la Autoridad Nacional Competente y las aerolíneas, como mercancía peligrosa o elementos o sustancias prohibidas.

Comentado [AP5]: Se acogió la sugerencia de República Dominicana de publicado por la Autoridad y aerolíneas.

Nota: Se entiende como mercancía peligrosa como todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, los bienes o el medio ambiente, y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o que esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.

Para la debida interpretación de este artículo, se recomienda consultar el Anexo 18 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago en 1944 y el Documento 9284-AN/905 OACI.

3.15. Realizar actividades sexuales u obscenas a bordo de las aeronaves o en los aeropuertos.

3.16. Consumir durante el vuelo, alimentos o bebidas no suministrados por la línea aérea, sin su autorización; o que con su consumo afecte la buena convivencia a bordo de las aeronaves.

3.17. Embarcar o permanecer a bordo de la aeronave, en avanzado o evidente estado de intoxicación alcohólica o bajo el efecto de sustancias psicoactivas, drogas prohibidas o ingresar a ella con tales sustancias.

Comentado [AP6]: Venezuela sugiere que debería manejarse como una presunción a menos que existan las medidas para probarlo.

3.18. Ingresar a la aeronave, o permanecer en ella sin autorización de la línea aérea, o de la tripulación.

3.19. Negarse a desembarcar, cuando la tripulación haya dado instrucción en tal sentido.

3.20. Moverse masivamente al interior de la aeronave de modo que pueda afectarse el centro de gravedad de la misma.

Nota 1: No se aplicará este deber, cuando en caso de emergencia se amerite tal conducta.

Nota 2: Se entiende como centro de gravedad, punto de un cuerpo en el cual se considera ejercida la fuerza de gravedad que afecta a la masa de dicho cuerpo²⁴.

3.21. Impedir u obstruir, por cualquier medio, el remolque, movilización o rodaje de la aeronave en que viaja o ha de viajar o de cualquier otra.

²³ Definición tomada del portal web DEFINICION.DE el 06-03-2018. <https://definicion.de/contundente/>

²⁴ LOPEZ, JUAN ESTEBAN. Derechos y deberes de los usuarios del servicio de transporte aéreo en la comunidad andina de naciones y en el régimen legal colombiano (Tesis de Grado). Universidad Externado de Colombia. Facultad de Derecho. Bogotá. 2017. Pág. 221. Tomado del portal MANUAL DE VUELO, ver Cit 386.

3.22. Desatender voluntariamente las instrucciones de la tripulación de cabina de pasajeros o la tripulación de vuelo.

3.23. Alterar, fomentar el desorden, o incitar a otros a que lo hagan, a bordo de las aeronaves o en las instalaciones aeroportuarias.

3.24. Llevar animales vivos o mascotas en la cabina de pasajeros, salvo en los casos en que la regulación de la Autoridad Nacional Competente de cada país prevea la autorización del transporte de dichos seres vivos.

3.25. Ejecutar cualquier acto que, indebidamente imponga demoras a la salida del vuelo o obligue, a la tripulación de vuelo, la interrupción o el desvío del mismo.

3.26. Llevar consigo, o en el equipaje de mano o documentado, objetos valiosos, dinero en efectivo, divisas, piedras o metales preciosos, sin declararlos al transportador u otras Autoridades Competentes que pueda poner en riesgo el orden, la disciplina y la seguridad a bordo de las aeronaves civiles o en los aeropuertos, cuyo valor no exceda del monto que fije cada Estado miembro.

Capítulo III. EFECTOS POR INCUMPLIMIENTO DEL PASAJERO A LOS DEBERES DE ABSTENCION.

Artículo 4º. Medidas coactivas por infracción del pasajero a los deberes de abstención.

4.1. La Autoridad Nacional Competente del Estado miembro o a quien delegue, previa comprobación de la conducta, podrá imponer las siguientes medidas al pasajero infractor:

4.1.1. Imposición de multas de carácter pecuniarias, determinado por la Autoridad Nacional Competente o a quien delegue.

4.1.2. Suspensión de servicio público de transporte aéreo, de acuerdo al criterio determinado por la Autoridad Nacional Competente.

~~La Autoridad Nacional Competente del Estado miembro podrá delegar la potestad de suspensión del servicio de transporte aéreo, de acuerdo con su regulación interna, a la Línea Aérea en donde se cometió la infracción.~~

La Autoridad Nacional Competente del Estado miembro, de acuerdo con su regulación interna podrá autorizar a la aerolínea donde un pasajero determinado cometió una infracción, a suspenderle el servicio al pasajero.

~~La delegación que realice la Autoridad Nacional Competente del Estado miembro, no implica pérdida de la misma, y podrá ser retomada por el Estado miembro, en cualquier momento.~~

4.1.3. Para las infracciones cometidas por el pasajero en flagrancia, la Línea Aérea o la Autoridad Nacional Competente podrá interrumpir unilateralmente el transporte al

Comentado [AP7]: Venezuela considera que puede abarcar situaciones como que un pasajero este dormido y port al motive desatienda las instrucciones de la tripulación , por lo que se mejoro su redaccion incluyendo la palabra voluntariamente.

Comentado [AP8]: Venezuela manifiesta qes considera una falta o delito no declarar ante las autoridades competentes el traslado de objetos de alto valor, por lo que tecnicamente no guardaria relacion con un pasajero insubordinado o perturbador. Colombia estima procedente la mocion de eliminarlo.

Comentado [AP9]: Sugerencia de Rep. Dominicana

Comentado [AP10]: Sugerencia Republica Dominicana

Comentado [AP11]: Sugerencia de Rep Dominicana

Comentado [AP12]: Popuesta de R. Dominicana

Comentado [AP13]: Brasil Em resposta à Carta da CLAC 1.5.3.40/083 e seu anexo, "Propuesta de Recomendación sobre Medidas Coactivas y Educativas a Pasajeros Perturbadores" informamos o que segue:

O Brasil está atualmente discutindo o tema em questão com agências governamentais, como a Secretaria Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça, e entidades do setor aéreo, como a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), a Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil (JURCAIB) e a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Essa discussão decorre da tramitação no Congresso Nacional do Projeto de Lei nº 6.932/2017, que tem por objetivo alterar o Código Brasileiro de Aeronáutica especificamente quanto à previsão de sanções para pessoa que comprometa a boa ordem, a disciplina ou a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo.

Em virtude das discussões ainda em andamento, torna-se inviável a apresentação de uma posição definitiva do Estado brasileiro em relação ao tema. Ainda assim, cumpre informar que a proposta de Recomendação ora em apreço suscitou especial atenção em seu artigo 4º, inciso 4.1.2 do Capítulo III, que recomenda a suspensão de passageiro conforme o descrito abaixo:

Capítulo III. EFECTOS POR INCUMPLIMIENTO DEL PASAJERO A LOS DEBERES DE ABSTENCION.

Artículo 4º. Medidas coactivas por infracción del pasajero a los deberes de abstención.

(...)

4.1.2. Suspensión de servicio público de transporte aéreo, de acuerdo al criterio determinado por la Autoridad Nacional Competente.

Preliminarmente, esta ANAC julga importante manifestar sua preocupação em relação à proposta de texto acima mencionado, pois entende que somente após condenação judicial os transportadores aéreos estariam respaldados para suspender a prestação de serviços aéreos a passageiros indisciplinados. Essa suspensão poderia perdurar enquanto se mantivesse o inadimplemento da obrigação de reparação dos danos sob o aspecto da responsabilidade civil contratual.

Enfatize-se, no entanto, que o posicionamento ora exposto possui caráter preliminar, cujo objetivo fundamental é contribuir com a discussão técnica da proposta apresentada pela Colômbia. O posicionamento definitivo do Estado brasileiro em relação ao tema está condicionado à evolução das tratativas internas mencionadas acima.

Comentado [AP14]: Sugerencia de Rep Dominicana

pasajero, en caso de haberse iniciado ó podrá dar por terminado el contrato de transporte aéreo, en los cuales se haya pactado trayecto de ida y vuelta (*round trip*).

4.2. La Autoridad Nacional Competente del Estado miembro o ~~a quien delegue~~, podrá imponer al pasajero infractor, la ~~imposición de~~ sanción pecuniaria de acuerdo a su régimen interno, cuando éste haya cometido alguna de las siguientes conductas:

Comentado [AP15]: Sugerencia Rep dominicana

4.2.1. Desajustar su cinturón de seguridad mientras esté sentado, levantarse del asiento, o permanecer de pie durante las fases de la cabina estéril, contrariando el aviso de la señal de cinturón de seguridad o las indicaciones de la tripulación.

4.2.2. Operar durante el vuelo, dispositivos electrónicos portátiles (PED) en modo de transmisión o con la red celular habilitada, que puedan interferir con los sistemas de radionavegación y sistemas de vuelo de la aeronave, contrariando así las indicaciones de la tripulación.

4.2.3. Sustraer de la aeronave o hacer mal uso de los chalecos salvavidas, y demás equipos de emergencias u otros elementos existentes a bordo de las aeronaves (vbrg Folletos de Seguridad –*Safety Card Instructions*-) o en los aeropuertos.

4.2.4. Obstruir la circulación de personas al interior de la aeronave, mediante la colocación inapropiada de equipajes de mano u otros objetos.

4.2.5. Causar indebidamente cualquier tipo de molestia o de perturbación a otros pasajeros, que afecte el orden, disciplina y la moral a bordo de las aeronaves.

4.2.6. Realizar actividades sexuales u obscenas a bordo de las aeronaves o en los aeropuertos.

4.2.7. Consumir durante el vuelo, alimentos o bebidas no suministrados por la línea aérea, sin su autorización; o que con su consumo afecte la buena convivencia a bordo de las aeronaves

4.2.8. Ingresar a la aeronave, o permanecer en ella sin autorización de la línea aérea, o de la tripulación.

Comentado [AP16]: Venezuela considera que no debería solventarse únicamente con una sanción pecuniaria.

4.2.9. Negarse a desembarcar, cuando la tripulación haya dado instrucción en tal sentido.

4.2.10. Desatender las instrucciones de la tripulación de cabina de pasajeros o la tripulación de vuelo.

4.2.11. Llevar animales vivos o mascotas en la cabina de pasajeros, salvo en los casos en que la regulación de la Autoridad Nacional Competente de cada país prevea la autorización del transporte de dichos seres vivos.

Las conductas descritas en el presente numeral, se tendrán a juicio de la Autoridad Nacional Competente o ~~de quien delegue~~, como conducta leve del pasajero infractor.

Comentado [AP17]: Sugerencia Rep Dominicana

4.3. La Autoridad Nacional Competente del Estado miembro, podrá imponer al pasajero infractor, la suspensión del servicio de transporte aéreo de acuerdo a su régimen interno, cuando éste haya cometido, alguna de las siguientes conductas:

4.3.1. Abrir o manipular innecesariamente, los deslizadores o salidas de emergencia de la aeronave.

4.3.2. Obstruir el acceso a las salidas normales o de emergencia de la aeronave.

4.3.3. Entorpecer indebidamente, los procedimientos de evacuación de la aeronave.

4.3.4. Obstruir los sistemas de alarmas y de detección de incendio instalados en los baños o lavabos de la aeronave.

4.3.5. Fumar a bordo de las aeronaves civiles, incluyendo cigarrillos electrónicos, cuando en los vuelos de la aerolínea, son libres de humo.

4.3.6. Asumir actitudes o expresar comentarios que pueda perturbar el orden y la tranquilidad a bordo de las aeronaves civiles.

4.3.7. Agredir físicamente o verbalmente a los tripulantes de vuelo, tripulantes de cabina de pasajeros, agentes de servicio en tierra de la Aerolínea, pasajeros y representantes de la Autoridad Nacional Competente.

4.3.8. Llevar consigo a bordo de la aeronave o en los aeropuertos, armas o elementos cortantes, punzantes o contundentes que puedan ser utilizados como arma.

4.3.9. Llevar consigo a bordo o en el equipaje de mano o documentado, cualquier elemento clasificado por la Autoridad Nacional Competente, como mercancía peligrosa o elementos o sustancias prohibidas.

4.3.10. Embarcar o permanecer a bordo de la aeronave, en avanzado o evidente estado de intoxicación alcohólica o bajo el efecto de sustancias psicoactivas, drogas prohibidas o ingresar a ella con tales drogas.

4.3.11. Moverse masivamente al interior de la aeronave, de modo que pueda verse afectado su centro de gravedad.

4.3.12. Impedir u obstruir, por cualquier medio, el remolque, movilización o rodaje de la aeronave en que viaja o ha de viajar o de cualquier otra.

4.3.13. Ejecutar cualquier acto que indebidamente, imponga demoras a la salida del vuelo u obligue, a la tripulación de vuelo, la interrupción o el desvío del mismo.

4.3.14. Llevar consigo, o en el equipaje de mano o documentado, objetos valiosos, dinero en efectivo, divisas, piedras o metales preciosos, sin declararlos al transportador u otras Autoridades Competentes, que pueda poner en riesgo el orden, la disciplina y la seguridad a bordo de las aeronaves civiles o en los aeropuertos cuyo valor no exceda del monto que fije cada Estado miembro.

Las conductas descritas en el presente numeral, se tendrán a juicio de la Autoridad Nacional Competente, como conducta moderada o severa del pasajero infractor, de acuerdo a las circunstancias de tiempo, modo y lugar del hecho cometido.

La Autoridad Nacional Competente, de acuerdo a su régimen interno, podrá delegar a la Línea Aérea, la potestad de suspender el servicio de transporte aéreo al pasajero infractor, en cuyo caso, deberá notificar y justificar dentro de los cinco (5) días siguientes a la decisión a la Autoridad Nacional Competente sobre tal medida.

En todo caso, la medida tomada por la Autoridad Nacional Competente o a quien delegue no podrá excederse de un (1) año, so pena que la Autoridad Nacional Competente puede retomar la delegación y revisar el caso.

4.4. En caso de que el pasajero reincida en la conducta previamente calificada por la Autoridad Nacional Competente o en su defecto, por la Línea Aérea de acuerdo al ordenamiento interno, podrá en tratándose de conductas leves, duplicarse el monto de la sanción pecuniaria impuesta; y para conductas moderadas o severas, duplicarse el tiempo de suspensión impuesto previamente.

4.5. El pasajero infractor, podrá impugnar la decisión de suspensión del servicio de transporte aéreo tomada por la Autoridad Nacional Competente o de la Línea Aérea, dentro del término de diez (10) hábiles siguientes a la decisión.

Nota: Cada Estado miembro podrá determinar de acuerdo a su legislación interna, la denominación las instancias de impugnación del pasajero infractor, así como podrá modificar el término contemplado en esta recomendación.

Artículo 5°. Medidas educativas sobre comisión de infracción de pasajeros insubordinados o disruptivos.

La Autoridad Nacional Competentes, las Líneas Aéreas y los Explotadores de Aeropuertos, podrán advertir en las terminales aéreas y en todos los vuelos que se realicen, el deber de abstención de los pasajeros de cometer alguna de las conductas que pueden alterar el orden, la disciplina y la moral a bordo de las aeronaves civiles, mediante los procedimientos difundidos a través de avisos, folletos y videos de seguridad.

Artículo 6°. Deber de información y recaudación de pruebas del Comandante de la Aeronave.

De acuerdo con el artículo 9 del Convenio de Tokio de 1963, el Comandante de la Aeronave deberá anotar en su libro de vuelo (*flight book*), los hechos cometidos por el pasajero infractor a bordo de la aeronave, así como allegar todos los medios probatorios sobre la conducta cometida por el pasajero.²⁵

Para tal efecto, el Comandante de la Aeronave deberá notificar ante la Autoridad Nacional Competente del Estado miembro y a la línea aérea, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la comisión de la infracción.

²⁵ Percepción tomada del Dr. Edgar B. Rivera Florez, Jefe de Reglamentación Aeronáutica de la República de Colombia, durante las mesas de trabajo sobre pasajeros insubordinados.

En caso de que el Comandante de la Aeronave omita el cumplimiento del deber de información y recaudación de pruebas, la Línea Aérea y la Autoridad Nacional Competente, podrá aplicar las sanciones correspondientes al Comandante, de acuerdo a la regulación interna de cada país miembro.

Capítulo IV. OTRAS DISPOSICIONES.

Artículo 7°. Jurisdicción y competencia.

Para las conductas cometidas en el desarrollo del transporte aéreo internacional, el Estado competente para ejercer su jurisdicción será el Estado del explotador, si la infracción es cometida 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.²⁶

Artículo 8°. Cooperación entre los Estados miembros.

Las Autoridades Nacionales Competentes de los Estados miembros, cooperarán con otros Estados, en la recopilación de elementos materiales probatorios y evidencia física de las conductas cometidas por el pasajero infractor en caso de que la conducta se haya cometido a bordo en trayectos entre Estados miembros.

²⁶ Tomado de la ampliación de jurisdicción contemplado en el Artículo 3.1 bis del Protocolo de Montreal de 2014.



Santiago, 10 MAY 2018
0146

Sr. Marco Ospina Yépez
Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

Distinguido Señor Ospina,

Por la presente, la Junta de Aeronáutica Civil de Chile manifiesta su opinión con respecto al documento preparado por Colombia que establece una propuesta de recomendación sobre "Medidas coactivas y educativas a pasajeros perturbadores", según fuera solicitado mediante Comunicación CLAC 1.5.3.40/083 de 9 de abril de 2018.

Al respecto, podemos indicar que valoramos el esfuerzo y el trabajo realizado por la CLAC y por Colombia para la elaboración del documento señalado, que responde a la justificada preocupación de la comunidad aeronáutica por esta creciente amenaza al transporte aéreo. Sin embargo, no estamos en condiciones de manifestar una total adhesión al documento propuesto, ya que creemos que su estructura se aleja de lo que debería ser una recomendación a los Estados y consiste más bien en un ejercicio de normativa comparada. En efecto, se trata de un extracto de diversos Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) más que de una enumeración de directrices que los Estados puedan tener presente al momento de elaborar sus propias normas.

En este sentido, creemos que podría ser de mayor utilidad que las recomendaciones de la CLAC siguieran el modelo de las orientaciones elaboradas por la OACI, recogiendo elementos que puedan ser comunes a los 22 Estados miembros y aportando principios básicos a partir de los cuales cada uno de los países pueda construir su reglamentación nacional. Contar con una recomendación tan detallada, extensa y reglamentaria como la que se nos propone podría dificultar su aplicación en todos los Estados, y por lo tanto el efecto práctico que ésta podría tener.

Consideramos que el trabajo presentado por Colombia es un gran aporte para la discusión del tema, pero no debiera ser el centro de la recomendación misma. Al efecto, consideramos que más bien podría ser utilizado como un anexo de ella, junto con las normativas que otros Estados Miembros también puedan aportar.

✓

Finalmente, estimamos que hace falta mayor discusión del tema en el seno de la CLAC, y que los Estados Miembros expresen cómo se trata la situación de los pasajeros disruptivos en sus países. A estos efectos, consideramos de gran relevancia la encuesta realizada por la CLAC respecto a este asunto y el análisis de las respuestas proporcionadas, lo que debiera complementarse con las opiniones de los países que no la respondieron en su oportunidad.




Secretario General
Jaime Binder Rosas
Secretario General
Junta de Aeronáutica Civil


DDS/MRP/RFN

Distribución.

- Destinatario
- D. Legal
- Oficina de Partes



Mónica Santis Zarate

De: Elizabeth Paz A. <epaz@dgac.gob.cl>
Enviado el: lunes, 11 de junio de 2018 10:01
Para: Mónica Santis Zarate; Luis Alberto Rossi Jofre; Bernardita Francisca Pinto Van Sint Jan
Asunto: Comentarios Comunicación CLAC 1.5.3.40/083 de 09.ABR.2018
Datos adjuntos: Carta 04_4_318_4248 08.JUN.2018.pdf

Señor
Secretario General
Junta de Aeronáutica Civil
Don Jaime Binder
Presente

JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL	
INGRESO	REC. 1091
Nº	
PAG.	
FECHA	11 JUN 2018

Distinguido Sr. Binder:

Me refiero a la Comunicación CLAC 1.5.3.40/083 de 9 de abril de 2018 y, agradeceré abrir archivo Carta N° 04/4/318/4248 de fecha 8 de junio de 2018, mediante la cual acompaña comentarios al Proyecto de Recomendación sobre "Medidas coactivas y educativas a pasajeros perturbadores".

Agradeceré acusar recibo.

Saluda atentamente,

Luis A. Rossi
Controlador de Tránsito Aéreo
Encargado Sección Relaciones Aeronáuticas Internacionales
TEL: (562) 2 439 2443
Movil: (569) 9 158 1829
E-Mail: rossi@dgac.gob.cl
WEB Site: dgac.gob.cl



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL

Nº 04/4/318/1 4248

SANTIAGO,

08 JUN 2018

SEÑOR
SECRETARIO GENERAL
JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL
SR. JAIME BINDER
PRESENTE

Distinguido Sr. Binder:

Me refiero a la Comunicación CLAC 1.5.3.40/083 de fecha 9 de abril de 2018, mediante la cual solicita se analice el Proyecto de Recomendación sobre "Medidas coactivas y educativas a pasajeros perturbadores", cuya Nota de Estudio fue presentada por Colombia.

Sobre el particular, la asesoría jurídica de esta DGAC, sugiere que los comentarios que se efectúen al Proyecto de Recomendación sean coordinados previamente con la Junta de Aeronáutica Civil. Por consiguiente, se acompaña el Informe correspondiente.

Finalmente, se agradecerá a Ud., considerar con una copia a esta DGAC de la respuesta que se efectúe a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Saluda atentamente a Ud.,



VICTOR VILLALOBOS COLLAO
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL

- C.c.: - D.G.A.C., DSG., Oficina Central de Partes (I)
- D.G.A.C., DPL., Sección Relaciones Aeronáuticas Internacionales (A)
EPA / EXP. OCP Nº 2303 / 05/06/2018

COMENTARIOS A LA PROPUESTA DE RECOMENDACIÓN SOBRE "MEDIDAS COACTIVAS Y EDUCATIVAS A PASAJEROS PERTURBADORES"

I.- A continuación se formulan las siguientes observaciones al proyecto de Recomendación sobre "Medidas coactivas y educativas a pasajeros perturbadores":

- a) Se advierte que muchas de las definiciones contenidas en el artículo 1° se apartan de los Anexos al Convenio de Chicago. Asimismo, otras definiciones tienen una referencia nacional y algunas de ellas se apartan de lo que entendemos por "seguridad operacional" y "seguridad de la aviación civil", cuestiones que podrían afectar su aplicación a nivel regional.
- b) En cuanto a las conductas cometidas por el pasajero insubordinado, contenidas en el numeral 1.17 y el artículo 3° del proyecto, se estima no conveniente efectuar una lista de conductas, por el riesgo de omitir algún comportamiento que afecte la seguridad operacional. Asimismo, la redacción propuesta da a entender que se trata de una enunciación taxativa, lo que se opone a una actividad dinámica como es la aviación.

Cabe hacer presente, que en la Conferencia Diplomática que efectuó la revisión del Convenio de Tokyo, en Montreal en el año 2014, expresamente se omitió elaborar un listado de conductas, como el propuesto, para evitar que algún comportamiento quedara fuera.

Por otra parte, en opinión de la asesoría jurídica de la DGAC el listado excede materias de seguridad operacional, por ejemplo al considerar la abstención de consumir alimentos o bebidas no suministradas por la línea aérea (3.16) o llevar consigo objetos valiosos, sin declararlos al transportador (3.26), por ejemplo.

- c) En cuanto al Capítulo II, de los deberes de abstención de los pasajeros, la asesoría jurídica de esta DGAC entiende que se trata más bien de conductas prohibidas para los pasajeros, lo que conceptualmente podría tener efectos distintos, sobre todo para efectos de sanciones.

Así, el deber de abstención especial regulado por el párrafo 3.1 tiene un origen en el párrafo 4.2.12.4 del Anexo 6 al Convenio de Chicago, que constituye una obligación, por lo que sería recomendable revisar las conductas.

- d) Se requiere contar con la opinión técnica, que excede lo jurídico, en cuanto al uso de los dispositivos electrónicos portátiles y su regulación; el abrir o manipular innecesariamente los deslizadores o salidas de emergencia y el resto de las conductas reguladas por el artículo 3°.
- e) Por otra parte y en cuanto a los efectos por incumplimiento del pasajero a los deberes de abstención, la recomendación considera sanciones específicas a cada conducta o comportamiento indeseado, en circunstancias que existen infracciones penales junto a meras faltas administrativas, lo que dificulta la aprobación del artículo 4°.

Una opción podría ser establecer eventuales sanciones, sin indicar cuáles, permitiendo a los Estados, conforme a su legislación interna, determinar la que corresponde aplicar en cada caso.

- f) En relación a la suspensión del servicio público de transporte aéreo, el representante de la Junta de Aeronáutica Civil expuso los reparos que esa medida tiene en el ordenamiento jurídico chileno, en la 38° reunión del GEPEJTA, cuyas conclusiones son compartidas por esta asesoría jurídica.
- g) En cuanto a la interrupción unilateral del contrato de transporte aéreo o su término, por parte de la línea aérea o autoridad nacional, en caso de infracciones, tales medidas requieren de disposición legal, por lo que se requiere una mayor discusión en el Grupo de Expertos, para ver el alcance que en las distintas legislaciones puede tener la recomendación del 4.1.3.
- h) Las medidas educativas, reguladas en el artículo 5°, forman parte de los acuerdos de la Mesa de Trabajo que se constituyó en nuestro país, como una forma efectiva de enfrentar un fenómeno que se estima aumentará en el futuro.

No existe claridad de si las sanciones, penales o administrativas, son un mecanismo eficaz para actuar ante conductas de pasajeros insubordinados. La aviación es una actividad compleja, que se encuentra sometida a una severa regulación, muchas veces desconocida para los pasajeros, sobre todo para aquellos que por primera vez utilizan este medio para transportarse, por lo que campañas de difusión sobre las obligaciones y derechos en el contrato de transporte aéreo son mecanismos apropiados para conocer regulaciones precisas, haciendo énfasis en que se trata de medidas para la seguridad de los propios pasajeros.

- i) Respecto a las normas de jurisdicción y competencia, esta asesoría estima que mientras los Estados de la Región no ratifiquen el Protocolo que modifica el Convenio de Tokyo, la competencia le corresponde al Estado de matrícula de las aeronaves.