

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

Lima, 09 de abril de 2021

OFICIO N° 206-2021-PR

Señora
Mirtha Vásquez Chuquilín
Presidenta a.i. del Congreso de la República
Presente.



Nos dirigimos a usted, señora Presidenta a.i. del Congreso de la República, de conformidad con lo estipulado en los artículos 56° y 102°.3 de la Constitución Política del Perú, a fin de someter a consideración del Congreso de la República el Proyecto de Resolución Legislativa que aprueba el "Protocolo que Modifica el Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos cometidos a Bordo de las Aeronaves", que fue adoptado en Montreal, Canadá, el 4 de abril de 2014, al término de la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico organizada por la Organización de Aviación Civil Internacional, que se celebró en dicha ciudad del 26 de marzo al 4 de abril de 2014.

Con tal finalidad, acompañamos el expediente de sustento del referido tratado, que atiende a los requisitos dispuestos en los artículos 75° y 76°.1.f) del Reglamento del Congreso de la República.

Atentamente,

FRANCISCO SAGASTI HOCHHAUSLER
Presidente de la República

VIOLETA BERMÚDEZ VALDIVIA
Presidenta del Consejo de Ministros

ALLAN WAGNER TIZÓN
Ministro de Relaciones Exteriores

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, ...13....de....Abril.....del 2021.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el
Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la
República: pase la Proposición N° 7497 para su
estudio y dictamen, a la(s) Comisión(es) de
RELACIONES EXTERIORES.



YON JAVIER PÉREZ PAREDES
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 17 de **setiembre** del **2021**

De conformidad con el acuerdo 019-2021-2022/CONSEJO-CR, de fecha 17 de agosto de 2021, pase el Proyecto de Resolución Legislativa N° 7497/2020-PE, a la comisión (es) de; **Relaciones Exteriores**; asignándole el **N° 252/2021-PE**, para continuar su trámite desde el estado procesal en el que se encontraba al término del período parlamentario 2016-2021.

HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Expediente de Perfeccionamiento del “Protocolo que Modifica el Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos cometidos a Bordo de las Aeronaves”

1. Proyecto de Resolución Legislativa

2. Proyecto de Resolución Suprema

3. Informe de Perfeccionamiento

- Informe (DGT) N° 9-2021.

4. Instrumento Internacional

- “Protocolo que Modifica el Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos cometidos a Bordo de las Aeronaves”

5. Solicitud de Perfeccionamiento

- Memorándum N° DSL00386/2020

6. Antecedente

- Convenio sobre Infracciones y ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves

7. Opinión del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

- Oficio N° 199-2019-MTC/12
- Informe 018-2019-MTC/12.POA
- Memorando N° 1677-2018-MTC/12.LEG
- Memorando N° 326-2019-MTC/12.04
- Memorando N° 2040-2018-MTC/12.07
- Memorando N° 043-2019-MTC/12.POA
- Informe N° 383-2019-2019-MTC/12.07

8. Opinión del Ministerio del Interior (MININTER)

- Oficio N°1446-2020/IN/SG
- Informe N° 01136-2020/IN/OGAJ

9. Opinión del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

- Oficio N° 514-2020-JUS/SG
- Informe N° 08-2020-JUS/DGJLR/DCJI

10. Opinión de la Dirección de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos

- Memorándum N° DSL00386/2020

Proyecto de
Resolución Legislativa

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la Resolución Legislativa siguiente:

RESOLUCIÓN LEGISLATIVA QUE APRUEBA EL “PROTOCOLO QUE MODIFICA EL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES”

Artículo único. Objeto de la Resolución Legislativa

Apruébase el “Protocolo que Modifica el Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos cometidos a Bordo de las Aeronaves”, el mismo que fue adoptado en Montreal, Canadá, el 4 de abril de 2014, al término de la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico organizada por la Organización de Aviación Civil Internacional, que se celebró en dicha ciudad del 26 de marzo al 4 de abril de 2014.



FRANCISCO RAFAEL SAGASTI HOCHHAUSLER
Presidente de la República



VIOLETA BERMÚDEZ VALDIVIA
Presidenta del Consejo de Ministros



EDWARD ALLAN WAGNER TIZÓN
Ministro de Relaciones Exteriores

Resolución Suprema N° 043-2021-RE

Lima, 08 de abril de 2021

CONSIDERANDO:

Que el "Protocolo que Modifica el Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos cometidos a Bordo de las Aeronaves", fue adoptado en Montreal, Canadá, el 4 de abril de 2014, al término de la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico organizada por la Organización de Aviación Civil Internacional, celebrada en dicha ciudad del 26 de marzo al 4 de abril de 2014.

Que el referido Protocolo tiene como objeto enmendar el "Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos cometidos a Bordo de las Aeronaves" de 1963.

Que la aprobación del citado Protocolo es conveniente a los intereses del Perú;

Que es conforme con lo dispuesto en los artículos 56° inciso 4 y 102° inciso 3 de la Constitución Política del Perú y el primer párrafo del artículo 2° de la Ley N° 26647, que disponen la aprobación legislativa de los tratados celebrados por el Estado peruano;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Remítase al Congreso de la República la documentación relativa al "Protocolo que Modifica el Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos cometidos a Bordo de las Aeronaves", adoptado en Montreal, Canadá, el 4 de abril de 2014.

Artículo 2°.- La presente Resolución Suprema será refrendada por la Presidenta del Consejo de Ministros y el Ministro de Relaciones Exteriores.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

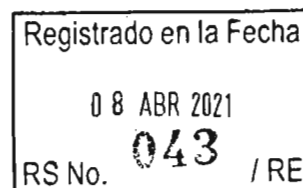


FRANCISCO RAFAEL SAGASTI HOCHHAUSLER
Presidente de la República

VIOLETA BERMÚDEZ VALDIVIA
Presidenta del Consejo de Ministros

Martín Mundaca Peñaranda
Primer Secretario
Despacho Ministerial

ALLAN WAGNER TIZÓN
Ministro de Relaciones Exteriores





PERÚ

Ministerio de
Relaciones Exteriores

Viceministerio
de Relaciones Exteriores

Dirección General
de Tratados

INFORME (DGT) N° 9-2021

I. SOLICITUD DE PERFECCIONAMIENTO

1. A través del memorándum DSL00386/2020 del 23 de noviembre de 2020, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores solicitó el inicio del proceso de perfeccionamiento interno del "Protocolo que Modifica el Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos cometidos a Bordo de las Aeronaves", el cual que fue adoptado en Montreal, Canadá, el 4 de abril de 2014 (en adelante, el "Protocolo de Montreal"), en la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico celebrada bajo los auspicios de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

II. ANTECEDENTES

2. El "Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos cometidos a Bordo de las Aeronaves" fue adoptado en la ciudad de Tokio, Japón, el 14 de septiembre de 1963 (en adelante, el "Convenio de Tokio").

3. El Convenio de Tokio entró en vigor general el 4 de diciembre de 1969. El Perú es parte del Convenio de Tokio desde el 10 de agosto de 1978. Dicho tratado fue aprobado mediante el Decreto Ley N° 22092 de 21 de febrero de 1978. Posteriormente, el Perú depósito del instrumento de adhesión ante la Secretaría de la OACI el 12 de mayo de 1978.¹

4. El Convenio de Tokio se encuentra registrado en la base de datos del "Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Manuel Bákula Patiño" con el código M-0445-A y, a la fecha, tiene ciento ochenta y siete partes.²

5. El Convenio de Tokio surgió frente a la necesidad de lograr un grado de uniformidad internacional en las normas aplicables para el juzgamiento de infracciones cometidas a bordo de las aeronaves. De conformidad con su artículo 1, dicho convenio se aplica a las infracciones a las leyes penales que se cometan a bordo mientras una aeronave se encuentre en vuelo o en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado; así como a los actos que, sin ser infracciones a las leyes penales, pongan en peligro a la seguridad de la aeronave o el buen orden a la disciplina a bordo. La aeronave debe estar matriculada en un Estado



¹ Ver el estatus del Convenio de Tokio en: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Tokyo_ES.pdf (última visita 25/01/2021).

² *Idem.*

parte y se la considera en vuelo "desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje".³

6. Autores como Pastor Ridruejo han resaltado la importancia del Convenio de Tokio señalando algunos de sus rasgos más característicos: un primer rasgo es que "se aplica no solo a infracciones de leyes penales, sino también a aquellos actos que, constituyendo o no ese tipo de infracciones, puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes de la misma" o "el buen orden o disciplina a bordo"; un segundo rasgo es que "la competencia para conocer de las infracciones o actos corresponde al Estado de matrícula de la aeronave, aunque en supuestos señalados específicamente se permite a otro Estado parte pueda ejercer su jurisdicción penal"; y un tercer rasgo son las "facultades que se conceden al comandante de la aeronave para imponer al responsable medidas razonables, incluso de naturaleza coercitiva".⁴

7. Posteriormente, frente a la intensificación de la gravedad y frecuencia de comportamientos insubordinados a bordo de aeronaves que pueden poner en peligro la seguridad de las aeronaves o de las personas o bienes en las mismas o que ponen en peligro el buen orden y la disciplina a bordo, muchos Estados que son partes del Convenio de Tokio manifestaron su deseo mutuo para refrenar el comportamiento insubordinado y restablecer el buen orden y disciplina a bordo de la aeronave.⁵ En ese sentido, la OACI convocó la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, la cual fue celebrada en Montreal del 26 de marzo al 4 de abril de 2014 a efectos de considerar la enmienda al Convenio de Tokio.

8. En la conferencia referida en el punto anterior, se analizó diversas materias del Convenio de Tokio, tales como: la redefinición del concepto en vuelo, la adición de nuevas jurisdicciones, la determinación de responsabilidad por las medidas tomadas con sujeción al Convenio de Tokio, la incorporación de un artículo relativo a la lista de infracciones, así como de un artículo relativo a la indemnización al explotador por parte del pasajero que fuera desembarcado o entregado en virtud del Convenio de Tokio, entre otros.

9. Como resultado de los referidos esfuerzos, el 4 de abril de 2014 fue adoptado el Protocolo de Montreal, cuyo objeto es efectuar una serie de enmiendas al texto del Convenio de Tokio. El Protocolo de Montreal estuvo abierto a firma hasta su fecha de entrada en vigor, según su artículo XVI.

10. El Protocolo de Montreal entró en vigor internacional el 1 de enero de 2020, de conformidad con su artículo XVIII, numeral 1, luego de que se efectuara el depósito del vigésimo segundo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el depositario del tratado (la Secretaría de la OACI).⁶

³ Ver el memorándum N° 326-2019-MTC/12.04 de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

⁴ Pastor Ridruejo, José A. *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*, 23a ed. Madrid: Tecnos, 2019, p. 454.

⁵ Dicha referencia ha sido tomada del preámbulo del Protocolo de Montreal.

⁶ Para conocer el estatus actual del Protocolo de Montreal visitar: https://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/montreal_prot_2014_es.pdf (última visita, 25 de enero de 2021).



11. De igual manera, según su artículo XVII, numeral 2, el Protocolo de Montreal estará abierto a la adhesión de los Estados que no lo firmaron durante el periodo en el que estuvo abierto a firma. Según el mismo numeral, la adhesión se realizará por medio del depósito de un instrumento de adhesión.

12. En ese sentido, considerando que el Perú no ha suscrito el Protocolo de Montreal durante el período en el que se estuvo abierto a firma, y que dicho tratado ya entró en vigor, corresponderá al Estado peruano adherirse al mismo de conformidad con el citado artículo XVII, numeral 2.

13. El Protocolo de Montreal tiene, a la fecha, veinticinco partes. Se encuentra registrado en el “Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño” con el código M-0445-A-E-1.⁷

III. OBJETO

14. El Protocolo de Montreal tiene por objeto, de conformidad con su artículo I, enmendar el Convenio de Tokio. Adicionalmente, incluye los textos en ruso, árabe y chino como textos igualmente auténticos del Convenio de Tokio, el cual fue adoptado originalmente en inglés, francés y español.

IV. DESCRIPCIÓN

15. El Protocolo de Montreal está constituido por un preámbulo, 20 artículos y tres anexos.

16. El preámbulo del Protocolo de Montreal resalta que la preocupación por la intensificación de la gravedad y frecuencia de comportamientos insubordinados a bordo de aeronaves que pueden poner en peligro la seguridad de las aeronaves o de las personas o bienes en las mismas o que ponen en peligro el buen orden y la disciplina a bordo. Dicho preámbulo reconoce el deseo de muchos Estados de ayudarse mutuamente para refrenar el comportamiento insubordinado y restablecer el buen orden y disciplina a bordo de la aeronave. En ese sentido, se concluye que, a fin de abordar las referidas preocupaciones, es necesario adoptar disposiciones para modificar las del Convenio de Tokio.

17. Como se ha señalado anteriormente, el artículo I del Protocolo de Montreal determina el objeto del mismo, señalando que es el enmendar el Convenio de Tokio.

18. El artículo II establece un texto que sustituye el párrafo 3 del artículo 1 del Convenio de Tokio. Dicho texto establece que, para los fines del Convenio de Tokio, se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo. Asimismo, cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, la expresión “Estado de

⁷ *Idem.*



matrícula" como se emplea en los artículos 4, 5 y 13 del Convenio de Tokio se considerará que es el Estado del explotador.

19. El artículo III, de igual manera, establece un texto que sustituye el artículo 2 del Convenio de Tokio. Dicho texto señala que, salvo excepciones, ninguna disposición del Convenio de Tokio se interpretará en el sentido de que autoriza o exige medida alguna en caso de infracciones a las leyes penales de carácter político o basadas en discriminación por cualquier motivo, tal como raza, religión, nacionalidad, origen étnico, opinión política o género.

20. El artículo IV establece un texto sustitutorio del artículo 3 del Convenio de Tokio. Dicho texto regula, en su numeral 1 que el Estado de matrícula de una aeronave será competente para ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo. El numeral 1 *bis* incluido señala que un Estado también es competente para ejercer su jurisdicción en calidad de Estado de aterrizaje, si la aeronave a bordo de la cual se comete la infracción o el acto aterriza en su territorio con el presunto infractor todavía a bordo; y en calidad de Estado del explotador, si la infracción o el acto es cometido 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.

21. El nuevo numeral 2 del artículo 3 del Convenio de Tokio señala que un Estado contratante deberá tomar las medidas que sean necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula. Mientras que el numeral 2 *bis* precisa, entre otros, que cada Estado contratante también deberá tomar las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción en calidad de Estado de aterrizaje si la aeronave a bordo de la cual se comete la infracción tiene su último punto de despegue o próximo punto de aterrizaje previsto dentro de su territorio y posteriormente aterriza en su territorio con el presunto infractor todavía a bordo; así como si se pone en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo o el buen orden y la disciplina a bordo. De igual manera, en calidad de 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.

22. Adicionalmente, el nuevo numeral 2 *ter* del artículo 3 del Convenio de Tokio precisa cuando un Estado ejerza su jurisdicción en calidad de Estado de aterrizaje, deberá considerar si la infracción en cuestión constituye una infracción en el Estado del explotador. De igual manera, el nuevo numeral 3 del artículo 3 referido señala que el Convenio de Tokio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

23. El artículo V del Protocolo de Montreal añade el artículo 3 *bis* al Convenio de Tokio. El texto de este último artículo señala que si un Estado contratante ha sido notificado o ha sabido de otro modo que uno o más Estados contratantes están llevando a cabo una investigación, enjuiciamiento o procedimiento judicial con respecto a las mismas infracciones o actos, deberá consultar, según corresponda, con los otros Estados contratantes a fin de coordinar sus acciones.

24. El artículo VI suprime el párrafo 2 del artículo 5 del Convenio de Tokio.



25. Por otro lado, el artículo VII del Protocolo de Montreal establece un texto que sustituye el artículo 6 del Convenio de Tokio. Dicho texto incluye dos nuevos párrafos (3 y 4). El nuevo párrafo 3 señala que un oficial de seguridad de a bordo que va en una aeronave conforme a un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral entre los Estados contratantes pertinentes podrá tomar medidas preventivas razonables sin la autorización referida en el párrafo 2 del Convenio de Tokio. Lo anterior, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave o de las personas en la misma de un acto de interferencia ilícita y, si el acuerdo o arreglo lo permite, de la comisión de infracciones graves.

26. En el nuevo párrafo 4 del referido artículo 6 se señala que nada de lo dispuesto en el Convenio de Tokio se entenderá en el sentido de obligar a un Estado contratante a establecer un programa de oficiales de seguridad de a bordo o concertar un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral que autorice a oficiales de seguridad de a bordo extranjeros a actuar en su territorio.

27. Posteriormente, el artículo VIII del Protocolo de Montreal establece un texto que sustituye el artículo 9 del Convenio de Tokio. Dicho texto señala que el comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado contratante en cuyo territorio aterrice la aeronave a cualquier persona, si tiene razones fundadas para creer que dicha persona ha cometido a bordo de la aeronave un acto que, en su opinión, constituye una infracción grave. Asimismo, el comandante de la aeronave, antes de aterrizar en el territorio de un Estado contratante con una persona a bordo a la que se proponga entregar de conformidad con el párrafo anterior, notificará a las autoridades de dicho Estado su intención de entregar a dicha persona y los motivos que tenga para ello.

28. El artículo IX del Protocolo de Montreal dispone un texto que sustituye el artículo 10 del Convenio de Tokio. Dicho texto señala que, por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en el Convenio de Tokio, el comandante de la aeronave, los demás miembros de la tripulación, los pasajeros, cualquier oficial de seguridad de a bordo, el propietario, el explotador de la aeronave y la persona en cuyo nombre se realice el vuelo no serán responsables en procedimiento alguno por razón de cualquier trato sufrido por la persona objeto de dichas medidas.

29. Mediante el artículo X del Protocolo de Montreal se añade el artículo 15 *bis* al Convenio de Tokio. En dicho artículo se señala que se alienta a cada Estado contratante a tomar las medidas que sean necesarias para iniciar procedimientos penales, administrativos o cualquier otro tipo de procedimiento judicial contra toda persona que a bordo de una aeronave cometa una infracción u acto referido en el artículo 1, párrafo 1 del Convenio de Tokio. Especialmente, la agresión física o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación, o la negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de garantizar la seguridad de la aeronave o la de las personas o bienes a bordo de dicha aeronave.

30. El artículo XI del Protocolo de Montreal dispone un texto que sustituye el párrafo 1 del artículo 16 del Convenio de Tokio. Dicho texto señala que las infracciones cometidas a bordo de aeronaves serán consideradas, a los fines de extradición entre los Estados contratantes, como si se hubiesen cometido no sólo en el lugar en que hayan ocurrido sino también en los territorios de los Estados contratantes que deben



establecer su jurisdicción de conformidad con los párrafos 2 y 2 *bis* del Artículo 3 del Convenio de Tokio.

31. De igual manera, el artículo XII establece un texto que sustituye el artículo 17 del Convenio de Tokio. El nuevo párrafo 1 del artículo 17 señala, entre otros aspectos, que al llevar a cabo cualquier medida de investigación o arresto o al ejercer de cualquier otro modo jurisdicción en materia de infracciones cometidas a bordo de una aeronave, los Estados contratantes deberán tener muy en cuenta la seguridad y demás intereses de la navegación aérea, evitando el retardar innecesariamente a la aeronave, los pasajeros, los miembros de la tripulación o la carga.

32. Por su parte, el nuevo párrafo 2 del artículo 17 del Convenio de Tokio establece que cada Estado actuará de conformidad con las demás obligaciones y responsabilidades de los Estados en el derecho internacional. A este respecto, cada Estado deberá tener en cuenta los principios de debido proceso y trato equitativo.

33. El artículo XIII añade el artículo 18 *bis* en el Convenio de Tokio. El texto de dicho artículo señala que nada de lo dispuesto en el Convenio de Tokio obstará al derecho que pudiera existir, de conformidad con el Derecho interno, de perseguir el cobro de indemnización por daños y perjuicios de la persona que haya sido entregada o desembarcada conforme a lo previsto en los artículos 8 o 9 del Convenio de Tokio, respectivamente.

34. Luego de los artículos descritos anteriormente, el artículo XIV dispone que los textos del Convenio de Tokio en los idiomas árabe, chino y ruso anexados al Protocolo de Montreal constituirán, junto con los textos del Convenio en español, francés e inglés, textos igualmente auténticos.

35. El artículo XV del Protocolo de Montreal establece que el Convenio de Tokio y el referido protocolo se leerán e interpretarán juntamente como un instrumento único y se denominarán "Convenio de Tokio modificado por el Protocolo de Montreal de 2014".

36. Por otro lado, el artículo XVI señala que el Protocolo de Montreal estuvo abierto a firma el 4 de abril de 2014 en Montreal para los Estados que participaron en la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico celebrada en Montreal del 26 de marzo al 4 de abril de 2014. De igual manera, con posterioridad al 4 de abril de 2014, el Protocolo de Montreal quedaría abierto para la firma de todos los Estados en la Sede de la OACI, en Montreal, hasta su entrada en vigor de acuerdo con el artículo XVIII.

37. Con relación a la ratificación, aceptación o aprobación de los Estados signatarios del Protocolo de Montreal, el artículo XVII del mismo señala, que los respectivos instrumentos se depositarán ante el Secretario General de la OACI. En el mismo artículo se designa a la OACI como depositario del Protocolo de Montreal. De igual manera, se señala que todo Estado que no ratifique, acepte o apruebe el Protocolo de Montreal podrá adherirse al mismo en cualquier oportunidad a través del depósito de su instrumento de adhesión.

38. Con relación a su entrada en vigor, el artículo XVIII del Protocolo de Montreal señala que el mismo entró en vigor el primer día del segundo mes a partir de la fecha del depósito del vigésimo segundo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el depositario. Para los Estados que ratifiquen, aprueben o



se adhieran al Protocolo de Montreal con posterioridad a lo señalado anteriormente, el mismo entrará en vigor el primer día del segundo mes a partir de la fecha del depósito de los instrumentos correspondientes.

39. El artículo XIX señala que un Estado contratante podrá denunciar el Protocolo de Montreal notificándolo por escrito al depositario y dicha denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que el depositario reciba la notificación.

40. Por otro lado, el artículo XX del Protocolo de Montreal establece que el depositario deberá notificar sin demora a todos los Estados contratantes y signatarios la fecha de cada firma, la fecha del depósito de cada instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, la fecha de entrada en vigor del Protocolo de Montreal y toda otra información pertinente.

41. Finalmente, el Protocolo de Montreal tiene tres anexos, cada uno contiene, a su vez, los textos del Convenio de Tokio en ruso (Anexo 1), árabe (Anexo 2) y chino (Anexo 3). Como se ha señalado anteriormente, de conformidad con el artículo XIV del Protocolo de Montreal dichos textos constituyen, juntos con los textos del Convenio de Tokio en español, francés e inglés, textos igualmente auténticos.

V. CALIFICACIÓN

42. El Protocolo de Montreal tiene la naturaleza jurídica de tratado. Se concluye ello, pues cumple con los elementos de la definición consuetudinaria de tratado, al ser un acuerdo entre sujetos de derecho internacional (específicamente Estados), destinado a crear, regular o modificar derechos y obligaciones entre los mismos (por ejemplo, los nuevos compromisos asumidos por los Estados en nuevos artículos o numerales que se añadirán al Convenio de Tokio), el cual se rige por el derecho internacional.

43. Algunos elementos de esta definición general se encuentran reflejados en el artículo 2, numeral 1, literal a, de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, de la cual el Perú es parte.

44. De igual manera, el Protocolo de Montreal es un tratado que, a su vez, constituye una enmienda del Convenio de Tokio, al efectuar una serie de cambios formales en el texto de dicho tratado.⁸

45. En tanto el Protocolo de Montreal es un tratado, corresponde su perfeccionamiento interno de conformidad con lo establecido en la Constitución Política del Perú, la Ley N° 26647 y las demás normas internas aplicables.

VI. OPINIÓN DE LOS SECTORES COMPETENTES

46. A efectos de sustentar el presente informe, se cuenta con las opiniones emitidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el Ministerio del

⁸ Véase: Brunnée, Jutta. "Treaty Amendments". En: Hollis, Duncan B. (ed.). *The Oxford Guide to Treaties*. Oxford: Oxford University Press, 2012, p. 347. Remiro Brotons, Antonio. *Derecho Internacional Público II. Derecho de los Tratados*. Madrid: Tecnos, 1987, pp. 408 y 410.



Interior (MININTER), el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (MINJUSDH) y la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores, entidades competentes sobre el particular.

Opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

47. Mediante el oficio N° 199-2019-MTC/12 del 30 de abril de 2019, la Dirección General de Aeronáutica Civil del MTC remitió el informe No. 018-2019-MTC/12.POA de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en la cual consta la opinión de dicha institución sobre el perfeccionamiento del Protocolo de Montreal.

48. Las disposiciones del Protocolo de Montreal no colisionan con las normas y reglamentos legales o aeronáuticos vigentes en el Perú. Por el contrario, señala el referido informe, las referidas disposiciones complementan e innovan, las disposiciones del Convenio de Tokio (punto II.3 del informe).

49. En el mismo sentido, se indica que "si el Perú ratifica el Protocolo de Montreal puede incentivar a otros Estados de la Región a priorizar este tema" teniendo en este Protocolo una "importante herramienta disuasiva a nivel internacional que corrige las deficiencias jurídicas" existentes (punto II.5 del informe).

50. De esa manera, señala el MTC, se proporcionaría a los Estados "un marco jurisdiccional más claro y efectivo para enfrentar el fenómeno mundial de los pasajeros insubordinados", no solo por las autoridades del Estado de matrícula, como señala el Convenio de Tokio, sino "también del 'estado de aterrizaje' y del 'estado del explotador'". Esto último, señala el MTC, "resulta conveniente para el Perú", habida cuenta de "su legislación y práctica aerocomercial por la cual los explotadores peruanos operan principalmente aeronaves de matrícula extranjera preservando al mismo tiempo la discreción en materia de enjuiciamiento" (punto II.5 del informe).

51. En ese sentido, se precisa que es "beneficiosa la ratificación del Protocolo de Montreal, dado que moderniza y actualiza" las disposiciones del Convenio de Tokio, "sin colisionar con la legislación nacional" (punto III.I del informe).

52. De igual manera se resalta que el Protocolo de Montreal "se constituye en una herramienta internacional más efectiva para establecer y dar a conocer a los pasajeros insubordinados de las consecuencias de su comportamiento de forma clara y ejecutable", lo que conlleva a "mejorar la experiencia de viaje con mayor seguridad para todos" (punto III.II del informe).

53. Por otro lado, se señala que el protocolo de Montreal "no requiere de ninguna previa modificación o derogación de normas legales vigentes del Perú" sobre la materia abordada, ni tampoco "de medidas legislativas adicionales para su ejecución" (punto III.II del informe).

54. De igual manera, se remitió el memorando N° 1677-2018-MTC/12.LEG, de la Dirección de Seguridad Aeronáutica del MTC, en el que se señala que la modificación de la definición de "en vuelo" que se efectúa en el Protocolo de Montreal (enmendando el artículo 1 del Convenio de Tokio) se sustenta "aplicando la definición actual de 'en vuelo'". En ese sentido, se señala que el Convenio de Tokio "busca establecer un marco legal para las infracciones a las leyes penales que se lleven a cabo a bordo de la aeronave", por lo que, "al modificar la definición de aeronave en vuelo" mediante el



Protocolo de Montreal "se busca reducir las lagunas dejadas por la definición vigente" (segunda página del memorando).

55. Con relación a la modificación del artículo 3 del Convenio de Tokio (mediante el artículo IV del Protocolo de Montreal), en el memorando referido en el párrafo anterior se señala que, desde un punto de vista técnico, dicha modificación "no afecta las normas en materia de seguridad de la aviación", dado que "se trata de un instrumento legal aplicable a las infracciones a las leyes penales que se cometan a bordo mientras la aeronave se halla en vuelo o en la superficie de alta mar o de un territorio no soberano" (cuarta página del memorando).

56. En el mismo sentido, también se señala que el espíritu de todas las modificaciones efectuadas en el Protocolo de Montreal "tienen relación directa con el tratamiento de las infracciones cometidas a bordo de una aeronave contra las leyes penales del Estado parte del Convenio" y se precisa que ello no implicaría ninguna afectación a las medidas de seguridad de la aviación que se llevan a cabo actualmente (sexta página del memorando).

57. Por otro lado, el memorando N° 043-2019-MTC/12.POA de la Coordinación Técnica de Política Aérea de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se señala que los cambios introducidos por el Protocolo de Montreal están dirigidos fundamentalmente a "ampliar el alcance de 'aeronave en vuelo'", ampliar "la figura de la competencia y jurisdicción de los Estados cuando se producen las conductas disruptivas o insubordinadas a bordo, para reconocer no solo la del Estado de Matrícula sino también la del 'Estado de Aterrizaje' y del 'Estado de Explotador'"; "introducir la figura y el concepto del 'Oficial de Seguridad a Bordo'", entre otros (punto 4 del memorando).

58. Adicionalmente, en el memorándum referido en el párrafo anterior se señala que siendo el Perú parte del Convenio de Tokio y visto que el Protocolo de Montreal "moderniza y actualiza sus disposiciones sin colisionar con la legislación nacional, cuyas estipulaciones no encuentran observación de las áreas competentes", se recomienda proseguir con la ratificación del Protocolo de Montreal.

59. De tal manera, el MTC ha manifestado su opinión favorable con relación al perfeccionamiento interno del Protocolo de Montreal.

Opinión del Ministerio del Interior (MININTER)

60. Mediante el oficio N° 1446-2020/IN/SG del 2 de septiembre de 2020, el MININTER remitió el informe N° 01136-2020/IN/OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio del Interior, en la cual consta la opinión de dicha institución sobre el perfeccionamiento del Protocolo de Montreal.

61. En el referido informe se señala que la Dirección de Asuntos Internacionales de la Policía Nacional del Perú realizó una reunión con diversas direcciones especializadas y los participantes "en consenso opinan favorablemente sobre la adhesión al Protocolo" (punto 3.5 del informe).

62. Es preciso señalar que, si bien en el informe se indica que inicialmente surgieron propuestas de algunos órganos del MININTER sobre el texto del Protocolo de Montreal (observaciones propias de todo proceso de celebración de tratados), el referido informe resalta que todas las oficinas finalmente emitieron sus opiniones favorables sobre la adhesión del Perú al Protocolo de Montreal sin mayores observaciones (puntos



3.8 y 3.9 del informe). De manera que existe una opinión favorable uniforme del MININTER.

63. De tal manera, la Oficina General de Asesoría Jurídica del MININTER concluye que resulta legalmente viable la adhesión de la República del Perú al Protocolo de Montreal, y "es pertinente proseguir con el trámite respectivo" (punto 3.10 del informe).

64. En ese sentido, el MININTER ha manifestado su opinión favorable con relación al perfeccionamiento interno del Protocolo de Montreal.

Opinión del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (MINJUSDH)

65. Mediante el oficio N° 514-2020-JUS/SG del 27 de febrero de 2020, el MINJUSDH remitió el informe N° 08-2020-JUS/DGJLR/DCJI, de la Dirección de Cooperación Jurídica Internacional, en el que consta la opinión de dicha institución sobre el perfeccionamiento interno del Protocolo de Montreal.

66. En el referido Informe se precisa que el Convenio de Tokio tiene un vacío jurisdiccional "pues no se le otorga competencia normativa de manera expresa a un Estado distinto al Estado de la matrícula de la aeronave. Contexto que origina que varios casos de insubordinados queden impunes". En ese sentido, se señala que a través del Protocolo de Montreal, "se amplía la jurisdicción al Estado de aterrizaje y explotador respecto a los actos u omisiones que sean calificadas como hechos punibles y que atenten contra la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo", lo anterior "con la finalidad de lograr que los casos de insubordinación no queden impunes por la falta de jurisdicción" (punto 4.2.1 del informe).

67. En el mismo sentido, se indica que con la modificación del artículo 3 y el párrafo 1 del artículo 16 del Convenio de Tokio, "se logra implementar un mecanismo que salva un vacío jurisdiccional, delimitando los presupuestos que debe cumplir un Estado de aterrizaje o explotador para ejercer jurisdicción". Así, se indica que "este cambio actúa como medio disuasivo de la comisión de delitos a bordo de aeronaves, protegiendo, con ello, la integridad del sistema de transporte aéreo en su conjunto" (punto 4.3. del informe).

68. En ese sentido, se concluye que la adhesión del Estado peruano al Protocolo de Montreal "resulta ser una medida idónea y necesaria para no dejar en impunidad las infracciones y actos que atenten contra la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo" (punto 4.3.1 del informe).

69. En ese sentido, el MINJUSDH ha manifestado su opinión favorable con relación al perfeccionamiento interno del Protocolo de Montreal.

Opinión de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores

70. A través del memorándum DSL00386/2020 del 23 de noviembre de 2020, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos emitió su opinión favorable sobre el perfeccionamiento interno del Protocolo de Montreal.

71. En dicho memorándum se señaló que el Protocolo de Montreal busca actualizar el Convenio de Tokio "como respuesta al creciente número de incidentes de comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de aeronaves", lo cual "ha hecho



necesario aumentar considerablemente la capacidad de los Estados de extender la jurisdicción sobre las infracciones y actos pertinentes al Estado de aterrizaje y al Estado del explotador”.

72. En ese sentido, la citada Dirección General manifestó su opinión favorable con relación al perfeccionamiento interno del Protocolo de Montreal, señalando que las modificaciones hechas por dicho tratado “son pertinentes para lograr un flujo aerocomercial más seguro”.

VII. VIA DE PERFECCIONAMIENTO

73. Luego del estudio y análisis del instrumento internacional bajo consideración, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores concluye que el “Protocolo que Modifica el Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos cometidos a Bordo de las Aeronaves” versa sobre soberanía, por lo que está inmerso en lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 56º de la Constitución Política del Perú.

74. Al respecto, desde el punto de vista jurídico y de manera general, la soberanía es entendida en la doctrina como el conjunto de competencias del Estado.⁹ Las más importantes de dichas competencias tienen carácter territorial, las cuales, entendidas en conjunto, constituyen la soberanía territorial,¹⁰ la cual es “la más genuina manifestación de la soberanía del Estado”.¹¹

75. Se puede afirmar que la soberanía territorial cuenta con tres características: plenitud, exclusividad e inviolabilidad. La soberanía del Estado es plena precisamente porque en su territorio el Estado ejerce la totalidad de sus competencias. Es exclusiva toda vez que en el territorio de un Estado no se admite a otro ejercer competencias territoriales. Es inviolable porque el derecho internacional impone a los Estados la obligación de respetar la soberanía e integridad territorial de los demás Estados.¹²

76. Ahora bien, con relación al territorio del Estado peruano, el artículo 54º, primer párrafo, de la Constitución Política del Perú establece que dicho territorio “es inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo, y el espacio aéreo que los cubre”. Adicionalmente, el cuarto párrafo del mismo artículo determina que:

“El Estado ejerce soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y el mar adyacente hasta el límite de las doscientas millas, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de conformidad con la ley y con los tratados ratificados por el Estado.”

77. Vale resaltar que la concepción de la soberanía del Estado subyacente sobre el espacio aéreo es conforme con los principios del derecho internacional reflejados, por ejemplo, en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (también

⁹ Pastor Ridruejo, José A. *Ob. Cit.*, p. 300.

¹⁰ *Ibidem*, p. 347.

¹¹ *Ibidem*, p. 314.

¹² *Ibidem*, pp. 347-348.



conocido como Convenio de Chicago) de 1944, mediante el cual se crea la OACI, tratado que en su artículo 1 señala que los Estados contratantes "reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio".

78. Con relación al Protocolo de Montreal, el mismo regula diversas disposiciones que versan directamente sobre las competencias territoriales de los Estados, entendidas como aquellas cuya base determinante es el territorio del Estado.¹³

79. Lo anterior se afirma porque, por ejemplo, en el artículo IV del Protocolo de Montreal que, a su vez modifica el artículo 3 del Convenio de Tokio, se regulan supuestos en los que el Estado de matrícula es competente para ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo de las aeronaves. Dicha competencia se efectuaría incluso estando en el espacio aéreo (territorio) de otro Estado que, en principio, es el que tiene competencias territoriales soberanas.

80. Al respecto, en el punto 4.ii del memorando N° 043-2019-MTC/12.POA, de la Coordinación Técnica de Política Aérea de la Dirección General de Aeronáutica Civil del MTC se señaló que los cambios introducidos por el Protocolo de Montreal, están dirigidos, entre otros, a: "ampliar el ámbito de competencia y jurisdicción de los Estados cuando se producen las conductas disruptivas o insubordinadas a bordo".

81. En ese sentido, podría darse el caso que el comandante, de nacionalidad extranjera, de una aeronave, de matrícula extranjera, que se encuentre en el espacio aéreo del Perú (territorio peruano), tome medidas coercitivas frente a infracciones y actos cometidos a bordo; es decir, se le estaría otorgando competencias a un extranjero que, en territorio peruano, corresponden al Estado peruano.

82. En ese sentido, el artículo IV del Protocolo de Montreal versa sobre soberanía. Asimismo, es importante resaltar que lo anterior es conforme con el artículo 7 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, establece que:

"Artículo 7.- De la aplicación de la ley extranjera y competencia jurisdiccional
Los hechos ocurridos, actos realizados y delitos cometidos a bordo de una aeronave civil extranjera en vuelo sobre territorio peruano se rigen por las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, excepto en los siguientes casos, en que se someterán a las leyes y tribunales nacionales, cuando:
a) Afecten la seguridad o el orden público del Perú, o
b) Causen daño a personas o bienes en territorio peruano" (resaltado añadido).

83. Otro ejemplo de una disposición del Protocolo de Montreal que versa sobre soberanía es el artículo VII de dicho tratado, el cual modifica lo regulado en el artículo 6 del Convenio de Tokio. En dicha disposición se establece que cuando el comandante de una aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo una infracción o un acto previstos en el artículo 1, párrafo 1 (del Convenio de Tokio), podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias.

¹³ El conjunto de dichas competencias, como se ha señalado anteriormente, constituye la soberanía territorial. *Ibidem*, pp. 313-314.



84. Como se ha señalado anteriormente, lo regulado en la disposición referida en el párrafo anterior podría implicar, por ejemplo, que un nacional de un Estado extranjero y en una aeronave con un Estado de matrícula extranjera, ejerza medidas coercitivas frente a hechos ocurridos en el espacio aéreo (territorio) del Perú.

85. En atención a lo expuesto y siendo función de la Dirección General de Tratados emitir opinión respecto al perfeccionamiento interno de los tratados, determinando la vía constitucional aplicable respecto al Protocolo de Montreal, se concluye que el tratado bajo análisis versa sobre soberanía.

86. Por las consideraciones expuestas, la Dirección General de Tratados concluye que la vía que corresponde para el perfeccionamiento interno del "Protocolo que Modifica el Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos cometidos a Bordo de las Aeronaves", es la prevista en el artículo 56° de la Constitución Política del Perú y en el primer párrafo del artículo 2 de la Ley N° 26647, Ley que establece las normas que regulan los actos relativos al perfeccionamiento nacional de los tratados celebrados por el Estado peruano.

87. En consecuencia, corresponde que el Protocolo de Montreal, sea, en primer término, aprobado por el Congreso mediante resolución legislativa y luego sea ratificado internamente por el Presidente de la República mediante decreto supremo.

Lima, 16 de marzo de 2021



Hubert Wieland Conroy
Embajador
Encargado de la Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores



PROTOCOLO

QUE MODIFICA EL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES

LOS ESTADOS CONTRATANTES DEL PRESENTE PROTOCOLO,

TOMANDO NOTA de que los Estados han expresado su preocupación por la intensificación de la gravedad y frecuencia de comportamientos insubordinados a bordo de aeronaves que pueden poner en peligro la seguridad de las aeronaves o de las personas o bienes en las mismas o que ponen en peligro el buen orden y la disciplina a bordo;

RECONOCIENDO el deseo de muchos Estados de ayudarse mutuamente para refrenar el comportamiento insubordinado y restablecer el buen orden y disciplina a bordo de la aeronave;

CONVENCIDOS de que a fin de abordar estas preocupaciones, es necesario adoptar disposiciones para modificar las del *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963;

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

Artículo I

El presente Protocolo enmienda el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (en adelante, "el Convenio").

Artículo II

Sustitúyase el párrafo 3 del Artículo I del Convenio por lo siguiente:

"Artículo 1

3. Para los fines del presente Convenio:

- a) se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo; y



- b) cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, la expresión "Estado de matrícula" como se emplea en los Artículos 4, 5 y 13 del Convenio se considerará que es el Estado del explotador".

Artículo III

Sustitúyase el Artículo 2 del Convenio por lo siguiente:

"Artículo 2

Sin perjuicio de las disposiciones del Artículo 4 y salvo que lo requiera la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de que autoriza o exige medida alguna en caso de infracciones a las leyes penales de carácter político o basadas en discriminación por cualquier motivo, tal como raza, religión, nacionalidad, origen étnico, opinión política o género".

Artículo IV

Sustitúyase el Artículo 3 del Convenio por lo siguiente:

"Artículo 3

1. El Estado de matrícula de la aeronave será competente para ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo.
- 1 bis. Un Estado también es competente para ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo:
 - a) en calidad de Estado de aterrizaje, si la aeronave a bordo de la cual se comete la infracción o el acto aterriza en su territorio con el presunto infractor todavía a bordo; y
 - b) en calidad de Estado del explotador, si la infracción o el acto es cometido 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.
2. Cada Estado contratante deberá tomar las medidas que sean necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.
- 2 bis. Cada Estado contratante también deberá tomar las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre las infracciones cometidas a bordo de una aeronave en los casos siguientes:



- a) en calidad de Estado de aterrizaje, si:
- i) la aeronave a bordo de la cual se comete la infracción tiene su último punto de despegue o próximo punto de aterrizaje previsto dentro de su territorio y posteriormente aterriza en su territorio con el presunto infractor todavía a bordo; y
 - ii) se pone en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo o el buen orden y la disciplina a bordo;
- b) en calidad de 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.
- 2 *ter.* Al ejercer su jurisdicción en calidad de Estado de aterrizaje, los Estados deberán considerar si la infracción en cuestión constituye una infracción en el Estado del explotador.
3. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales”.

Artículo V

Añádase como Artículo 3 *bis* del Convenio lo siguiente:

“Artículo 3 *bis*

Si un Estado contratante, ejerciendo su jurisdicción en virtud del Artículo 3, ha sido notificado o ha sabido de otro modo que uno o más Estados contratantes están llevando a cabo una investigación, enjuiciamiento o procedimiento judicial con respecto a las mismas infracciones o actos, deberá consultar, según corresponda, con los otros Estados contratantes a fin de coordinar sus acciones. Las obligaciones de este Artículo son sin perjuicio de las obligaciones de los Estados contratantes en virtud del Artículo 13”.

Artículo VI

Suprímase el párrafo 2 del Artículo 5 del Convenio.

Artículo VII

Sustitúyase el Artículo 6 del Convenio por lo siguiente:



“Artículo 6

1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo una infracción o un acto previstos en el Artículo 1, párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias:
 - a) para proteger la seguridad de la aeronave, o de las personas o bienes en la misma; o
 - b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo; o
 - c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.
2. El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de oficiales de seguridad de a bordo o de pasajeros con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave, o de las personas o los bienes en la misma.
3. Un oficial de seguridad de a bordo que va en una aeronave conforme a un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral entre los Estados contratantes pertinentes podrá tomar medidas preventivas razonables sin tal autorización cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave o de las personas en la misma de un acto de interferencia ilícita y, si el acuerdo o arreglo lo permite, de la comisión de infracciones graves.
4. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se entenderá en el sentido de obligar a un Estado contratante a establecer un programa de oficiales de seguridad de a bordo o concertar un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral que autorice a oficiales de seguridad de a bordo extranjeros a actuar en su territorio”.

Artículo VIII

Sustitúyase el Artículo 9 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 9

1. El comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado contratante en cuyo territorio aterrice la aeronave a cualquier persona, si tiene razones fundadas para creer que dicha persona ha cometido a bordo de la aeronave un acto que, en su opinión, constituye una infracción grave.



2. El comandante de la aeronave, tan pronto como sea factible y, si es posible, antes de aterrizar en el territorio de un Estado contratante con una persona a bordo a la que se proponga entregar de conformidad con el párrafo anterior, notificará a las autoridades de dicho Estado su intención de entregar a dicha persona y los motivos que tenga para ello.
3. El comandante de la aeronave suministrará a las autoridades a las que entregue a cualquier presunto infractor de conformidad con lo previsto en este Artículo las pruebas e informes que se encuentren en su posesión legítima”.

Artículo IX

Sustitúyase el Artículo 10 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 10

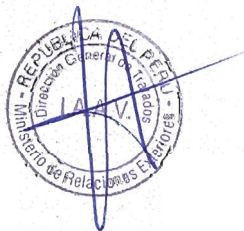
Por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en este Convenio, ni el comandante de la aeronave, ni los demás miembros de la tripulación, ni los pasajeros, ni los oficiales de seguridad de a bordo, ni el propietario o explotador de la aeronave, ni la persona en cuyo nombre se realice el vuelo serán responsables en procedimiento alguno por razón de cualquier trato sufrido por la persona objeto de dichas medidas”.

Artículo X

Añádase como Artículo 15 *bis* del Convenio lo siguiente:

“Artículo 15 *bis*

1. Se alienta a cada Estado contratante a tomar las medidas que sean necesarias para iniciar procedimientos penales, administrativos o cualquier otro tipo de procedimiento judicial contra toda persona que a bordo de una aeronave cometa una infracción u acto referido en el Artículo I, párrafo I, en particular:
 - a) agresión física o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación; o
 - b) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de garantizar la seguridad de la aeronave o la de las personas o bienes a bordo de la misma.
2. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio afectará al derecho de cada Estado contratante de introducir o mantener en su legislación nacional medidas apropiadas para sancionar actos insubordinados o perturbadores cometidos a bordo”.



Artículo XI

Sustitúyase el párrafo 1 del Artículo 16 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 16

1. Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves serán consideradas, a los fines de extradición entre los Estados contratantes, como si se hubiesen cometido no sólo en el lugar en que hayan ocurrido sino también en los territorios de los Estados contratantes que deben establecer su jurisdicción de conformidad con los párrafos 2 y 2 *bis* del Artículo 3”.

Artículo XII

Sustitúyase el Artículo 17 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 17

1. Al llevar a cabo cualquier medida de investigación o arresto o al ejercer de cualquier otro modo jurisdicción en materia de infracciones cometidas a bordo de una aeronave, los Estados contratantes deberán tener muy en cuenta la seguridad y demás intereses de la navegación aérea, evitando el retardar innecesariamente a la aeronave, los pasajeros, los miembros de la tripulación o la carga.
2. Cada Estado contratante, al actuar en cumplimiento de sus obligaciones en virtud del presente Convenio o en ejercicio de una facultad discrecional que el mismo permita, actuará de conformidad con las obligaciones y responsabilidades de los Estados en el derecho internacional. A este respecto, cada Estado contratante tendrá en cuenta los principios de debido proceso y trato equitativo”.

Artículo XIII

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

“Artículo 18 *bis*

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio obstará al derecho que pudiera existir, de conformidad con el derecho interno, de perseguir el cobro de indemnización por daños y perjuicios de la persona que haya sido entregada o desembarcada conforme a lo previsto en el Artículo 8 ó 9, respectivamente”.



Artículo XIV

Los textos del Convenio en los idiomas árabe, chino y ruso anexados al presente Protocolo constituirán, junto con los textos del Convenio en español, francés e inglés, textos igualmente auténticos en los seis idiomas.

Artículo XV

Entre los Estados contratantes del presente Protocolo, el Convenio y el presente Protocolo se leerán e interpretarán juntamente como un instrumento único y se denominarán Convenio de Tokio modificado por el Protocolo de Montreal de 2014.

Artículo XVI

El presente Protocolo estará abierto el 4 de abril de 2014 en Montreal para la firma de los Estados que participaron en la Conferencia internacional de derecho aeronáutico celebrada en Montreal del 26 de marzo al 4 de abril de 2014. Con posterioridad al 4 de abril de 2014, el presente Protocolo quedará abierto para la firma de todos los Estados en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional, en Montreal, hasta su entrada en vigor de acuerdo con el Artículo XVIII.

Artículo XVII

1. El presente Protocolo se someterá a la ratificación, aceptación o aprobación de los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación, aceptación o aprobación se depositarán ante el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, la que por el presente se designa como Depositario.
2. Todo Estado que no ratifique, acepte o apruebe el presente Protocolo de acuerdo con lo previsto en el párrafo 1 de este Artículo podrá adherirse al mismo en cualquier oportunidad. El instrumento de adhesión se depositará ante el Depositario.
3. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al presente Protocolo por un Estado que no sea Estado contratante del Convenio tendrá el efecto de ratificar, aceptar, aprobar o adherirse al Convenio de Tokio modificado por el Protocolo de Montreal de 2014.

Artículo XVIII

1. El presente Protocolo entrará en vigor el primer día del segundo mes a partir de la fecha del depósito del vigésimo segundo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Depositario.



2. Para cada uno de los Estados que ratifiquen, acepten, aprueben o se adhieran al presente Protocolo con posterioridad al depósito del vigésimo segundo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el mismo entrará en vigor el primer día del segundo mes a partir de la fecha en que dicho Estado haya depositado su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

3. Tan pronto como entre en vigor el presente Protocolo, el Depositario lo registrará ante las Naciones Unidas.

Artículo XIX

1. Todo Estado contratante podrá denunciar el presente Protocolo notificándolo por escrito al Depositario.

2. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que el Depositario reciba la notificación.

Artículo XX

El Depositario notificará sin demora a todos los Estados contratantes y signatarios del presente Protocolo la fecha de cada firma, la fecha del depósito de cada instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo y toda otra información pertinente.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados, firman el presente Protocolo.

HECHO en Montreal el día cuatro de abril del año dos mil catorce en textos auténticos redactados en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso y cuya autenticidad quedará confirmada con la verificación que hará la Secretaría de la Conferencia bajo la autoridad de la Presidenta de la Conferencia, dentro de los noventa días de la fecha, de la conformidad de los textos entre sí. El presente Protocolo será depositado en la Organización de Aviación Civil Internacional y el Depositario enviará copias certificadas del mismo a todos los Estados contratantes del presente Protocolo.



MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ
DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS

Se autentica el presente documento, que es

"COPIA CERTIFICADA DEL INSTRUMENTO
INTERNACIONAL"

Que se conserva en el Archivo Nacional de Tratados

"Embajador Juan Miguel Bakula Patiño", registrado con el
código M-0445-A-E-1 y que

consta de 08 páginas.

Lima, 15-01-2021




Iván Aybar Valdivia
Primer Secretario
Subdirector de Evaluación y Perfeccionamiento
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

Este documento ha sido impreso por Pablo Andrés Moscoso de la Cuba, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 23/11/20 02:36 PM

**MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES**

MEMORÁNDUM (DSL) N° DSL00386/2020

A : DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De : DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA, LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS
Asunto : "Protocolo que modifica el Convenio sobre Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves" - Protocolo de Montreal
Referencia : DGT014042019

Con relación al documento de la referencia, se remite a esa Dirección General copia de los oficios de los Ministerios de Justicia e Interior, que contienen sus opiniones favorables respecto a la adhesión del Perú al Protocolo que modifica el Convenio sobre Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves" (en adelante Protocolo de Montreal).

Como conoce esa Dirección General, el Protocolo de Montreal enmienda el "Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves", suscrito en Tokio el 14 de setiembre de 1963, al cual Perú se adhirió en el año 1978 y busca actualizar dicho convenio como respuesta al creciente número de incidentes de comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de aeronaves, que ha hecho necesario aumentar considerablemente la capacidad de los Estados de extender la jurisdicción sobre las infracciones y actos pertinentes al Estado de aterrizaje y al Estado del explotador.

En ese sentido, esta Dirección General considera que estas modificaciones son pertinentes para lograr un flujo aerocomercial más seguro y expresa su opinión favorable, haciendo suyos los argumentos a favor recogidos en las opiniones técnicas de la Dirección General de Aeronáutica Civil (remitido a ese despacho con Memorándum DSL004382019) y los sectores señalados en el párrafo precedente.

Lima, 23 de November del 2020

P A M D L C 1 0 7



Augusto David Teodoro Arzubiaga Scheuch
Embajador

Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos

JDG

Este documento ha sido impreso por Pablo Andrés Moscoso de la Cuba, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 23/11/20 02:36 PM

Anexos

Minjus MONTREAL.PDF

2-10-A = 41 (1).pdf

Proveidos

Proveido de Augusto David Teodoro Arzubiaga Scheuch (23/11/2020 11:17:39)

Derivado a Elizabeth Alice González Porturas

Pendiente inicial.

Proveido de Elizabeth Alice González Porturas (23/11/2020 11:37:14)

Derivado a Iván Adolfo Aybar Valdivia

Para conocimiento y fines correspondientes

Proveido de Iván Adolfo Aybar Valdivia (23/11/2020 13:21:28)

Derivado a Pablo Andrés Moscoso de la Cuba

Estimado Pablo, para conocimiento y fines correspondientes. Atte. IA

CONVENTION

on Offences and Certain Other Acts
Committed on Board Aircraft

Signed at Tokyo on 14 September 1963

CONVENTION

relative aux infractions et à certains autres actes
survenant à bord des aéronefs

Signée à Tokyo le 14 septembre 1963

CONVENIO

sobre las infracciones y ciertos otros actos
cometidos a bordo de las aeronaves

Firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963

Certified to be a true and complete copy

Copie certifiée conforme

Es copia fiel y auténtica

Копия точная и полная

经认证的真正和完整的副本

صورة معتمدة طبق الأصل



Legal Affairs and External Relations Bureau
rection des affaires juridiques et des relations extérieures
Dirección de Asuntos jurídicos y Relaciones exteriores
управление по правовым вопросам и внешним сношениям

法律事务和对外关系局
إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية

1963

ICAO OACI ИКАО 国际民航组织 الاىكاو

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

CONVENTION

ON OFFENCES AND CERTAIN OTHER ACTS COMMITTED ON BOARD AIRCRAFT

THE STATES Parties to this Convention
HAVE AGREED as follows:

Chapter I—Scope of the Convention

Article 1

1. This Convention shall apply in respect of:

- a) offences against penal law;
- b) acts which, whether or not they are offences, may or do jeopardize the safety of the aircraft or of persons or property therein or which jeopardize good order and discipline on board.

2. Except as provided in Chapter III, this Convention shall apply in respect of offences committed or acts done by a person on board any aircraft registered in a Contracting State, while that aircraft is in flight or on the surface of the high seas or of any other area outside the territory of any State.

3. For the purposes of this Convention, an aircraft is considered to be in flight from the moment when power is applied for the purpose of take-off until the moment when the landing run ends.

4. This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.

Article 2

Without prejudice to the provisions of Article 4 and except when the safety of the aircraft or of persons or property on board so requires, no provision of this Convention shall be interpreted as authorizing or requiring any action

CONVENTION

RELATIVE AUX INFRAC- TIONS ET A CERTAINS AUTRES ACTES SUR- VENANT A BORD DES AERONEFS

LES ETATS Parties à la présente Convention
SONT CONVENUS des dispositions
suivantes:

Titre 1^{er}—Champ d'application de la Convention

Article 1^{er}

1. La présente Convention s'applique:

- a) aux infractions aux lois pénales;
- b) aux actes qui, constituant ou non des infractions, peuvent compromettre ou compromettent la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, ou compromettent le bon ordre et la discipline à bord.

2. Sous réserve des dispositions du Titre III, la présente Convention s'applique aux infractions commises ou actes accomplis par une personne à bord d'un aéronef immatriculé dans un Etat contractant pendant que cet aéronef se trouve, soit en vol, soit à la surface de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun Etat.

3. Aux fins de la présente Convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin.

4. La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

Article 2

Sans préjudice des dispositions de l'Article 4 et sous réserve des exigences de la sécurité de l'aéronef et des personnes ou des biens à bord, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme autorisant ou

CONVENIO

SOBRE LAS INFRAC- CIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETI- DOS A BORDO DE LAS AERONAVES

LOS ESTADOS Partes en el presente Convenio
HAN ACORDADO lo siguiente:

Capítulo I—Campo de aplicación del Convenio

Artículo 1

1. El presente Convenio se aplicará a:

- a) las infracciones a las leyes penales;
- b) los actos que, sean o no infracciones, 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.

2. A reserva de lo dispuesto en el Capítulo III, este Convenio se aplicará a las infracciones cometidas y a los actos ejecutados por una persona a bordo de cualquier aeronave matriculada en un Estado Contratante mientras se halle en vuelo, en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado.

3. A los fines del presente Convenio, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

4. El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía.

Artículo 2

Sin perjuicio de las disposiciones del Artículo 4 y salvo que lo requiera la seguridad de la aeronave y de las personas o bienes a bordo, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de que autoriza o exige

in respect of offences against penal laws of a political nature or those based on racial or religious discrimination.

Chapter II—Jurisdiction

Article 3

1. The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board.

2. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction as the State of registration over offences committed on board aircraft registered in such State.

3. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.

Article 4

A Contracting State which is not the State of registration may not interfere with an aircraft in flight in order to exercise its criminal jurisdiction over an offence committed on board except in the following cases:

- a) the offence has effect on the territory of such State;
- b) the offence has been committed by or against a national or permanent resident of such State;
- c) the offence is against the security of such State;
- d) the offence consists of a breach of any rules or regulations relating to the flight or manoeuvre of aircraft in force in such State;
- e) the exercise of jurisdiction is necessary to ensure the observance of any obligation of such State under a multilateral international agreement.

Chapter III—Powers of the aircraft commander

Article 5

1. The provisions of this Chapter shall not apply to offences and acts committed or about to be committed by a

prescrivant l'application de quelque mesure que ce soit dans le cas d'infractions à des lois pénales de caractère politique ou fondées sur la discrimination raciale ou religieuse.

Titre II—Compétence

Article 3

1. L'Etat d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.

2. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence, en sa qualité d'Etat d'immatriculation, aux fins de connaître des infractions commises à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation.

3. La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

Article 4

Un Etat contractant qui n'est pas l'Etat d'immatriculation ne peut gêner l'exploitation d'un aéronef en vol en vue d'exercer sa compétence pénale à l'égard d'une infraction commise à bord que dans les cas suivants:

- a) cette infraction a produit effet sur le territoire dudit Etat;
- b) cette infraction a été commise par ou contre un ressortissant dudit Etat ou une personne y ayant sa résidence permanente;
- c) cette infraction compromet la sécurité dudit Etat;
- d) cette infraction constitue une violation des règles ou règlements relatifs au vol ou à la manoeuvre des aéronefs en vigueur dans ledit Etat;
- e) l'exercice de cette compétence est nécessaire pour assurer le respect d'une obligation qui incombe audit Etat en vertu d'un accord international multilatéral.

Titre III—Pouvoirs du commandant d'aéronef

Article 5

1. Les dispositions du présent Titre ne s'appliquent aux infractions et aux actes commises ou accomplis, ou sur le

medida alguna en caso de infracciones a las leyes penales de carácter político o basadas en discriminación racial o religiosa.

Capítulo II— Jurisdicción

Artículo 3

1. El Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo.

2. Cada Estado Contratante deberá tomar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.

3. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

Artículo 4

El Estado Contrante que no sea el de matrícula no podrá perturbar el vuelo de una aeronave a fin de ejercer su jurisdicción penal sobre una infracción cometida a bordo más que en los casos siguientes:

- a) la infracción produce efectos en el territorio de tal Estado;
- b) la infracción ha sido cometida por o contra un nacional de tal Estado o una persona que tenga su residencia permanente en el mismo;
- c) la infracción afecta a la seguridad de tal Estado;
- d) la infracción constituye una violación de los reglamentos sobre vuelo o maniobra de las aeronaves, vigentes en tal Estado;
- e) cuando sea necesario ejercer la jurisdicción para cumplir las obligaciones de tal Estado de conformidad con un acuerdo internacional multilateral.

Capítulo III—Facultades del comandante de la aeronave

Artículo 5

1. Las disposiciones de este Capítulo no se aplicarán a las infracciones ni a los actos cometidos o a punto de cometerse

person on board an aircraft in flight in the airspace of the State of registration or over the high seas or any other area outside the territory of any State unless the last point of take-off or the next point of intended landing is situated in a State other than that of registration, or the aircraft subsequently flies in the airspace of a State other than that of registration with such person still on board.

2. Notwithstanding the provisions of Article 1, paragraph 3, an aircraft shall for the purposes of this Chapter, be considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation. In the case of a forced landing, the provisions of this Chapter shall continue to apply with respect to offences and acts committed on board until competent authorities of a State take over the responsibility for the aircraft and for the persons and property on board.

Article 6

1. The aircraft commander may, when he has reasonable grounds to believe that a person has committed, or is about to commit, on board the aircraft, an offence or act contemplated in Article 1, paragraph 1, impose upon such person reasonable measures including restraint which are necessary:

- a) to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein; or
- b) to maintain good order and discipline on board; or
- c) to enable him to deliver such person to competent authorities or to disembark him in accordance with the provisions of this Chapter.

2. The aircraft commander may require or authorize the assistance of other crew members and may request or authorize, but not require, the assistance of passengers to restrain any person whom he is entitled to restrain. Any crew member or passenger may also take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to pro-

point de l'être, par une personne à bord d'un aéronef en vol, soit dans l'espace aérien de l'Etat d'immatriculation, soit au-dessus de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun Etat, que si le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu est situé sur le territoire d'un Etat autre que celui d'immatriculation, ou si l'aéronef vole ultérieurement dans l'espace aérien d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation, ladite personne étant encore à bord.

2. Aux fins du présent Titre, et nonobstant les dispositions de l'Article 1^{er}, paragraphe 3, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, les dispositions du présent Titre continuent de s'appliquer à l'égard des infractions et des actes survenus à bord jusqu'à ce que l'autorité compétente d'un Etat prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

Article 6

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte, visés à l'Article 1^{er}, paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires:

- a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord;
- b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord;
- c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre.

2. Le commandant d'aéronef peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent

por una persona a bordo de una aeronave en vuelo en el espacio aéreo del Estado de matrícula o sobre la alta mar u otra zona situada fuera del territorio de un Estado, a no ser que el último punto de despegue o el próximo punto de aterrizaje previsto se hallen en un Estado distinto del de matrícula o si la aeronave vuela posteriormente en el espacio aéreo de un Estado distinto del de matrícula, con dicha persona a bordo.

2. No obstante lo previsto en el Artículo 1, párrafo 3, se considerará, a los fines del presente Capítulo, que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque y el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, las disposiciones de este Capítulo continuarán aplicándose a las infracciones y actos cometidos a bordo hasta que las autoridades competentes de un Estado se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes en la misma.

Artículo 6

1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo una infracción o un acto previstos en el Artículo 1, párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias:

- a) para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma;
- b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo;
- c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.

2. El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de los pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones

protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein.

Article 7

1. Measures of restraint imposed upon a person in accordance with Article 6 shall not be continued beyond any point at which the aircraft lands unless:

- a) such point is in the territory of a non-Contracting State and its authorities refuse to permit disembarkation of that person or those measures have been imposed in accordance with Article 6, paragraph 1 c) in order to enable his delivery to competent authorities;
- b) the aircraft makes a forced landing and the aircraft commander is unable to deliver that person to competent authorities; or
- c) that person agrees to onward carriage under restraint.

2. The aircraft commander shall as soon as practicable, and if possible before landing in the territory of a State with a person on board who has been placed under restraint in accordance with the provisions of Article 6, notify the authorities of such State of the fact that a person on board is under restraint and of the reasons for such restraint.

Article 8

1. The aircraft commander may, in so far as it is necessary for the purpose of subparagraph a) or b) of paragraph 1 of Article 6, disembark in the territory of any State in which the aircraft lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed, or is about to commit, on board the aircraft an act contemplated in Article 1, paragraph 1 b).

2. The aircraft commander shall report to the authorities of the State in which he disembarks any person pursuant to this Article, the fact of, and the reasons for, such disembarkation.

immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord.

Article 7

1. Les mesures de contrainte prises à l'égard d'une personne conformément aux dispositions de l'Article 6 cesseront d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage à moins que:

- a) ce point ne soit situé sur le territoire d'un Etat non contractant et que les autorités de cet Etat ne refusent d'y permettre le débarquement de la personne intéressée ou que des mesures de contrainte n'aient été imposées à celle-ci conformément aux dispositions de l'Article 6, paragraphe 1, c), pour permettre sa remise aux autorités compétentes;
- b) l'aéronef ne fasse un atterrissage forcé et que le commandant d'aéronef ne soit pas en mesure de remettre la personne intéressée aux autorités compétentes;
- c) la personne intéressée n'accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contrainte.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et, si possible, avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat avec à son bord une personne soumise à une mesure de contrainte prise conformément aux dispositions de l'Article 6, informer les autorités dudit Etat de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure.

Article 8

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli ou est sur le point d'accomplir à bord un acte visé à l'Article 1er, paragraphe 1, b), il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout Etat où atterrit l'aéronef pour autant que cette mesure soit nécessaire aux fins visées à l'Article 6, paragraphe 1, a) ou b).

2. Le commandant d'aéronef informe les autorités de l'Etat sur le territoire duquel il débarque une personne, conformément aux dispositions du présent article, de ce débarquement et des raisons qui l'ont motivé.

fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave, de las personas y de los bienes en la misma.

Artículo 7

1. Las medidas coercitivas impuestas a una persona conforme a lo previsto en el Artículo 6 no continuarán aplicándose más allá de cualquier punto de aterrizaje, a menos que:

- a) dicho punto se halle en el territorio de un Estado no Contratante y sus autoridades no permitan desembarcar a tal persona, o las medidas coercitivas se han impuesto de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 6, párrafo 1 c) para permitir su entrega a las autoridades competentes; o
- b) la aeronave haga un aterrizaje forzoso y el comandante de la aeronave no pueda entregar la persona a las autoridades competentes; o
- c) dicha persona acepte continuar el transporte sometida a las medidas coercitivas.

2. Tan pronto como sea factible y, si es posible, antes de aterrizar en el Estado con una persona a bordo, sometida a las medidas coercitivas de acuerdo con el Artículo 6, el comandante de la aeronave notificará a las autoridades de tal Estado el hecho de que una persona se encuentra a bordo sometida a dichas medidas coercitivas y las razones de haberlas adoptado.

Artículo 8

1. El comandante de la aeronave podrá, siempre que sea necesario a los fines previstos en el Artículo 6, párrafo 1 a) o b), desembarcar en el territorio de cualquier Estado en el que aterrice la aeronave a cualquier persona sobre la que tenga razones fundadas para creer que ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo de la aeronave, un acto previsto en el Artículo 1, párrafo 1 b).

2. El comandante de la aeronave comunicará a las autoridades del Estado donde desembarque a una persona, de acuerdo con lo previsto en el presente Artículo, el hecho de haber efectuado tal desembarque y las razones de ello.

Article 9

1. The aircraft commander may deliver to the competent authorities of any Contracting State in the territory of which the aircraft lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed on board the aircraft an act which, in his opinion, is a serious offence according to the penal law of the State of registration of the aircraft.

2. The aircraft commander shall as soon as practicable and if possible before landing in the territory of a Contracting State with a person on board whom the aircraft commander intends to deliver in accordance with the preceding paragraph, notify the authorities of such State of his intention to deliver such person and the reasons therefor.

3. The aircraft commander shall furnish the authorities to whom any suspected offender is delivered in accordance with the provisions of this Article with evidence and information which, under the law of the State of registration of the aircraft, are lawfully in his possession.

Article 10

For actions taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, the owner or operator of the aircraft, nor the person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the treatment undergone by the person against whom the actions were taken.

Chapter IV—Unlawful Seizure of Aircraft

Article 11

1. When a person on board has unlawfully committed by force or threat thereof an act of interference, seizure, or other wrongful exercise of control of an aircraft in flight or when such an act is about to be committed, Contracting States shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft.

Article 9

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, conformément aux lois pénales de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout Etat contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat contractant avec à bord une personne qu'il a l'intention de remettre conformément aux dispositions du paragraphe précédent, faire connaître cette intention aux autorités de cet Etat ainsi que les raisons qui la motivent.

3. Le commandant d'aéronef communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, les éléments de preuve et d'information qui, conformément à la loi de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, sont légitimement en sa possession.

Article 10

Lorsque l'application des mesures prévues par la présente Convention est conforme à celle-ci, ni le commandant d'aéronef, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures.

Titre IV—Capture illicite d'aéronefs

Article 11

1. Lorsque, illicitement, et par violence ou menace de violence, une personne à bord a gêné l'exploitation d'un aéronef en vol, s'en est emparé ou en a exercé le contrôle, ou lorsqu'elle est sur le point d'accomplir un tel acte, les Etats contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.

Artículo 9

1. El comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado Contratante en cuyo territorio aterrice la aeronave a cualquier persona, si tiene razones fundadas para creer que dicha persona ha cometido a bordo de la aeronave un acto que, en su opinión, constituye una infracción grave de acuerdo con las leyes penales del Estado de matrícula de la aeronave.

2. El comandante de la aeronave, tan pronto como sea factible, y, si es posible, antes de aterrizar en el territorio de un Estado Contratante con una persona a bordo a la que se proponga entregar de conformidad con el párrafo anterior, notificará a las autoridades de dicho Estado su intención de entregar dicha persona y los motivos que tenga para ello.

3. El comandante de la aeronave suministrará a las autoridades a las que entregue cualquier presunto delincuente de conformidad con lo previsto en el presente Artículo, las pruebas e informes que, de acuerdo con las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, se encuentren en su posesión legítima.

Artículo 10

Por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en este Convenio, el comandante de la aeronave, los demás miembros de la tripulación, los pasajeros, el propietario, el operador de la aeronave y la persona en cuyo nombre se realice el vuelo no serán responsables en procedimiento alguno por razón de cualquier trato sufrido por la persona objeto de dichas medidas.

Capítulo IV—Apoderamiento ilícito de una aeronave

Artículo 11

1. Cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia, o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o sea inminente la realización de tales actos, los Estados Contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

2. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the Contracting State in which the aircraft lands shall permit its passengers and crew to continue their journey as soon as practicable, and shall return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.

Chapter V—Powers and Duties of States

Article 12

Any Contracting State shall allow the commander of an aircraft registered in another Contracting State to disembark any person pursuant to Article 8, paragraph 1.

Article 13

1. Any Contracting State shall take delivery of any person whom the aircraft commander delivers pursuant to Article 9, paragraph 1.

2. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State shall take custody or other measures to ensure the presence of any person suspected of an act contemplated in Article 11, paragraph 1 and of any person of whom it has taken delivery. The custody and other measures shall be as provided in the law of that State but may only be continued for such time as is reasonably necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.

3. Any person in custody pursuant to the previous paragraph shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.

4. Any Contracting State, to which a person is delivered pursuant to Article 9, paragraph 1, or in whose territory an aircraft lands following the commission of an act contemplated in Article 11, paragraph 1, shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.

5. When a State, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the State of registration of the aircraft and

2. Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout Etat contractant où atterrit l'aéronef permet aux passagers et à l'équipage de poursuivre leur voyage aussitôt que possible. Il restitue l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

Titre V—Pouvoirs et obligations des Etats

Article 12

Tout Etat contractant doit permettre au commandant d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat contractant de débarquer toute personne conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1.

Article 13

1. Tout Etat contractant est tenu de recevoir une personne que le commandant d'aéronef lui remet conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1.

2. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant assure la détention ou prend toutes autres mesures en vue d'assurer la présence de toute personne auteur présumé d'un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, ainsi que de toute personne qui lui a été remise. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit Etat; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe précédent, peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. Tout Etat contractant auquel une personne est remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou sur le territoire duquel un aéronef atterrit après qu'un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, a été accompli, procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

5. Lorsqu'un Etat a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi

2. En los casos previstos en el párrafo anterior, el Estado Contratante en que aterrice la aeronave permitirá que sus pasajeros y tripulantes continúen su viaje lo antes posible y devolverá la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

Capítulo V—Facultades y obligaciones de los Estados

Artículo 12

Todo Estado Contratante permitirá al comandante de una aeronave matriculada en otro Estado Contratante que desembarque a cualquier persona conforme a lo dispuesto en el Artículo 8, párrafo 1.

Artículo 13

1. Todo Estado Contratante aceptará la entrega de cualquier persona que el comandante de la aeronave le entregue en virtud del Artículo 9, párrafo 1.

2. Si un Estado Contratante considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención o tomará otras medidas para asegurar la presencia de cualquier persona que se presume que ha cometido uno de los actos a que se refiere el Artículo 11, párrafo 1, así como de cualquier otra persona que le haya sido entregada. La detención y demás medidas se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea razonablemente necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

3. La persona detenida de acuerdo con el párrafo anterior tendrá toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo.

4. El Estado Contratante al que sea entregada una persona en virtud del Artículo 9, párrafo 1, o en cuyo territorio aterrice una aeronave después de haberse cometido alguno de los actos previstos en el Artículo 11, párrafo 1, procederá inmediatamente a una investigación preliminar sobre los hechos.

5. Cuando un Estado, en virtud de este Artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente al Estado de matrícula de la aeronave y al Estado

the State of nationality of the detained person and, if it considers it advisable, any other interested State of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The State which makes the preliminary enquiry contemplated in paragraph 4 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

Article 14

1. When any person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked after committing an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and when such person cannot or does not desire to continue his journey and the State of landing refuses to admit him, that State may, if the person in question is not a national or permanent resident of that State, return him to the territory of the State of which he is a national or permanent resident or to the territory of the State in which he began his journey by air.

2. Neither disembarkation, nor delivery, nor the taking of custody or other measures contemplated in Article 13, paragraph 2, nor return of the person concerned, shall be considered as admission to the territory of the Contracting State concerned for the purpose of its law relating to entry or admission of persons and nothing in this Convention shall affect the law of a Contracting State relating to the expulsion of persons from its territory.

Article 15

1. Without prejudice to Article 14, any person who has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked after committing an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and who desires to continue his journey shall be at liberty as soon as practicable to proceed to any destination of his choice unless his presence is required by the law of the State of landing for the purpose of extradition or criminal proceedings.

que des circonstances qui la justifient, l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, l'Etat dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête préliminaire visée au présent article, paragraphe 4, en communique promptement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

Article 14

1. Si une personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, ne peut ou ne veut pas poursuivre son voyage, l'Etat d'atterrissage, s'il refuse d'admettre cette personne et que celle-ci n'ait pas la nationalité dudit Etat ou n'y ait pas établi sa résidence permanente, peut la refouler vers l'Etat dont elle a la nationalité ou dans lequel elle a établi sa résidence permanente, ou vers l'Etat sur le territoire duquel elle a commencé son voyage aérien.

2. Ni le débarquement, ni la remise, ni la détention, ni d'autres mesures, visées à l'Article 13, paragraphe 2, ni le renvoi de la personne intéressée ne sont considérés comme valant entrée sur le territoire d'un Etat contractant, au regard des lois de cet Etat relatives à l'entrée ou à l'admission des personnes. Les dispositions de la présente Convention ne peuvent affecter les lois des Etats contractants relatives au refoulement des personnes.

Article 15

1. Sous réserve des dispositions de l'article précédent, toute personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, et qui désire poursuivre son voyage peut le faire aussitôt que possible vers la destination de son choix, à moins que sa présence ne soit requise selon la loi de l'Etat d'atterrissage, aux fins de poursuites pénales et d'extradition.

del que sea nacional el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados tal detención y las circunstancias que la justifican. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 4 del presente Artículo, comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone proceder contra dicha persona.

Artículo 14

1. Cuando una persona, desembarcada de conformidad con el Artículo 8, párrafo 1, entregada de acuerdo con el Artículo 9, párrafo 1, o desembarcada después de haber cometido alguno de los actos previstos en el Artículo 11, párrafo 1, no pueda o no desee proseguir el viaje, el Estado de aterrizaje, si refusa admitirla y se trata de una persona que no sea nacional del mismo ni tenga en él su residencia permanente, podrá enviarla al territorio del Estado del que sea nacional o residente permanente o al del Estado donde inició su viaje aéreo.

2. El desembarque, la entrega, la detención o la adopción de las medidas aludidas en el Artículo 13, párrafo 2, o el envío de la persona conforme al párrafo anterior del presente Artículo no se considerarán como admisión en el territorio del Estado Contratante interesado a los efectos de sus leyes relativas a la entrada o admisión de personas y ninguna disposición del presente Convenio afectará a las leyes de un Estado Contratante, que regulen la expulsión de personas de su territorio.

Artículo 15

1. A reserva de lo previsto en el Artículo precedente, cualquier persona desembarcada de conformidad con el Artículo 8, párrafo 1, entregada de acuerdo con el Artículo 9, párrafo 1, o desembarcada después de haber cometido alguno de los actos previstos en el Artículo 11, párrafo 1, que desee continuar su viaje, podrá hacerlo tan pronto como sea posible hacia el punto de destino que elija, salvo que su presencia sea necesaria de acuerdo con las leyes del Estado de aterrizaje para la instrucción de un procedimiento penal o de extradición.

2. Without prejudice to its law as to entry and admission to, and extradition and expulsion from its territory, a Contracting State in whose territory a person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1 or has disembarked and is suspected of having committed an act contemplated in Article 11, paragraph 1, shall accord to such person treatment which is no less favourable for his protection and security than that accorded to nationals of such Contracting State in like circumstances.

2. Sous réserve de ses lois relatives à l'entrée et à l'admission, à l'extradition et au refoulement des personnes, tout Etat contractant dans le territoire duquel une personne a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué et à laquelle est imputé un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, accorde à cette personne un traitement qui, en ce qui concerne sa protection et sa sécurité, n'est pas moins favorable que celui qu'il accorde à ses nationaux dans des cas analogues.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en sus leyes sobre entrada, admisión, expulsión y extradición, el Estado Contratante en cuyo territorio sea desembarcada una persona, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 8, párrafo 1, o entregada de conformidad con el Artículo 9, párrafo 1, o desembarque una persona a la que se impute alguno de los actos previstos en el Artículo 11, párrafo 1, le concederá en orden a su protección y seguridad un trato no menos favorable que el dispensado a sus nacionales en las mismas circunstancias.

Chapter VI—Other Provisions

Titre VI—Autres dispositions

Capítulo VI—Otras disposiciones

Article 16

Article 16

Artículo 16

1. Offences committed on aircraft registered in a Contracting State shall be treated, for the purpose of extradition, as if they had been committed not only in the place in which they have occurred but also in the territory of the State of registration of the aircraft.

1. Les infractions commises à bord d'aéronefs immatriculés dans un Etat contractant sont considérées, aux fins d'extradition, comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

1. Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves matriculadas en un Estado Contratante serán consideradas, a los fines de extradición, como si se hubiesen cometido, no sólo en el lugar en el que hayan ocurrido, sino también en el territorio del Estado de matrícula de la aeronave.

2. Without prejudice to the provisions of the preceding paragraph, nothing in this Convention shall be deemed to create an obligation to grant extradition.

2. Compte tenu des dispositions du paragraphe précédent, aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme créant une obligation d'accorder l'extradition.

2. A reserva de lo dispuesto en el párrafo anterior, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de crear una obligación de conceder la extradición.

Article 17

Article 17

Artículo 17

In taking any measures for investigation or arrest or otherwise exercising jurisdiction in connection with any offence committed on board an aircraft the Contracting States shall pay due regard to the safety and other interests of air navigation and shall so act as to avoid unnecessary delay of the aircraft, passengers, crew or cargo.

En prenant des mesures d'enquête ou d'arrestation ou en exerçant de toute autre manière leur compétence à l'égard d'une infraction commise à bord d'un aéronef, les Etats contractants doivent dûment tenir compte de la sécurité et des autres intérêts de la navigation aérienne et doivent agir de manière à éviter de retarder sans nécessité l'aéronef, les passagers, les membres de l'équipage ou les marchandises.

Al llevar a cabo cualquier medida de investigación o arresto o al ejercer de cualquier otro modo jurisdicción en materia de infracciones cometidas a bordo de una aeronave, los Estados Contratantes deberán tener muy cuenta la seguridad y demás intereses de la navegación aérea, evitando el retardar innecesariamente a la aeronave, los pasajeros, los miembros de la tripulación o la carga.

Article 18

Article 18

Artículo 18

If Contracting States establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which operate aircraft not registered in any one State those States shall, according to the circumstances of the case, designate the State among them which, for the purposes of this Convention, shall be considered as the State of registration and shall give notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communi-

Si des Etats contractants constituent pour le transport aérien, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et si les aéronefs utilisés ne sont pas immatriculés dans un Etat déterminé, ces Etats désigneront, suivant des modalités appropriées, celui d'entre eux qui sera considéré, aux fins de la présente Convention, comme Etat d'immatriculation. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation

Si varios Estados Contratantes constituyen organizaciones de explotación en común u organismos internacionales de explotación, que utilicen aeronaves no matriculadas en un Estado determinado; designarán, según las modalidades del caso, cuál de ellos se considerará como Estado de matrícula a los fines del presente Convenio y lo comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional que lo notificará a todos los Estados Partes en el presente Convenio.

cate the notice to all States Parties to this Convention.

Chapter VII—Final Clauses

Article 19

Until the date on which this Convention comes into force in accordance with the provisions of Article 21, it shall remain open for signature on behalf of any State which at that date is a Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

Article 20

1. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States in accordance with their constitutional procedures.

2. The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

Article 21

1. As soon as twelve of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Convention, it shall come into force between them on the ninetieth day after the date of the deposit of the twelfth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.

2. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered with the Secretary-General of the United Nations by the International Civil Aviation Organization.

Article 22

1. This Convention shall, after it has come into force, be open for accession by any State Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

2. The accession of a State shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the International Civil Aviation Organization and shall take effect on the ninetieth day after the date of such deposit.

civile internationale qui en informera tous les Etats parties à la présente Convention.

Titre VII—Dispositions protocolaires

Article 19

La présente convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'Article 21, est ouverte à la signature de tout Etat qui, à cette date, sera membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

Article 20

1. La présente convention est soumise à la ratification des Etats signataires conformément à leurs dispositions constitutionnelles.

2. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 21

1. Lorsque la présente convention aura réuni les ratifications de douze Etats signataires, elle entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du douzième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 22

1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout Etat membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

2. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.

Capítulo VII—Disposiciones Finales

Artículo 19

Hasta la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con lo previsto en el Artículo 21, quedará abierto a la firma de cualquier Estado que, en dicha fecha, sea miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

Artículo 20

1. El presente Convenio se someterá a la ratificación de los Estados signatarios de conformidad con sus procedimientos constitucionales.

2. Los instrumentos de ratificación serán depositados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 21

1. Tan pronto como doce Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día, a contar del depósito del duodécimo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifique después de esa fecha, entrará en vigor el nonagésimo día a partir de la fecha de depósito de su instrumento de ratificación.

2. Tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, será registrado ante el Secretario General de las Naciones Unidas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 22

1. Después de su entrada en vigor, el presente Convenio quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

2. La adhesión de un Estado se efectuará mediante el depósito del correspondiente instrumento de adhesión ante la Organización de Aviación Civil Internacional, el cual tendrá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha de depósito.

Article 23

1. Any Contracting State may denounce this Convention by notification addressed to the International Civil Aviation Organization.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of the notification of denunciation.

Article 24

1. Any dispute between two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

2. Each State may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by the preceding paragraph. The other Contracting States shall not be bound by the preceding paragraph with respect to any Contracting State having made such a reservation.

3. Any Contracting State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw this reservation by notification to the International Civil Aviation Organization.

Article 25

Except as provided in Article 24 no reservation may be made to this Convention.

Article 26

The International Civil Aviation Organization shall give notice to all States Members of the United Nations or of any of the Specialized Agencies:

- a) of any signature of this Convention and the date thereof;

Article 23

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 24

1. Tout différend entre des Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

2. Chaque Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres Etats contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout Etat contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 25

Sauf dans le cas prévu à l'Article 24, il ne sera admis aucune réserve à la présente Convention.

Article 26

L'Organisation de l'Aviation civile internationale notifiera à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée:

- a) toute signature de la présente Convention et la date de cette signature;

Artículo 23

1. Los Estados Contratantes podrán denunciar este Convenio notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la notificación de dicha denuncia.

Artículo 24

1. Las controversias que surjan entre dos o más Estados Contratantes con respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no puedan solucionarse mediante negociaciones, se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.

2. Todo Estado, en el momento de la firma o ratificación de este Convenio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado por el párrafo anterior. Los demás Estados Contratantes no estarán obligados por el párrafo anterior ante ningún Estado que haya formulado dicha reserva.

3. Todo Estado Contratante que haya formulado la reserva prevista en el párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 25

Con excepción de lo dispuesto en el Artículo 24, el presente Convenio no podrá ser objeto de reservas.

Artículo 26

La Organización de Aviación Civil Internacional notificará a todos los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados:

- a) toda firma del presente Convenio y la fecha de la misma;

- b) of the deposit of any instrument of ratification or accession and the date thereof;
- c) of the date on which this Convention comes into force in accordance with Article 21, paragraph 1;
- d) of the receipt of any notification of denunciation and the date thereof; and
- e) of the receipt of any declaration or notification made under Article 24 and the date thereof.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

DONE at Tokyo on the fourteenth day of September One Thousand Nine Hundred and Sixty-three in three authentic texts drawn up in the English, French and Spanish languages.

This Convention shall be deposited with the International Civil Aviation Organization with which, in accordance with Article 19, it shall remain open for signature and the said Organization shall send certified copies thereof to all States Members of the United Nations or of any Specialized Agency.

- b) le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt;
- c) la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 1^{er} de l'Article 21;
- d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception; et
- e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'Article 24 et la date de réception.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Tokyo le quatorzième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante-trois, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole.

La présente Convention sera déposée auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale où, conformément aux dispositions de l'Article 19, elle restera ouverte à la signature et cette Organisation transmettra des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

- b) el depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión y la fecha en que se hizo;
- c) la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con el primer párrafo del Artículo 21;
- d) toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción; y
- e) toda declaración o notificación formulada en virtud del Artículo 24 y la fecha de su recepción.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

HECHO en Tokio el día catorce de septiembre de mil novecientos sesenta y tres, en tres textos auténticos, redactados en los idiomas español, francés e inglés.

El presente Convenio será depositado en la Organización de Aviación Civil Internacional, donde quedará abierto a la firma, de conformidad con el Artículo 19, y dicha Organización transmitirá copias legalizadas del mismo a todos los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

CONGO (BRAZZAVILLE)

F. OLLASSA

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

Herbert Thunau.
Heinrich Gutman

GUATEMALA

Guillermo P. H.

HOLY SEE

Luemara Okamoto

INDONESIA

G. Riesenborn

ITALY

A. Ambrosini

Salvatore Lacopardo.

JAPAN

Shimo Sato

LIBERIA

Allen McCrank

PANAMA

JA *Charles A. K...*

PHILIPPINES

Myk...
E. J. ... *James P. ...*
...

REPUBLIC OF CHINA

W. H. ...
Sai-Tai Chow

REPUBLIC OF THE UPPER VOLTA

[Signature]
P. OLLA...

SWEDEN

Karl Sidenblom

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

Richard Wilberforce
Arnold Kean
Fred Burrows

UNITED STATES OF AMERICA

Robert P. Boyle

YUGOSLAVIA

Dr. Bogdan Jelenc
and representatives



Dirección General de
Aeronáutica Civil

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año de la Justicia por la Corrupción y la Impunidad"

Lima, 30 ABR. 2019

OFICIO N° 199-2019-MTC/12

Señor Embajador
ROBERTO SEMINARIO PORTOCARRERO
Director General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos
Ministerio de Relaciones Exteriores
Jr. Lampa 543
Lima



MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Unidad de Gestión Documental y Archivo
MESA DE PARTES

- 2 MAY 2019

RECIBIDO

Hora: 16:22



Asunto: Ratificación del Protocolo de Montreal de 4abr2014 (MP14) -- Enmienda al Convenio de Tokio de 14set1963

Ref.: a) Oficio s/n IATA del 11oct18
b) Informe N° 018-2019-MTC/12.POA del 29abr19

Tengo a bien dirigirme a usted, en conexión con la Resolución OACI N° A39-11 (Doc. 10075), aprobada durante el 39° Periodo de Sesiones de la Asamblea, celebrado en Montreal entre el 27 de setiembre y el 6 de octubre de 2016, por la cual se insta a todos los Estados contratantes a ratificar, con la máxima prontitud, el "PROTOCOLO que modifica el Convenio Sobre las Infracciones y ciertos otros Actos Cometidos a bordo de las Aeronaves" (MP14), y en atención a idéntica petición que formalmente recibimos de IATA con escrito de la referencia a).

En atención al Informe emitido por nuestra Coordinación de Política Aérea, (referencia b) que mi Despacho hace suyo y se acompaña adjunto al presente, este sector considera, en ejercicio de las funciones y atribuciones de esta DGAC por ser de interés nacional y por constituir objetivo permanente del Estado en materia de aeronáutica civil de conformidad con la Ley 27261, no sólo pertinente sino beneficioso para el Perú, proceder como lo ha dispuesto la Asamblea de la OACI y la entidad privada que concentra el 83% del tráfico aerocomercial internacional a nivel mundial.

En tal sentido mucho agradeceré de su Despacho que, en uso de las atribuciones y responsabilidades que por ley corresponden al sector Relaciones Exteriores, se sirva disponer el inicio y conclusión del respectivo proceso de perfeccionamiento y ratificación del referido Protocolo, con arreglo a lo dispuesto en nuestra Constitución Política y normas legales pertinentes.

Para ello, adjunto al presente sirvase encontrar la siguiente documentación:

- a) Informe N° 018-2019-MTC/12.POA y sus adjuntos.
- b) Copias del texto auténtico del referido Protocolo MP14
- c) Textos administrativos para la ratificación del Protocolo MP-14
- d) Modelo de Instrumento de Ratificación

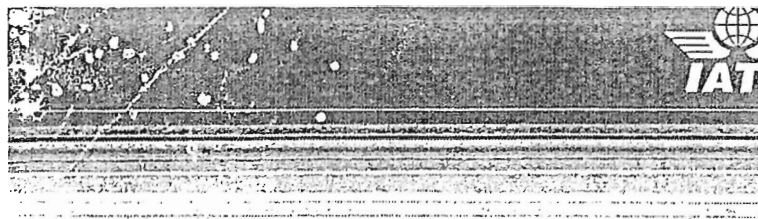
Es propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y estima.

Atentamente,



JOSE CARLOS PAVIC MORENO
Director General de Aeronáutica Civil

MRE	MESA DE PARTES
CÓDIGO	RECIBIDO
Trámite a cargo de	2-15-3/192
DSK	- 2 MAY 2019
Copias para Información	1
	2
Observaciones	
EL PERÚ PRIMERO	



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	
	
E-280226-2018	
FECHA Y HORA: 2018/10/11 15:24:31	
REGISTRADOR:	RODOLFO KEVIN PUMARICRA GARAY
Revisa tus trámites en nuestro www.mtc.gob.pe/sdt	

20346845610

MTC
Oficina de Coordinación
Administrativa
SECRETARIA GENERAL

17 OCT 2018

Lima, 11 de octubre de 2018

Señor
Edmer Trujillo Mori
Ministro
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Presente.-

Ref. Ratificación del Protocolo para Modificar el Convenio de Tokio de 1963 (conocido como Protocolo de Montreal 2014)

De nuestra consideración:

Desde la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA por sus siglas en inglés) que agrupa a más de 280 líneas aéreas, representando el 83% del tráfico aéreo mundial, nos es grato dirigirnos a usted a fin de transmitir nuestra preocupación por el número creciente de incidentes con pasajeros indisciplinados a bordo de vuelos comerciales y asimismo solicitar el apoyo del Gobierno Peruano para ayudarnos a abordar este problema. Concretamente, nos gustaría resaltar la urgente necesidad de que el Estado pueda ratificar el "Protocolo para enmendar el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves" (el Protocolo de Montreal 2014 – MP14), mediante el cual se lograra enmendar el "Convenio sobre Delitos y otros actos cometidos a bordo de aeronaves" según la Resolución A39-11 de la Asamblea de la OACI (Apéndice C).

Asegurar el funcionamiento de operaciones seguras y eficientes de los vuelos comerciales es el objetivo compartido de los gobiernos, las aerolíneas y la industria aérea en general. Sin embargo, los incidentes con pasajeros indisciplinados a bordo de aeronaves, que amenazan la seguridad y la protección, se han convertido en un problema significativo que enfrentan las aerolíneas y las tripulaciones de vuelo y de cabina.

Las estadísticas mundiales recopiladas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), trabajando en el Perú con la Asociación de Empresas del Transporte Aéreo Internacional – AETAI, muestran una clara tendencia al alza de incidentes con pasajeros indisciplinados desde 2007. Solo en 2015, hubo más de 10,800 informes de pasajeros indisciplinados, lo que equivale a 1 incidente por 1,205 vuelos, el 11% de los cuales se clasificaron como incidentes de Nivel 2, que son de naturaleza física.

Casualmente el pasado fin de semana tuvimos un reciente evento de esta naturaleza, como fue publicado en varios medios el 06 de octubre del 2018. El incidente en cuestión involucró una aeronave de "Avianca que partió de Colombia con destino a Chile" y "tuvo que hacer un aterrizaje inesperado en el aeropuerto Jorge Chávez, luego que uno de sus pasajeros protagonizara un incidente. Según información policial, el extranjero Ángel Bustamante Campos fue bajado del avión tras mostrar una actitud violenta contra los demás pasajeros, al parecer, luego de haber ingerido alcohol. Aunque intentaron calmarlo, todo se habría vuelto incontrolable. Los agentes policiales ingresaron a la aeronave y encontraron al extranjero tendido sobre los asientos en estado inconsciente. Además hallaron una botella de whisky." ¹

¹ <http://america.veoinfo.com/avion-ateriza-de-emergencia-en-aeropuerto-jorge-chavez-por-pasajero-ebrio/>
<https://panamericana.pe/24horas/locales/253012-avion-ateriza-emergencia-aeropuerto-jorge-chavez-pasajero-ebrio>
<http://lnews.com.pe/asociacion-de-hoteles-revela-que-hizo-gestiones-para-cambiar-dominio-de-elecciones/>

International Air Transport Association

IATA Sucursal del Perú
Calle German Schreiber 205, Ofic.501-A
San Isidro
Lima – Perú

Tel: +51 1 621 2182
Fax: +51 1 719-1376

Vemos entonces que el comportamiento de los pasajeros indisciplinados está poniendo en peligro la seguridad de los vuelos al mismo tiempo que perturba la experiencia de viaje de otros pasajeros. Estos incidentes también causan interrupciones operativas (por ejemplo, retrasos o desviaciones) y agregan un costo significativo para las aerolíneas. Sin embargo, en muchos casos, los pasajeros indisciplinados no son responsables de su mal comportamiento debido a las deficiencias del Convenio de Tokio de 1963.

La industria aérea está trabajando en un conjunto de medidas integrales pero equilibradas para abordar este problema, centrándose en la prevención y gestión de incidentes, así como en la mejora de medidas disuasivas de carácter legal. El MP14 representa una oportunidad para que los Estados implementen un instrumento legal internacional que les brinde los medios para tratar con pasajeros indisciplinados con mayor eficacia e impedir futuros incidentes. El MP14 lo hace mediante:

- a) La extensión de la jurisdicción obligatoria al Estado de aterrizaje previsto y al Estado del operador, pero con las salvaguardas adecuadas para proteger la seguridad jurídica y la proporcionalidad. Estos cambios cerrarán las brechas existentes en el Convenio, brindando a los Estados las herramientas legales que requieren para hacer frente a los pasajeros indisciplinados. La ratificación del MP14 proporcionará la uniformidad necesaria y evitará un entramado de medidas nacionales.
- b) La aclaración de ciertos comportamientos que, como mínimo, deben considerarse infracciones o delitos que deben estar sujetas a procedimientos penales u otros procedimientos legales. La elaboración de los tipos de comportamientos prohibidos mejorará la seguridad de los pasajeros, las autoridades policiales y las aerolíneas.
- c) El reconocimiento del derecho expreso de las aerolíneas a buscar una compensación por los costos incurridos como resultado del comportamiento indisciplinado de los pasajeros. La presencia de esta cláusula deberá tener un fuerte valor disuasorio.

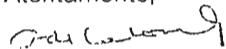
Sin el liderazgo de Estados como el Perú, otros Estados no pueden ser incentivados para priorizar la ratificación. Creemos que con ello se enviaría un fuerte mensaje sobre la necesidad de buscar la uniformidad si el Perú es uno de los primeros países en adoptar el MP14.

Junto con las medidas operativas que ya están siendo implementadas por las aerolíneas (tales como una mejor capacitación en técnicas de desescalada, limitación y/o servicio moderado de alcohol, etc.) y otras partes interesadas en prevenir y gestionar incidentes relacionados con la indisciplina, el MP14 proporcionará un elemento disuasivo internacional más efectivo al hacer que las consecuencias de tal comportamiento sean claras y ejecutables. Esto conducirá a una experiencia de viaje en avión más segura y agradable para todos.

Teniendo en cuenta lo expresado en la presente carta, le solicitamos muy respetuosamente que el Gobierno Peruano considere especialmente la ratificación de MP14 utilizando la Circular N° 288 de la OACI como guía y que se adjunta a la presente al igual que el texto del MP 14 y la Resolución A39-11 de la Asamblea de la OACI (Apéndice C).

Sin otro particular, me despido expresando mi profunda consideración y estima.

Atentamente,



Adriana de Carbonel
Gerente General
IATA Sucursal del Perú



cc:

- Sr. Juan Carlos Pavic, Director General de la DGAC, MTC
- Sr. Donald Castillo, Director de Seguridad Aeronáutica de la DGAC, MTC
- Sr. Carlos Gutiérrez, Gerente General, AETAI



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 47: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Jurídica

PROMOCIÓN DEL 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 (PROTOCOLO DE MONTREAL DE 2014)

[Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

RESUMEN

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. Durante una conferencia diplomática en abril de 2014, los Estados reconocieron la importancia de este problema y la necesidad de reforzar el derecho aeronáutico internacional y aprobaron el Protocolo de Montreal de 2014 (MP14). Éste modifica el Convenio de Tokyo de 1963 y proporciona un marco más sólido y mayor seguridad jurídica al otorgar a los Estados los medios pertinentes para poder adoptar medidas apropiadas contra los autores por su mala conducta. Sin embargo, el MP14 sólo entrará en vigor cuando lo ratifiquen 22 Estados.

En la presente nota se hace un llamamiento a todos los Estados para que agilicen 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.

Decisión de la Asamblea: A la luz de los beneficios reconocidos que aporta el MP14, la IATA invita a la Asamblea a instar a los Estados miembros a que otorguen prioridad a la ratificación del MP14 para reforzar la disuasión internacional contra la conducta insubordinada y perturbadora en los vuelos internacionales.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico: Desarrollo económico del transporte aéreo
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica
<i>Referencias:</i>	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 (Doc 10034) <i>Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores</i> (Circular 288)

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

I. INTRODUCCIÓN

1.1 Constituye la meta común de gobiernos, líneas aéreas y la industria de aviación en general asegurar la operación segura, protegida y eficiente de los vuelos comerciales. Sin embargo, los incidentes relacionados con pasajeros insubordinados a bordo de las aeronaves, que amenazan la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, se han convertido en un problema diario importante para las líneas aéreas y las tripulaciones de vuelo y de cabina.

1.2 La conducta de la pequeña minoría de pasajeros insubordinados afecta también negativamente a la experiencia de viaje de los demás pasajeros, causa perturbación operacional y ocasiona gastos significativos para las líneas aéreas.

1.3 La conducta insubordinada incluye la agresión de otros pasajeros o tripulantes, el abuso o acoso sexual, el consumo ilegal de narcóticos, la negativa a seguir las instrucciones de seguridad operacional, la formulación de amenazas que podrían afectar a la seguridad de la tripulación, los pasajeros y la aeronave, así como otros tipos de conducta turbulenta que afecta al debido orden y disciplina a bordo.

1.4 A partir de 2007, la IATA ha estado recopilando estadísticas sobre pasajeros insubordinados a partir del Sistema de evaluación de tendencias de seguridad, análisis e intercambio de datos (STEADES). Se trata de una base de datos que pertenece a la IATA y es administrada por ella, a la que presentan informes periódicos, de manera no obligatoria, 150 líneas aéreas. Es probable que las estadísticas subestimen considerablemente el alcance del problema.

1.5 En el Apéndice A se indican las estadísticas de STEADES sobre incidentes relacionados con pasajeros insubordinados en 2014. En dicho año, tuvo lugar un promedio de un incidente de pasajero insubordinado por 1 289 vuelos, lo que constituye un aumento, en comparación con un incidente por cada 1 362 vuelos en 2013. Si se añaden estos datos a las estadísticas procedentes de autoridades de aviación civil y a la información proporcionada por líneas aéreas afiliadas, indican que los incidentes relacionados con pasajeros insubordinados han pasado a ser más comunes.

1.6 Para abordar el problema, la IATA ha establecido un enfoque completo que abarca a numerosas partes interesadas y que debería adoptarse, en el que figura lo siguiente:

- a) *Disuasión internacional más eficaz* – asegurar que los Estados tengan los instrumentos jurídicos necesarios para poder imponer sanciones penales u otras, según corresponda, de modo que los pasajeros insubordinados se consideren responsables de su mala conducta.
- b) *Prevención y gestión* – asegurar que las líneas aéreas y otras partes interesadas adopten medidas para la prevención de incidentes de insubordinación y la gestión eficaz de los incidentes cuando ocurran, mediante orientación, instrucción e intercambio de mejores prácticas.

1.7 Los Estados reconocieron que el actual Convenio de Tokyo de 1963 (TC63) ya no constituye un marco jurídico suficiente para hacer frente a la conducta de pasajeros insubordinados debido a deficiencias de jurisdicción y la falta de claridad acerca de lo que constituye una infracción. Por consiguiente, el Protocolo de Montreal de 2014 (MP14) fue adoptado por los Estados en una conferencia diplomática el 4 de abril de 2014. Mejoró significativamente la capacidad de los Estados de ampliar su jurisdicción sobre infracciones al Estado del explotador y el Estado de aterrizaje.

1.8 Para que el Protocolo de Montreal de 2014 entre en vigor, un mínimo de 22 Estados debe adherirse al mismo, aceptarlo o ratificarlo. Hasta la fecha, lo han firmado 30 Estados y ratificado seis (Bahrein, Congo, Gabón, Guyana, Jordania y República Dominicana).

2. BENEFICIOS

2.1 Ampliación de la jurisdicción – 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. En una encuesta representativa de más de 50 líneas aéreas afiliadas a la IATA en 2013, más del 60% indicó la falta de jurisdicción como motivo principal para no enjuiciar a pasajeros insubordinados en puntos de destino extranjeros. En otros casos, 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.

2.2 TC63 otorga jurisdicción sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de las aeronaves al Estado de matrícula de la aeronave. Surgen problemas cuando el comandante de la aeronave entrega o desembarca a un pasajero insubordinado a las autoridades competentes, que pueden determinar que carecen de jurisdicción (en su calidad de Estado de aterrizaje) cuando la aeronave está matriculada en otro Estado. Asimismo, la policía y las autoridades en el Estado de matrícula pueden tener poca relación con un incidente que ocurre en otro país. Como resultado de ello, los pasajeros insubordinados son a menudo liberados y se les permite seguir su viaje sin que se sancione su mala conducta.

2.3 El MPI4 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. Específicamente, el MPI4:

- a) 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 aterrizaje debe considerar si la infracción constituye una infracción en el Estado del explotador; y
- b) 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.

2.4 Definición de las infracciones – El MPI4 aclara ciertas conductas que deberían considerarse, a lo mínimo, como infracciones y alienta a los Estados a adoptar procedimientos penales u otros de carácter jurídico. Las infracciones incluyen 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 (para fines de seguridad operacional). La descripción precisa de las categorías de conducta prohibida reforzará la seguridad jurídica.

2.5 Derecho de acción regresiva – las líneas aéreas suelen verse obligadas a asumir los costos en que incurren como resultado de incidentes relacionados con pasajeros insubordinados, que pueden ser elevados, alcanzando a veces más de 200 000 USD. En el MPI4 se reconoce que las líneas aéreas puedan tener el derecho de tratar de obtener compensación por los gastos en que incurren como resultado de la conducta de pasajeros insubordinados. La presencia de esta cláusula debería constituir un elemento disuasivo eficaz.

2.6 Al aplicarse con las medidas operacionales ya adoptadas por las líneas aéreas y otras partes interesadas para evitar y abordar los incidentes de insubordinación y una vez ampliamente ratificado, el MP14 proporcionará una disuasión más eficaz al aclarar y ejecutar las consecuencias de tal conducta. Esto ofrecerá a todos una experiencia de viaje más segura y agradable a bordo de las aeronaves.

3. LABOR CONEXA

3.1 Además del MP14, la Conferencia diplomática adoptó una resolución en que insta al Consejo de la OACI a que pida al Secretario General que actualice el *Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Circular 288) a fin de incluir una lista más detallada de infracciones y otros actos y efectuar cambios consiguientes en la Circular 288 de la OACI a raíz de la adopción del MP14.

3.2 Por consiguiente, en la segunda sesión de su 202º período de sesiones, celebrada el 11 de junio de 2014, el Consejo encargó al Secretario General que actualizara la Circular 288 de la OACI. A ese fin, el Secretario General estableció luego un Equipo especial sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados abarcando a Estados y organizaciones internacionales.

3.3 La IATA considera que el trabajo del Equipo especial es importante y de pertinencia vital para la gama completa de esfuerzos de los Estados en relación con esta cuestión. El Equipo especial está examinando el actual modelo de legislación que figura en la Circular 288 de la OACI, así como otras medidas prácticas y administrativas que los Estados pueden adoptar para abordar la conducta insubordinada a bordo de las aeronaves. La IATA ha apoyado la labor del Equipo especial participando en sus deliberaciones sustanciales y actuando de anfitrión de la más reciente reunión del Equipo especial en Ginebra, Suiza (30 y 31 de marzo de 2016).

3.4 La IATA se complace en apoyar la labor continua del Equipo especial y espera con interés las recomendaciones de este último respecto a la Circular 288 de la OACI.

4. DECISIONES

4.1 Al elaborar el MP14, los Estados reconocieron *"la intensificación de la gravedad y frecuencia de los comportamientos insubordinados a bordo de aeronaves que pueden poner en peligro la seguridad de las aeronaves o de las personas o bienes en las mismas o que ponen en peligro el buen orden y la disciplina a bordo"*.

4.2 Mientras reconoce las prioridades legislativas nacionales en competencia, la IATA insta a los Estados a que otorguen prioridad a la ratificación del MP14 para establecer un instrumento jurídico internacional que otorgue a la comunidad internacional los medios para tratar más eficazmente con los pasajeros insubordinados y constituya un elemento disuasivo para futuros incidentes.

4.3 La IATA invita a la Asamblea a instar a los Estados a que otorguen prioridad a la ratificación del MP14 para reforzar la disuasión internacional contra la conducta insubordinada y perturbadora en los vuelos internacionales.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Oficina General de
Atención al Ciudadano
y al Usuario

Dirección General de
Aeronáutica Civil

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

INFORME No. 018 -2019-MTC/12.POA

A : SR. JUAN CARLOS PAVIC MORENO
Director General de Aeronáutica Civil

DE : SR. LUIS HÉCTOR ARCE ESPINOZA
Coordinador Técnico de Política Aérea

ASUNTO : Ratificación del Protocolo de Montreal de 4abr2014 (MP14)
Enmienda al Convenio de Tokio de 14set1963

Ref. : a) Oficio s/n IATA del 11oct18 – HR N° E-280226-2018
b) Memorando N° 1677-2018-MTC/12.LEG de 19oct18
c) Memorando N° 326-2019-MTC/12.04 de 15feb19
d) Memorando N° 043-2019-MTC/12.POA de 9abr19
e) Informe N° 383-2019-MTC/12.07 de 16abr19
f) Resolución OACI N° A39-11 (Doc. 10075)

FECHA : Lima, 29 abril de 2019

En cumplimiento del decreto de su Despacho recaído sobre el Informe de la referencia e) emitido por la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones (DCA) en virtud del cual –en base a lo opinado favorablemente por las áreas competentes de esta DGAC con Memoranda de la referencia b), c) y d)- se recomienda continuar con las gestiones para la ratificación constitucional del "*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 (en adelante "el MP14"), y en tal sentido dispone tomar acción en coordinación con nuestra Cancillería para tal efecto; mediante el presente Informe Técnico favorable y sus adjuntos, elevamos a consideración de esa Dirección General el expedientillo requerido por la normativa y práctica de nuestra Cancillería para los fines de perfeccionamiento constitucional y ratificación del referido instrumento internacional.

Mediante documentos de la referencia b), c) y d) las áreas de Legal, Seguridad Aeronáutica y Política Aérea, opinan favorablemente a la ratificación en cuestión, y mediante el informe de la referencia e) la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones recomienda continuar con la gestión de la ratificación constitucional del referido Protocolo.

Cumpliendo con el encargo de su Despacho de iniciar ante Cancillería el proceso de ratificación del MP14, a continuación se manifiesta lo siguiente:

I.- ANTECEDENTES:

1. Con documento de la referencia a), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional - IATA Sucursal del Perú, la más importante entidad representativa de las aerolíneas que transportan en conjunto al 83% del tráfico aerocomercial internacional a nivel mundial, se dirige al Ministro de Transportes y Comunicaciones para transmitir su profunda preocupación por el creciente número registrado de incidentes ocasionados por pasajeros disruptivos o insubordinados, solicitando el apoyo del Gobierno del Perú en el sentido de que éste 'proceda con urgencia a ratificar el referido Protocolo MP14, por el que se aprueba una Enmienda al "*Convenio Sobre Las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos A Bordo De Las Aeronaves*" firmado en Tokio



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Aviación Civil

Dirección General de
Aeronáutica Civil

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

el 14 de septiembre de 1963, ("el Convenio") del que el Perú es Estado Parte desde el 10ago1978 de conformidad con el D.L. 22092 de 21feb1978.

2. El pedido de IATA, como lo señala la referida comunicación, es plenamente concordante con lo dispuesto por la Resolución N° A39-11 (referencia f) aprobada en idéntico sentido por la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, durante su pasado 39° Período de Sesiones, llevado a cabo en Montreal entre el 27 de setiembre y el 6 de octubre de 2016. Se adjunta copia de la parte pertinente de la referida Resolución OACI, que obliga al Perú por ser Estado Miembro de dicho organismo mundial, a fin de reforzar la disuasión internacional contra la conducta insubordinada y perturbadora en los vuelos internacionales.
3. El Protocolo MP14 ha sido adoptado en una Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico patrocinada por OACI y celebrada en Montreal, Canadá, entre el 26mar14 y el 4abr14, como lo señala su Introducción ante la intensificación y frecuencia registradas de comportamientos insubordinados que pueden poner en riesgo la seguridad de las aeronaves, o de las personas y bienes que son transportados en ellas o que ponen en peligro el orden y disciplina a bordo de las aeronaves, introduciendo para ello modificaciones al "*Convenio Sobre Las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos A Bordo De Las Aeronaves*" firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, ("el Convenio") del que el Perú es Estado Parte como ya se indicó, destinado a regular y sancionar multilateralmente las conductas disruptivas o Insubordinadas de los pasajeros a bordo de aeronaves en el transporte aéreo internacional.
4. El MP14, es el resultado de la precitada Conferencia Internacional en la que, de acuerdo a los registros de OACI, participó el Servicio Diplomático del PERU, por lo que se asume que el Acta Final de dicha Conferencia y el MP14 propiamente dicho, cuenta con la suscripción y conformidad de los Plenipotenciarios de nuestro país.
5. De los pronunciamientos técnico y legal –referencias c) y b)-, emitidos respectivamente por la Dirección de Seguridad Aeronáutica y la Abogada Principal, se desprende que no existe observación ni objeción al contenido y alcances del Protocolo, tanto con respecto a nuestra normativa y procedimientos técnicos de seguridad como con respecto a la legislación nacional aplicable.
6. Los cambios introducidos por el MP14 al Convenio de 1963, doce (12) en total desarrollados en los Artículos II a XIII del Protocolo, están dirigidos fundamentalmente a:
 - i) ampliar el alcance de "aeronave en vuelo" –que ya estaba considerado en otro sub artículo del Convenio- para incluir el denominado tiempo "block to block" o calza a calza;
 - ii) ampliar el ámbito de competencia y jurisdicción de los Estados cuando se producen las conductas disruptivas o Insubordinadas a bordo, para reconocer no solo la del Estado de Matrícula sino también la del "Estado de Aterrizaje" y del "Estado del Explotador";
 - iii) introducir la figura y el concepto del "Oficial de Seguridad A Bordo" (IFSO) aunque sin llegar a una definición ni a detallar las funciones del mismo, permitiendo la eventual regulación específica de sus funciones y atribuciones a los acuerdos o entendimientos bilaterales o multilaterales entre estados que autoricen o permitan la actividad de estos funcionarios que, tienen regulación básica en el Anexo 17 al Convenio de Chicago;
 - iv) entre otras disposiciones complementarias o conexas con lo indicado, tales como la facultad otorgada al comandante para entregar a los responsables para su procesamiento en el Estado de Aterrizaje, la inmunidad penal o administrativa de



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Vicepresidencia
del Consejo de
Ministros

Dirección General de
Aeronáutica Civil

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

los tripulantes, pasajeros y propietario o explotador de la aeronave ante eventuales responsabilidades frente al imputado o imputados, la obligación indemnizatoria del imputado frente a las personas jurídicas y naturales afectadas, etc.

II.- ANALISIS:

1. De acuerdo a la información proporcionada por IATA, (ref. a)) existe una clara tendencia al alza de incidentes con pasajeros Indisciplinados desde 2007.
2. El comportamiento de pasajeros insubordinados pone en peligro la seguridad de los vuelos que además causan interrupciones operativas como retrasos o desviaciones, lo que conlleva a un incremento en los costos para las aerolíneas, pero la responsabilidad en muchas ocasiones no recae en el pasajero disruptivo, dada las deficiencias existentes en el Convenio de Tokio de 1963.
3. Como ya lo han informado las áreas competentes de esta DGAC, las disposiciones del MP14 no colisionan con las normas y reglamentos legales o aeronáuticos vigentes en el Perú. Por el contrario, complementan e innovan las disposiciones del precitado Convenio de Tokio de 1963, del que Perú es Estado Parte.
4. A la fecha se tiene conocimiento que, son 30 los Estados que han firmado el MP14, de los cuales 14 lo han ratificado. Para la entrada en vigor del MP14, se requiere la ratificación de 22 Estados.
5. Si el Perú ratifica el MP14 puede incentivar a otros Estados de la Región a priorizar este tema teniendo en este Protocolo una importante herramienta disuasiva a nivel internacional que corrige las deficiencias jurídicas, proporcionando a los Estados un marco jurisdiccional más claro y efectivo para enfrentar el fenómeno mundial de los pasajeros insubordinados, no sólo por las autoridades del "estado de matrícula" como lo dispone el Convenio de Tokio, sino también del "estado de aterrizaje" y del "estado del explotador", figura esta última que resulta conveniente para el Perú, habida cuenta de su legislación y práctica aerocomercial por la cual los explotadores peruanos operan principalmente aeronaves de matrícula extranjera preservando al mismo tiempo la discreción en materia de enjuiciamiento.

III.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:

- I. Siendo el Perú Estado Parte del Convenio de Tokio de 1963, consideramos beneficiosa la ratificación del Protocolo de Montreal, dado que moderniza y actualiza sus disposiciones sin colisionar con la legislación nacional. Asimismo, se constituye en una herramienta internacional más efectiva para establecer y dar a conocer a los pasajeros insubordinados de las consecuencias de su comportamiento de forma clara y ejecutable, lo que conlleva a mejorar la experiencia de viaje con mayor seguridad para todos.
- II. La ratificación del referido Protocolo, no requiere de ninguna previa modificación o derogación de normas legales vigentes en el Perú sobre la materia, ni de medidas legislativas adicionales para su ejecución.
- III. Esta CPA recomienda firmemente proceder a elevar los Instrumentos de Ratificación del Protocolo MP14 acompañado del presente Informe y sus adjuntos a nuestra Cancillería; a fin que dicho sector, en ejercicio de sus responsabilidades y atribuciones, con la opinión favorable



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Infraestructura

Dirección General de
Aeronáutica Civil

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

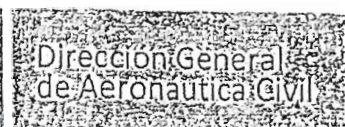
del MTC-DGAC, conduzca y de inicio al proceso de ratificación constitucional y comunique a OACI sobre dicha ratificación de la República del Perú.

Para el efecto, adjunto al presente sirvase encontrar copia de las comunicaciones de la referencia y anexos requeridos para el perfeccionamiento constitucional del MP14.¹ Finalmente, se acompaña proyecto de oficio de remisión del presente expediente a la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos de Cancillería, para los fines indicados.

Dr. LUIS HÉCTOR ARCE ESPINOZA
Coordinador Técnico de Política Aérea
Dirección General de Aeronáutica Civil

LHA/rcm/informesPOA/23abr19

¹ Protocolo de Montreal – MP14; Resolución A39-11 de la Asamblea de OACI (Doc. OACI N° 10075, parte pertinente); Textos Administrativos para la Ratificación del MP14



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

1677

MEMORANDO N° -2018-MTC/12.LEG



A : Sr. Luis Núñez Vidal
Director de Certificaciones y Autorizaciones

Asunto : Ratificación del Protocolo del Convenio de Tokio de 1963.

Ref. : Memorando N° 2005-2018-MTC/12.07

Fecha : Lima, 19 OCT. 2018

Tengo a bien dirigirme a usted, con relación al documento de la referencia, mediante el cual solicita opinión respecto al pedido de ratificación del Protocolo para enmendar el Convenio sobre Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves formulado por IATA.

Sobre el particular se le manifiesta lo siguiente:

1. La OACI convocó a una Conferencia Diplomática celebrada en Montreal en el año 2014 para considerar la enmienda del Convenio sobre Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio 1963).
2. En dicha conferencia los temas analizados fueron los siguientes:
 - Redefinición del concepto en vuelo.
 - Adición de nuevas jurisdicciones.
 - Incorporación de la alusión a los IFSOs (In – flight security officers).
 - Determinación de responsabilidad por las medidas tomadas con sujeción al Convenio.
 - Incorporación del artículo 15 bis (relativo a la lista de infracciones)
 - Incorporación del artículo 18 bis (relativo a la indemnización al explotador por parte del pasajero que fuera desembarcado o entregado en virtud del Convenio).
3. El marco legal vinculado (nacional e internacional) a los temas contemplados en el instrumento jurídico materia de análisis es el siguiente:

LEGISLACIÓN NACIONAL

El artículo 7.2 de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, Ley N° 28404 señala que los convenios internacionales en materia de seguridad de la aviación civil firmados y ratificados por el Perú serán de aplicación para el transporte aéreo nacional.

Por su parte, el artículo 11.2 y 11.3 de la referida Ley establece que el comandante tiene la facultad de desembarcar de la aeronave a todo pasajero perturbador o insubordinado, que





Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones



Dirección General
de Aeronáutica Civil

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

atente contra la seguridad, asimismo señala que los pasajeros considerados perturbadores o insubordinados podrán ser impedidos de realizar vuelos por vía aérea. Para tal fin los explotadores deberán informar a la Dirección General de Aeronáutica Civil dichos sucesos.

De igual modo, el artículo 12 del Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil aprobado por D.S. N° 007-2006-MTC señala que el comandante de la aeronave tiene la facultad de desembarcar de la aeronave a todo pasajeros perturbador o insubordinado, que atente contra la seguridad de las operaciones.

Adicionalmente, el Reglamento contempla aquellos supuestos en los cuales una persona será considerada un pasajero perturbador o insubordinado, incluyendo la agresión, intimidación o amenaza física o verbal contra un miembro de la tripulación, cuando dicho acto interfiere en el desempeño de las funciones del miembro de la tripulación o disminuye la capacidad de este para desempeñar sus funciones así como la negativa de obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o por un miembro de la tripulación en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de garantizar la seguridad de la aeronave o la de las personas o bienes a bordo de la misma, o con la finalidad de mantener el orden y la disciplina a bordo; entre otros supuestos.

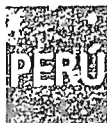
Por su parte, respecto al tema de la jurisdicción, la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Ley N° 27261 en sus artículos 6 y 7 establece la aplicación de la ley nacional y competencia jurisdiccional y la aplicación de la ley extranjera y la competencia jurisdiccional. El artículo 7° señala que los hechos ocurridos, actos realizados y delitos cometidos a bordo de una aeronave civil extranjera en vuelo sobre territorio peruano se rigen por las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, excepto en los siguientes casos, en que se someterán a las leyes y tribunales nacionales, cuando: a) Afecta la seguridad o el orden público del Perú o b) causa daño a personas o bienes en territorio peruano.

LEGISLACIÓN INTERNACIONAL:

El Anexo 17 del Convenio de Chicago define al oficial de seguridad a bordo como la persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y el gobierno del Estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para prestar servicios de protección personal exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales.

También define al pasajero perturbador como un pasajero que no respeta las normas de conducta en un aeropuerto o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal de aeropuerto o de los miembros de la tripulación y, por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de la aeronave.

Adicionalmente el Anexo 17 señala en su numeral 4.7.4 que cada Estado contratante asegurará que para que los agentes de mantenimiento del orden público u otras personas autorizadas puedan portar armas a bordo de las aeronaves, actuando en cumplimiento de su deber, se exija una autorización especial de conformidad con la legislación de los Estados interesados.



Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones



Dirección General
de Aeronáutica Civil

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

El numeral 4.7.5 del Anexo añade que cada Estado contratante considerará las solicitudes formuladas por cualquier otro Estado para permitir que personal armado, incluso oficiales de seguridad de a bordo, pueda viajar a bordo de aeronaves de los explotadores del Estado solicitante. Este tipo de viaje sólo se permitirá después de que todos los Estados interesados hayan llegado a un acuerdo al respecto.

Finalmente, el numeral 4.7.7 establece que cada Estado contratante que decida emplear a oficiales de seguridad de a bordo asegurará que se trate de funcionarios gubernamentales especialmente seleccionados y entrenados, teniendo en cuenta los aspectos relativos a la seguridad operacional y de la aviación a bordo de una aeronave, y cuyo empleo se decida de acuerdo con la evaluación de la amenaza que realice la autoridad competente. El empleo de oficiales de seguridad de a bordo se coordinará con los Estados interesados y será estrictamente confidencial.

4. Con relación a los temas de índole técnico corresponde a la Dirección de Seguridad Aeronáutica emitir su pronunciamiento, sugiriendo se evalúe el impacto que tendría la ratificación del protocolo en la seguridad (safety y security) así como la viabilidad de implementar lo contemplado en dicho instrumento jurídico, considerando su aplicación al transporte aéreo nacional.

Atentamente,

Paola Mantilla de las Casas
Abogada



Registro N° E-280.226-2018

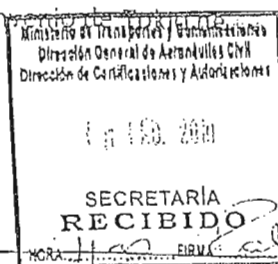
MEMORANDO N° 326 -2019-MTC/12.04

Al : Sr. LUIS NUÑEZ VIDAL
Director de Certificaciones y Autorizaciones

Asunto : Ratificación del Protocolo para Modificar el Convenio de Tokio 1963 (Protocolo de Montreal 2014)

Ref. : Memorando 2040-2018-MTC/12.07

Fecha : Lima, 15 FEB. 2019



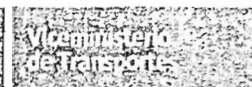
Tengo a bien dirigirme a usted en atención al documento de la referencia, a fin de señalar lo siguiente respecto a la ratificación del protocolo de Montreal 2014, que es un instrumento internacional para modificar el Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves (Convenio de Tokyo 1963).

El Convenio de Tokyo surge pues existían diferencias en las modalidades previstas en distintos derechos internos de los países para la aplicación extraterritorial de las normas para establecer jurisdicción respecto de las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves, los redactores del Convenio de Tokio se propusieron lograr un cierto grado de uniformidad internacional en las normas aplicables para el juzgamiento por este tipo de infracciones.

En este sentido, el Convenio de Tokio perseguía como cometido:

- Otorgarle jurisdicción sobre los actos ocurridos a bordo de las aeronaves al Estado de matrícula;
- Dar determinadas prerrogativas al comandante de la aeronave para controlar a los pasajeros que ya hubiera cometido o estuvieran a punto de cometer una infracción o realizar una acción que pusiera en peligro la seguridad de la aeronave;
- Establecer las responsabilidades del Estado de aterrizaje donde se desembarque o entregue al presunto infractor.

El Convenio de Tokio se aplica a las infracciones a las leyes penales que se cometan a bordo mientras la aeronave se halla en vuelo o en la superficie de alta mar o de un territorio no soberano, así como a los actos que, sin ser infracciones a las leyes penales, pongan en peligro la seguridad de la aeronave o el buen orden y la disciplina a bordo. La aeronave debe estar matriculada en un Estado Parte y se la considera en vuelo "desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de



Dirección General
de Aeronáutica Civil

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

aterrizaje." La definición de aeronave en vuelo fue tomada del Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, de 1952.

A efectos de evaluar si hay algún aspecto técnico que genere un impacto, se comentará en lo posible cada uno de los cambios que propone el protocolo de Montreal 2014 respecto al Convenio de Tokyo de 1963:

Convenio de Tokyo 1963

Artículo 1

3. A los fines del presente Convenio se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

Protocolo de Montreal 2014

Artículo 1

3. Para los fines del presente Convenio:

a) Se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo; y

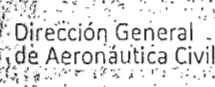
b) Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, la expresión "Estado de matrícula" como se emplea en los Artículos 4, 5 y 13 del Convenio se considerará que es el Estado del explotador".

La modificación de la definición propuesta se sustenta en que aplicando la definición actual de "en vuelo", las infracciones que se cometen cuando la aeronave está en rodaje o mientras se la remolca antes del despegue quedan fuera del alcance del Convenio de Tokio. Sin embargo, el comandante de la aeronave está autorizado para ejercer sus prerrogativas. Si la infracción se comete una vez que se han cerrado las puertas pero antes de aplicarse la fuerza motriz para el despegue, es de suponer que se aplicarían las leyes nacionales.

La definición propuesta en el Protocolo de Montreal es muy similar a aquella descrita en el Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional de 2010 (Convenio de Beijing).

Respecto a este cambio en el Convenio de Tokyo vigente (modificación de la definición de aeronave en vuelo), desde el punto de vista técnico no hay repercusión.

Tal como se ha explicado anteriormente, este convenio busca establecer un marco legal para las infracciones a las leyes penales que se lleven a cabo a bordo de la aeronave. Por



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

lo que al modificar la definición de aeronave en vuelo, se busca reducir las lagunas dejadas por la definición vigente.

Convenio de Tokyo 1963

Artículo 3

1. El Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo.
2. Cada Estado Contratante deberá tomar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.
3. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

Protocolo de Montreal 2014

Artículo 3

1. El Estado de matrícula de la aeronave será competente para ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo.
 - 1 bis. Un Estado también es competente para ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo:
 - a) en calidad de Estado de aterrizaje, si la aeronave a bordo de la cual se comete la infracción o el acto aterriza en su territorio con el presunto infractor todavía a bordo; y
 - b) en calidad de Estado del explotador, si la infracción o el acto es cometido 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.
2. Cada Estado contratante deberá tomar las medidas que sean necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.
 - 2 bis. Cada Estado contratante también deberá tomar las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre las infracciones cometidas a bordo de una aeronave en los casos siguientes:
 - a) en calidad de Estado de aterrizaje, si:
 - i) la aeronave a bordo de la cual se comete la infracción tiene su último punto de despegue o próximo punto de aterrizaje previsto dentro de su territorio y posteriormente aterriza en su territorio con el presunto infractor todavía a bordo; y
 - ii) se pone en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes



PERU

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

VIGENCIA DE LA LEY

Dirección General de Aeronáutica Civil

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

a bordo o el buen orden y la disciplina a bordo;

- b) en calidad de 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.

2 ter. Al ejercer su jurisdicción en calidad de Estado de aterrizaje, los Estados deberán considerar si la infracción en cuestión constituye una infracción en el Estado del explotador.

3. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

El Convenio de Tokyo señala que el Estado de aterrizaje no puede establecer jurisdicción si la infracción se comete a bordo de una aeronave matriculada en otro Estado, a menos que la infracción tenga algún tipo de efecto en su territorio o afecte a cuestiones de seguridad nacional.

Cuando se ha cometido una infracción a bordo de una aeronave, se encuentran presentes todos los pasajeros, es decir están los testigos de la infracción, lo cual representa claramente una ventaja para el sistema judicial que debe penalizar la infracción cometida a bordo.

La OACI ha incorporado el concepto de la jurisdicción del Estado de aterrizaje en Instrumentos legales posteriores al de Tokyo (1963), como por ejemplo en el caso de los Convenios de la Haya y Montreal, y más recientemente en el Convenio de Beijing y el Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Protocolo de Beijing), ambos de 2010.

Desde un punto de vista técnico, la modificación realizada en el Convenio de Montreal no supone ninguna afectación a las normas en materia de seguridad de la aviación, pues se trata de un instrumento legal aplicable a las infracciones a las leyes penales que se cometan a bordo mientras la aeronave se halla en vuelo o en la superficie de alta mar o de un territorio no soberano, así como a los actos que, sin ser infracciones a las leyes penales, pongan en peligro la seguridad de la aeronave o el buen orden y la disciplina a bordo.

Convenio de Tokyo 1963

Protocolo de Montreal 2014

Artículo 6

1. Cuando el Comandante de la aeronave tiene razones fundadas para creer que una persona ha cometido o está a punto de cometer a bordo una infracción o un acto previstos en el artículo 1, párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias:

- a) para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma;
- b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo;
- c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este capítulo.

2. El Comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de los pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave, de las personas y de los bienes en la misma.

Artículo 6

1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo una infracción o un acto previstos en el Artículo 1, párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias:

- a) para proteger la seguridad de la aeronave, o de las personas o bienes en la misma; o
- b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo; o
- c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.

2. El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de oficiales de seguridad de a bordo o de pasajeros con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave, o de las personas o los bienes en la misma.

3. Un oficial de seguridad de a bordo que va en una aeronave conforme a un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral entre los Estados contratantes pertinentes podrá tomar medidas preventivas razonables sin tal autorización cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave o de las personas en la misma de un acto de interferencia ilícita y, si el acuerdo o arreglo lo permite, de la comisión de infracciones graves.

4. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se entenderá en el sentido de obligar a un Estado contratante a establecer un programa de oficiales de seguridad de a bordo o concertar un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral que autorice a oficiales de seguridad de a bordo extranjeros a actuar en su territorio"



Dirección General
de Aeronáutica Civil

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

En el caso de la propuesta de cambio del artículo 6, se incluye al Oficial de Seguridad de a Bordo, cuya implementación en vuelos hacia o desde nuestro país, requiere en forma previa de la firma de instrumentos bilaterales que respalden la implementación de personal armado a bordo de las aeronaves.

Cabe citar que el Convenio de Montreal no obliga a los estados a implementar o firmar acuerdos para la implementación de los oficiales de seguridad de a bordo.

Desde un punto de vista técnico, este cambio no implica ningún impacto al desarrollo de las labores en seguridad de la aviación.

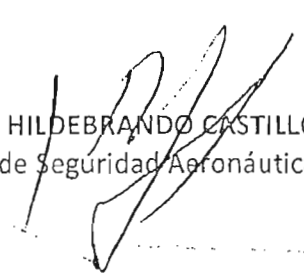
Otras modificaciones respecto al Convenio de Tokyo propuestas por el protocolo de Montreal están relacionadas a la inmunidad (artículo 10), el tratamiento de ciertas infracciones en los procedimientos judiciales (artículo 15 Bis) y la extradición de los infractores (artículo 16).

Al igual que en el caso de las modificaciones antes comentadas, el espíritu de las mismas tienen relación directa con el tratamiento de las infracciones cometidas a bordo de una aeronave contra las leyes penales del Estado parte del convenio.

A este respecto, se señala que no hay impacto en la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que se llevan a cabo en atención a lo señalado en el Anexo 17 al convenio de aviación civil internacional, de aprobarse la ratificación del Protocolo de Montreal 2014.

La determinación de si se aprueba con o sin reservas el Protocolo de Montreal 2014 corresponde únicamente a un análisis legal sobre sus implicancias y los cambios futuros que hubiese lugar en la legislación jurídica nacional para poder enfrentar las infracciones que se comentan a bordo de las aeronaves y que estas se encuentren tipificadas en el código penal.

Atentamente,


DONALD HILDEBRANDO CASTILLO GALLEGOS
Director de Seguridad Aeronáutica (e)



Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones



Dirección General
de Aeronáutica Civil

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

MEMORANDO N° 2040-2018-MTC/12.07

A : SR. DONALD CASTILLO GALLEGOS
Director de Seguridad Aeronáutica
Dirección General de Aeronáutica Civil

Asunto : Ratificación del Protocolo para modificar el Convenio de Tokio de 1963 (conocido como Protocolo de Montreal 2014)

Referencia : a) Memorando N° 1677-2018-MTC/12.LEG del 19.10.2018
b) Documento de Registro N° E-280226-2018 del 11.10.2018

Fecha : Lima, 23 OCT. 2018

Tengo a bien dirigirme a usted, con relación al documento de la referencia b), mediante el cual la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) trasmite su preocupación por el número creciente de incidentes con pasajeros indisciplinados a bordo de vuelos comerciales y solicita que el Gobierno Peruano considere la ratificación del "Protocolo para enmendar el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves" (el Protocolo de Montreal 2014 – MP14), mediante el cual se logrará modificar el Convenio de Tokio de 1963 para hacer frente a dicha problemática.

Al respecto, agradeceré sus comentarios al punto 4 del memorando de la referencia a) emitido por el área legal de esta DGAC, con relación a los temas de indole técnico a considerarse.

Atentamente,

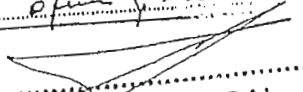
LUIS NÚÑEZ VIDAL
Director de Certificaciones y Autorizaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil



LNW/agp/eeb
23.10.2018
INT/DATA/MEMO/DSA

*8. 4/1/2019
 Guillermo Benito
 PLVIA*

Dirección General de Aeronáutica Civil Dirección de Certificaciones y Autorizaciones REG. N° FECHA: 15 FEB. 2019	
Autorizaciones ☐ Licencias ☐ Certificaciones ☐ Insp. Financiero ☐ Secretaria ☒	Conoc. y Fines Acción ✓ Atención Opinión Respuesta Informe Evaluación Devolución Coordinación Archivo
Obs. <i>Hacer pasar por A. al. a. t. a. b. p. fin. y. rec. u. l. a. c. i. o. n. e. s.</i>	


LUIS NUÑEZ VIDAL
 Director de Certificaciones y Autorizaciones
 Dirección General de Aeronáutica Civil



Dirección General de
Aeronáutica Civil

Reg. N° E-280226-2019

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

MEMORANDO N° 043 -2019-MTC/12.POA

A : SR. LUIS NÚÑEZ VIDAL
Director de Certificaciones y Autorizaciones

Asunto : Ratificación Protocolo de Montreal de 4abr2014 (MP14)
Enmienda al Convenio de Tokio de 14set1963

Ref. : a) Memorando N° 319-2019-MTC/12.07 de 18feb19
b) Memorando N° 326-2019-MTC/12.04 de 15feb19
c) Memorando N° 1677-2018-MTC/12.LEG de 19oct18
d) Documento Registro E-280226-2018 (11oct18)

Fecha : Lima, 9 de abril de 2019



Mediante el presente, esta CTPA emite la opinión y recomendación solicitada por su Despacho con memorando de la referencia a), relacionadas con el pedido que formula la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – IATA con carta de la referencia d) destinado a la ratificación en el Perú del *"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 (en adelante indistintamente "el Protocolo" o "el MP14").

1. El Protocolo ha sido adoptado en una Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico patrocinada por OACI y celebrada en Montreal, Canadá, entre el 26mar14 y el 4abr14, como lo señala su Introducción ante la intensificación y frecuencia registradas de comportamientos insubordinados que pueden poner en riesgo la seguridad de las aeronaves, o de las personas y bienes que son transportados en ellas o que ponen en peligro el orden y disciplina a bordo de las aeronaves, introduciendo para ello modificaciones al *"Convenio Sobre Las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos A Bordo De Las Aeronaves"* firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, ("el Convenio") del que el Perú es Estado Parte desde el 10ago1978 de conformidad con el D.L. 22092 de 21feb1978 por el que se aprueba dicho Convenio, que regula y sanciona multilateralmente las conductas disruptivas o insubordinadas de los pasajeros a bordo de aeronaves en el transporte aéreo internacional.
2. El MP14, como se ha indicado es el resultado de una Conferencia Internacional diplomática en la que, de acuerdo a los registros de OACI, participó el PERU. Esta CTPA desconoce cualquier información sobre la composición y actividades de la representación peruana acreditada en dicha conferencia así como sobre los hechos y documentos en los que ésta habría participado con su firma; por lo que, al no existir evidencia en contrario, debemos entender que el Acta Final de dicha Conferencia y el MP14 propiamente dicho, cuenta con la suscripción y conformidad de los Plenipotenciarios de nuestro país.
3. De otro lado, de la lectura de los pronunciamientos técnico y legal, emitidos respectivamente por la DSA y nuestra Abogada Principal con memoranda de la



PERU

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Aeronáutica Civil

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

referencia b) y c), se desprende que no existe observación ni objeción al contenido y alcances del Protocolo, con respecto a nuestra normativa y procedimientos técnicos de seguridad como con respecto a la legislación nacional aplicable.

4. Por nuestra parte, consideramos que los cambios introducidos por el MP14 al Convenio de 1963, doce (12) en total desarrollados en los Artículos II a XIII del Protocolo, están dirigidos fundamentalmente a:

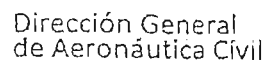
- i) ampliar el alcance de "aeronave en vuelo" –que ya estaba considerado en otro sub artículo del Convenio- para incluir el denominado tiempo "block to block" o calza a calza-,
- ii) ampliar el ámbito de competencia y jurisdicción de los Estados cuando se producen las conductas disruptivas o insubordinadas a bordo, para reconocer no solo la del Estado de Matrícula sino también la del "Estado de Aterrizaje" y del "Estado del Explotador".
- iii) introducir la figura y el concepto del "Oficial de Seguridad A Bordo" (IFSO) aunque sin llegar a una definición ni a detallar las funciones del mismo, permitiendo la eventual regulación específica de sus funciones y atribuciones a los acuerdos o entendimientos bilaterales o multilaterales entre estados que autoricen o permitan la actividad de estos funcionarios que, como señala la opinión de nuestra Abogada DGAC, tienen regulación básica en el Anexo 17 al Convenio de Chicago.
- iv) Entre otras disposiciones complementarias o conexas con lo indicado, tales como la facultad otorgada al comandante para entregar a los responsables para su procesamiento en el Estado de Aterrizaje, la inmunidad penal o administrativa de los tripulantes, IFSOs, pasajeros y propietario o explotador de la aeronave ante eventuales responsabilidades frente al imputado o imputados, etc.

CONCLUSIÓN:

En atención a los hechos y antecedentes analizados en el presente, esta CTPA considera que, siendo el Perú Estado Parte del Convenio de Tokio de 1963, y en vista que el MP14 moderniza y actualiza sus disposiciones sin colisionar con la legislación nacional, cuyas estipulaciones no encuentran observación de las áreas competentes; somos de opinión que en este estado, es recomendable coordinar con Cancillería el inicio del proceso de ratificación constitucional del mencionado Protocolo.

Atentamente,

Dr. LUIS HÉCTOR ARCE ESPINOZA
Coordinador Técnico de Política Aérea
Dirección General de Aeronáutica Civil



Fecha : Lima, 16 ABR. 2019

Dirección General de Aeronáutica Civil
 MESA DE PARTES
 Fecha: 16 ABR. 2019 Hora: 11:55
 Reg. No: 280226-18 Pasa:

CCA	☒	Conce. y Fines
DRP	☐	Acción
DSA	☐	Atención
ADM.....	☐	Opinión
CPO.....	☐	Respuesta
LEG.....	☐	Informe
MPD.....	☐	Evaluación
POA.....	☒	Devolución
SIG.....	☐	Coord. Conmigo
(V. PROPIA)	☒	Archivo

(V. PROPIA)
 DIRECTOR GENERAL

Tengo a bien dirigirme a usted con relación al pedido de IATA (documento de la referencia d) respecto a que Perú pueda ratificar el "Protocolo que modifica el Convenio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves" hecho en Montreal el 04 de abril de 2014.

Al respecto, se adjuntan los memorandos de la referencia a), b) y c), emitidos por las áreas competentes de esta DGAC:

- Abogada Principal;
- Dirección de Seguridad Aeronáutica; y,
- Coordinación Técnica de Política Aérea.

De acuerdo al memorando de la referencia c), la Abogada Principal no formula observaciones ni objeciones al contenido del Protocolo de Montreal de 2014, con respecto a nuestra normativa técnica de seguridad y la legislación nacional aplicable.

Asimismo, la Dirección de Seguridad Aeronáutica, en su memorando de la referencia b), señala que no habría impacto en la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que se llevan a cabo en atención a lo señalado en el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de aprobarse la ratificación del Protocolo.

Por último, con memorando de la referencia a), la Coordinación Técnica de Política Aérea emite opinión favorable y recomienda coordinar con Cancillería el inicio del proceso de ratificación constitucional del mencionado Protocolo, opinión que esta Dirección de Certificaciones y Autorizaciones comparte.

Por lo expuesto, se recomienda continuar con las gestiones para la ratificación constitucional del Protocolo de Montreal de 2014.

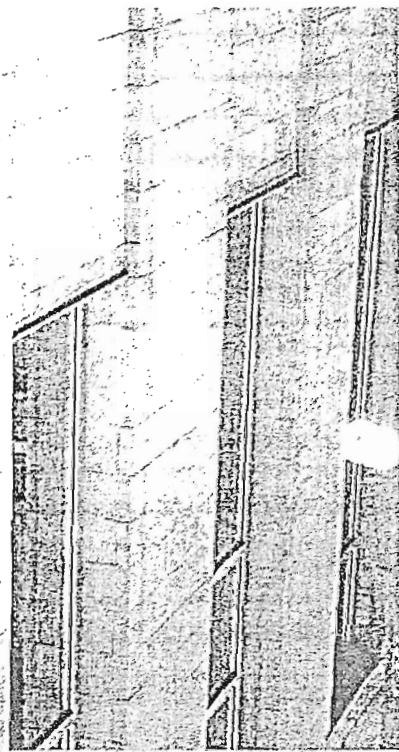
Atentamente,

LUIS NÚÑEZ VIDAL
 Director de Certificaciones y Autorizaciones
 Dirección General de Aeronáutica Civil

Jirón Zorritos 1203 - Lima - Perú
T. (511) 615-7800
www.mtc.gob.pe

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Publicado bajo la responsabilidad de la Secretaría General



Resoluciones vigentes de la Asamblea
[al 6 de octubre de 2016]

Doc 10075

OACI





| OACI

Doc 10075

Resoluciones vigentes de la Asamblea
(al 6 de octubre de 2016)

Publicado bajo la responsabilidad de la Secretaria General

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso,
por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes de ventas
y libreros pueden obtenerse en el sitio web de la OACI: www.icao.int.

Doc 10075, *Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 6 de octubre de 2016)*
Número de pedido: 10075
ISBN 978-92-9258-171-8

© OACI 2017

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción de ninguna
parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su transmisión, de
ninguna forma ni por ningún medio sin la autorización previa y por escrito de
la Organización de Aviación Civil Internacional.

PREFACIO

El presente documento contiene los textos de todas las resoluciones de la Asamblea de la OACI vigentes al clausurarse su 39° período de sesiones (septiembre/octubre de 2016).

El documento está dividido en diez Partes y dentro de siete de estas Partes hay varios subtítulos (la lista de Partes y subtítulos figura en el Índice). El texto de cada resolución aparece bajo la Parte o subtítulo apropiado. Cuando una resolución o parte de una resolución corresponde a más de una Parte o subtítulo, el texto completo de la resolución figura en el lugar que se considera más adecuado y solamente su número y el título son mencionados bajo las otras Partes o subtítulos.

Además del texto de las resoluciones vigentes (Partes I a X inclusive), este documento contiene:

- las reservas manifestadas por algunas delegaciones respecto de determinadas resoluciones adoptadas por la Asamblea que permanecen en vigor (Apéndice A);
- una lista de resoluciones resultantes de consolidaciones, con indicación de sus orígenes (Apéndice B);
- una lista de resoluciones que han sido consolidadas, con indicación de la resolución resultante (Apéndice C);
- un índice de materias de las resoluciones vigentes (Apéndice D); y
- un índice de las resoluciones vigentes (Apéndice E).

Las resoluciones o partes de las mismas que ya no están vigentes pueden encontrarse en el siguiente sitio web <http://www.icao.int/Meetings/a38/Pages/resolutions.aspx>

La primera vez que se adoptaron resoluciones de la Asamblea en ruso fue en el 19° período de sesiones (extraordinario), en 1973. Por consiguiente, las resoluciones en vigor adoptadas en dicho período de sesiones y en los subsiguientes son textos rusos auténticos. En la versión rusa del presente documento, se dan las traducciones hechas por la Secretaría de las resoluciones en vigor adoptadas por todos los períodos de sesiones de la Asamblea desde el 1° al 18°.

Las resoluciones de la Asamblea se adoptaron por primera vez en árabe en el 24° período de sesiones de la Asamblea. Todas las resoluciones adoptadas por el 24° y subsiguientes períodos de sesiones son textos árabes auténticos.

Las resoluciones de la Asamblea se adoptaron por primera vez en chino en el 33° período de sesiones de la Asamblea. Todas las resoluciones adoptadas por el 33° y subsiguientes períodos de sesiones son textos chinos auténticos.

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Parte I — Asuntos constitucionales y de política general	I-1
El Convenio sobre Aviación Civil Internacional	I-1
Miembros de la OACI	I-15
La Organización y sus órganos	I-16
Reglamento interno permanente de la Asamblea	I-30
Relaciones con los Estados contratantes	I-40
Relaciones con organizaciones internacionales y otros organismos	I-50
Política general relativa a programas especiales	I-58
Parte II — Navegación aérea	II-1
Comisión de Aeronavegación, sus órganos subsidiarios, reuniones técnicas y participación de los Estados	II-1
Secretaría técnica	II-2
Criterios permanentes y prácticas correspondientes relacionados con la navegación aérea	II-2
Anexos, PANS y manuales	II-25
Planes regionales	II-25
Ejecución de los planes regionales	II-25
Programas especiales	II-30
Aeronavegabilidad y operación de aeronaves	II-41
Licencias del personal e instrucción	II-43
Investigación de accidentes de aviación	II-50
Unidades de medida	II-50
Instalaciones, servicios y personal terrestres	II-50
Medidas técnicas contra los actos de interferencia ilícita	II-51
Parte III — Transporte aéreo	III-1
Políticas permanentes en la esfera del transporte aéreo	III-1
Parte IV — Financiamiento colectivo	IV-1
Parte V — Cuestiones jurídicas	V-1
Parte VI — Cooperación técnica	VI-1
Parte VII — Interferencia ilícita	VII-1
Cuestiones generales	VII-1
Continuidad de la política de la OACI relativa a la interferencia ilícita	VII-4
Otras cuestiones relativas a la interferencia ilícita	VII-22
Parte VIII — Organización y personal	VIII-1
Cuestiones de organización	VIII-1
Política general sobre el personal	VIII-1
Contratación y asignación	VIII-3
Nombramientos y ascensos	VIII-7

Asuntos varios	VIII-8
Parte IX — Servicios de idiomas y administrativos.....	IX-1
Idiomas.....	IX-1
Servicios administrativos.....	IX-5
Parte X — Finanzas	X-1
Reglamento financiero	X-1
Cuotas	X-5
Presupuestos	X-24
Fondo de capital circulante.....	X-31
Cuotas atrasadas	X-33
Cuentas e informes de auditoría	X-37
Asuntos varios.....	X-41
Apéndice A.....	A-1
Reservas respecto de las resoluciones adoptadas por la Asamblea de la OACI	
Apéndice B.....	B-1
Lista de resoluciones resultantes de consolidaciones, con indicación de sus orígenes	
Apéndice C.....	C-1
Lista de resoluciones que han sido consolidadas, con indicación de la resolución resultante	
Apéndice D.....	D-1
Índice de materias de las resoluciones vigentes	
Apéndice E.....	E-1
Índice de resoluciones vigentes	

PARTE V. CUESTIONES JURÍDICAS

A39-11	Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica
--------	---

Considerando que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea que tratan de los criterios de la Organización en la esfera jurídica, a fin de facilitar su observancia y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles, comprensibles y lógicamente organizados:

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica, según están formulados al clausurarse el 39º periodo de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* seguir adoptando en cada periodo de sesiones ordinario una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica; y
3. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A37-22.

APÉNDICE A

Criterio general

Considerando que la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general; y

Considerando que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

La Asamblea:

Reafirma la importancia de la función de las leyes para evitar y solucionar conflictos y disputas entre las naciones y pueblos del mundo y, en particular, para que la Organización pueda alcanzar sus metas y objetivos.

APÉNDICE B

Procedimiento para aprobar proyectos
de convenios de derecho aeronáutico internacional

La Asamblea resuelve:

Que lo siguiente constituye el procedimiento para aprobar proyectos de convenio:

1. Todo proyecto de convenio que el Comité Jurídico considere terminado para su presentación a los Estados como proyecto definitivo se transmitirá al Consejo, junto con el informe correspondiente.
2. El Consejo podrá tomar las medidas que estime oportunas, incluida la distribución del proyecto a los Estados contratantes y a otros Estados y a las organizaciones internacionales que determine.
3. Al distribuir el proyecto de convenio, el Consejo podrá añadir observaciones y proporcionar a los Estados y a las organizaciones la oportunidad de que presenten a la Organización los comentarios que deseen hacer, dentro de un plazo no inferior a cuatro meses.
4. Tal proyecto de convenio será examinado, para los fines de aprobación, por una conferencia que podrá convocarse juntamente con un período de sesiones de la Asamblea. La conferencia se reunirá por lo menos seis meses después de la fecha de transmisión del proyecto, según se indica en los párrafos 2 y 3 anteriores. El Consejo podrá invitar a dicha conferencia a todo Estado no contratante cuya participación estime conveniente, y decidirá si tal participación lleva aparejado el derecho de voto. El Consejo podrá también invitar a las organizaciones internacionales a estar representadas por observadores en la conferencia.

APÉNDICE C

Ratificación de los instrumentos internacionales de la OACI

La Asamblea:

Recordando su Resolución A37-22, Apéndice C relativa a la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago y demás instrumentos de derecho aeronáutico privado y otros instrumentos que se han elaborado y adoptado bajo los auspicios de la Organización;

Tomando nota con preocupación de que se sigue progresando lentamente en la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago antedichos, incluidos en particular los que introducen los Artículos 3 *bis* y 83 *bis* del Convenio de Chicago y los párrafos finales relativos a los textos en árabe y en chino;

Reconociendo la importancia de estas enmiendas para la aviación civil internacional, en particular para la viabilidad del Convenio de Chicago y la consiguiente y urgente necesidad de acelerar la entrada en vigor de las enmiendas que aún no están en vigor;

Reconociendo la necesidad de acelerar la ratificación y entrada en vigor de los instrumentos de derecho aeronáutico elaborados y adoptados bajo los auspicios de la Organización;

Consciente de que sólo la participación universal en dichos Protocolos de enmienda y en otros instrumentos permitiría alcanzar e incrementar los beneficios de la unificación de las reglas internacionales que contienen;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible las enmiendas del Convenio de Chicago que aún no estén en vigor, es decir, las que enmiendan el párrafo final para agregar los textos en árabe y en chino a los textos auténticos del Convenio, y las enmiendas de los Artículos 50 a) y 56 adoptadas en 2016;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen los Protocolos que introducen los Artículos 3 *bis*, 83 *bis* del Convenio de Chicago;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible los otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional, especialmente el Convenio de Montreal de 1999, el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo aeronáutico de Ciudad del Cabo de 2001, los dos Convenios de Montreal del 2 de mayo de 2009, el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010 y el Protocolo de Montreal de 2014;

Insta a los Estados que hayan ratificado dichos instrumentos a proporcionar al Secretario General las copias del texto y los documentos que hayan utilizado en el procedimiento de ratificación y aplicación de dichos instrumentos y que puedan servir como ejemplo para asistir a otros Estados en el mismo procedimiento; y

Encarga a la Secretaría General que adopte, en colaboración con los Estados, todas las medidas prácticas al alcance de la Organización para prestar asistencia, en caso de que la soliciten, a los Estados que se enfrentan con dificultades en el procedimiento de ratificación y aplicación de los instrumentos de derecho aeronáutico, incluidas la organización de seminarios teóricos o prácticos y la participación en los mismos para acelerar el proceso de ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

APÉNDICE D

Enseñanza del derecho aeronáutico

La Asamblea, considerando la indudable importancia que tiene para la Organización y los Estados la enseñanza especializada del derecho aeronáutico, de tal manera que estimule el conocimiento de una materia tan importante;

Invita al Consejo a que tome todas las medidas posibles para fomentar la enseñanza del derecho aeronáutico en aquellos Estados donde aún no se pueda obtener dicha enseñanza;

Insta a los Estados a que adopten las medidas apropiadas para alcanzar el fin anteriormente expuesto; y

Exhorta a los Estados contratantes y demás interesados a realizar contribuciones al Fondo Assad Kotaite de becas para estudios de posgrado y posdoctorado.

APÉNDICE E

Adopción de legislación interna sobre ciertas infracciones cometidas a bordo de aeronaves civiles (pasajeros insubordinados o perturbadores)

La Asamblea:

Reconociendo que, en virtud del Preámbulo y del Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, uno de los fines y objetivos de la Organización es fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional a fin de satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

TEXTOS ADMINISTRATIVOS PARA LA RATIFICACIÓN
DEL PROTOCOLO QUE MODIFICA EL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y
CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES
(PROTOCOLO DE MONTREAL, 2014)
O LA ADHESIÓN AL MISMO

1) Nombre completo del instrumento:

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 (Doc 10034)

2) Antecedentes:

Conferencia internacional sobre derecho aeronáutico para considerar la enmienda del *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Tokio, 1963), Montreal, 26 de marzo al 4 de abril de 2014.

3) Resumen:

El Protocolo de Montreal modifica el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (Convenio de Tokio, 1963). El Protocolo amplía el ámbito de jurisdicción al reconocer, bajo ciertas condiciones, la competencia del Estado de aterrizaje y del Estado del explotador para ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo de la aeronave. El establecimiento de dicha jurisdicción es obligatorio si se cumplen los criterios estipulados en el Protocolo.

El Protocolo extiende reconocimiento jurídico y ciertas protecciones a los oficiales de seguridad de a bordo. Asimismo contiene disposiciones que tratan cuestiones tales como la coordinación entre Estados, el debido proceso y trato equitativo, y el derecho de perseguir el cobro de indemnización con arreglo a las leyes nacionales.

4) Principales razones para la ratificación:

El Protocolo de Montreal es el resultado de esfuerzos colectivos de la comunidad internacional para ampliar el alcance del Convenio de Tokio a fin de permitir que Estados, distintos al Estado de matrícula, ejerzan jurisdicción sobre los pasajeros insubordinados. Al ampliar el ámbito de jurisdicción de manera obligatoria se reforzará la capacidad de los Estados de refrenar la intensificación de la gravedad y la frecuencia de comportamientos insubordinados a bordo de aeronaves. Así mismo, el Protocolo reconoce el deseo de muchos Estados de ayudarse mutuamente para refrenar el comportamiento insubordinado y restablecer el buen orden y disciplina a bordo de la aeronave.

5) Entrada en vigor:

De conformidad con su Artículo XVI, el Protocolo quedará abierto para la firma de todos los Estados en la Sede de la OACI, en Montreal, hasta su entrada en vigor.

De conformidad con su Artículo XVIII, el Protocolo entrará en vigor el primer día del segundo mes a partir de la fecha del depósito del vigésimo segundo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

6) Depositario:

Secretario General
Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
A la atención de: Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores
999 University Street
Montreal, Quebec
Canadá H3C 5H7

Adjuntos:

Modelo de instrumento de ratificación, aceptación o aprobación y modelo de instrumento de adhesión.

MODELO DE INSTRUMENTO DE [RATIFICACIÓN] [ACEPTACIÓN] [APROBACIÓN] DEL
PROTOCOLO DE MONTREAL DE 2014

(Debe ser firmado por el Jefe de Estado, el Jefe de Gobierno
o el Ministro de Relaciones Exteriores)

CONSIDERANDO que el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* se adoptó en Montreal, el 4 de abril de 2014;

CONSIDERANDO que el Protocolo fue firmado en nombre del Gobierno de [nombre del Estado] el [fecha];

Y CONSIDERANDO que en el párrafo 1 del Artículo XVII del Protocolo se especifica que el mismo está sujeto a la ratificación, aceptación o aprobación de los Estados signatarios;

POR LO TANTO YO, [nombre y título del Jefe de Estado, Jefe de Gobierno o Ministro de Relaciones Exteriores], declaro que el Gobierno de [nombre del Estado], habiendo considerado dicho Protocolo, lo [RATIFICA] [ACEPTA] [APRUEBA] y se compromete a cumplir fielmente todas las disposiciones del mismo.

EN FE DE LO CUAL, firmo este instrumento de [ratificación] [aceptación] [aprobación] en [lugar] el [fecha].

[Firma] y [Sello]

MODELO DE INSTRUMENTO DE ADHESIÓN AL
CONVENIO DE MONTREAL

(Debe ser firmado por el Jefe de Estado, el Jefe de Gobierno
o el Ministro de Relaciones Exteriores)

CONSIDERANDO que el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* se adoptó en Montreal, el 4 de abril de 2014;

Y CONSIDERANDO que en el párrafo 2 del Artículo XVII del Protocolo se especifica que todo Estado que no ratifique, acepte o apruebe el Convenio puede adherirse al mismo en cualquier oportunidad;

POR LO TANTO YO, [nombre y título del Jefe de Estado, Jefe de Gobierno o Ministro de Relaciones Exteriores], declaro que el Gobierno de [nombre del Estado], habiendo considerado dicho Protocolo, *SE ADHIERE* al mismo y se compromete a cumplir fielmente todas las disposiciones del mismo.

EN FE DE LO CUAL, firmo este instrumento de adhesión en [lugar] el [fecha].

[Firma] y [Sello]



PERÚ

Ministerio
del Interior

Secretaría General

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

Lima, 02 SEP. 2020

OFICIO N° 1446 -2020/IN/SG

Señor

GUSTAVO JULIO FRANCISCO LAURIE

Director General de Soberanía, Límites y

Asuntos Antárticos

Ministerio de Relaciones Exteriores

Presente. -

Asunto: Solicita opinión sobre adhesión del Perú al Protocolo de Montreal

Referencia: OF. RE (DSL) N°2-10-A/2

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención al documento de la referencia) mediante el cual el solicitó opinión institucional respecto a la adhesión del Perú al Protocolo de Montreal.

Al respecto, se remite copia del Informe N° 01136-2020/IN/OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio del Interior, para su conocimiento y fines.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para renovar a usted los sentimientos de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,

.....
RAMON HUAPAYA RAYGADA
Secretario General
MINISTERIO DEL INTERIOR

RHR/jpd

RUD N° 20200003260719



Firmado digitalmente por:
LAURIE ESCANDON Gustavo
Julio Eduardo Francisco FIR
10805539 hard
Motivo: [Encargado de la
Dirección General de Soberanía
Límites y Asuntos Antárticos]
Fecha: 08/01/2020 17:35:40-0500

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"

Lima, 08 de enero de 2020

OF. RE (DSL) N° 2-10-A/2

Solicita opinión sobre adhesión del
Perú al Protocolo de Montreal

Señor
Fredy Zelaya Herrera
Secretario General



Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de hacer de su conocimiento que, con fecha 1ro de enero del presente año, entró en vigor el "Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves" conocido como el "Protocolo de Montreal", instrumento internacional que fue suscrito en la ciudad de Montreal el 04 de abril de 2014. Desde la fecha de su entrada en vigor, dicho Protocolo ha quedado abierto para su adhesión como es el caso del Perú, si decidiera hacerlo.

El Protocolo de Montreal de 2014 enmienda el "Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves", suscrito en Tokio el 14 de setiembre de 1963, y al cual Perú se adhirió en el año 1978. La actualización de este convenio responde al creciente número de incidentes de comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de aeronaves, por lo que se ha hecho necesario aumentar considerablemente la capacidad de los Estados de extender la jurisdicción sobre las infracciones y actos pertinentes al Estado de aterrizaje y al Estado del explotador.

En ese sentido y considerando que el Protocolo de Montreal contiene modificaciones al Convenio de Tokio de 1963; entre ellas al Artículo 9, por medio del cual el comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado a las personas que comentan una infracción grave, es decir, en el caso del Perú, a la Policía Nacional del Perú, mucho se agradecerá conocer la opinión del Ministerio del Interior respecto al Protocolo de Montreal y a la conveniencia o no de que nuestro país se adhiera a dicho instrumento internacional.

Se acompaña, para una mejor evaluación, los textos del Convenio de Tokio de 1963 y del Protocolo de Montreal de 2014.

Atentamente,

Gustavo Julio Eduardo Francisco Laurie
Escandón
Ministro

6-69-DCI
30 ENE 2020



**PERÚ****Ministerio del Interior**

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DE LA UNIVERSALIZACIÓN DE LA SALUD"

Firmado digitalmente por:
PAZ MELENDEZ Eric
Franklin FAU 20131366966 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Director General De La
Oficina General De Asesoría
Jurídica
Fecha: 13/08/2020 20:31:33-0500

29

San Isidro, 13 de Agosto de 2020

INFORME N° 001136-2020/IN/OGAJ

A : RAMON ALBERTO HUAPAYA RAYGADA
SECRETARIO GENERAL

De : ERIC FRANKLIN PAZ MELENDEZ
DIRECTOR GENERAL DE LA OFICINA GENERAL DE ASESORIA
JURIDICA

Asunto : OPINIÓN SOBRE EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO SOBRE
ADHESIÓN DE LA REPUBLICA DEL PERU AL PROTOCOLO
MONTREAL

Referencia : OFICIO N° 1897-2020-CG PNP/SECEJE-UTD

Firmado digitalmente por:
ARJA VARA Midori Nila
FAU 20131366966 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 13/08/2020 19:48:18-0500

ANTECEDENTES:

- 1.1. Mediante Oficio RE (DSL) N° 2-10-A/2, el Ministerio de Relaciones Exteriores solicita opinión respecto a la conveniencia que nuestro país se adhiera al Protocolo Montreal que enmienda el "Convenio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves", suscrito en Tokio.
- 1.2. Con Oficio N° 000133-2020/IN/OGPP, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto remitió el Informe N° 080-2020-IN/OGPP/OCRI a la Dirección de Asuntos Internacionales de la Policía Nacional del Perú, a fin que emita su opinión técnica.
- 1.3. Mediante Oficio N° 120-2020-SUBCOMGEM/DIRASINT-DIVCIAE-DCI la Dirección de Asuntos Internacionales de la Policía Nacional, hace de conocimiento a la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto que con Oficio N° 86-2020-SUBCOMGEM/DIRASINT-DIVCIAE-DCI se remitió el Informe N° 12-2020-SUBCOMGEM/DIRASIN-DIVCIAE-DCI, mediante el cual emite opinión favorable sobre la adhesión de la República de Perú al protocolo Montreal.
- 1.4. Con Memorando N° 000524-2020/IN/OGPP, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto remitió a esta Oficina General de Asesoría Jurídica el Informe N° 000202-2020/IN/OGPP/OCRI de la Oficina de Cooperación y Relaciones Internacionales, a través del cual se da opinión favorable para la suscripción del mencionado Convenio, a fin que se emita opinión legal al respecto.
- 1.5. Así, con Memorando N° 000205-2020/IN/OGAJ la Oficina General de Asesoría Jurídica remite el expediente a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto a fin que a través de la Oficina de Cooperación y Relaciones Internacionales realice las coordinaciones necesarias con la Policía Nacional del Perú y determine si es viable la adhesión de la República del Perú al Protocolo Montreal, ello en atención a la

**PERÚ****Ministerio del Interior**

observaciones planteadas por la Policía Nacional considerando que dicho protocolo no se encuentra en fase de negociación y tampoco puede ser objeto de reservas.

- 1.6. Mediante Informe N° 251-2020/IN/OGPP/OCRI, de fecha 5 de junio de 2020, la Oficina de Cooperación y Relaciones Internacionales concluye que es necesario que la Dirección de Asuntos Internacionales de la Policía Nacional del Perú determine si es viable la adhesión de la República del Perú al Protocolo Montreal, recomendando que se remita el Informe a la Dirección de Asuntos Internacionales.
- 1.7. Con Oficio N° 1897-2020-CG PNP/SECEJE-UTD, se pone a conocimiento de esta Oficina General de Asesoría Jurídica que mediante Oficio N° 195-2020-SUBCOMGEN PNP/DIRASINT/DIVCIEA, la Dirección de Asuntos Internacionales emitió opinión favorable sobre la adhesión de la República del Perú al Protocolo de Montreal.

II. BASE LEGAL:

- 2.1. Constitución Política del Perú
- 2.2. Decreto Legislativo N° 1266, Ley de Organización y Funciones del Ministerio del Interior.
- 2.3. Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- 2.4. Resolución Ministerial N° 1520-2019-IN, que aprueba el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio del Interior.

III. ANÁLISIS:

- 3.1 Conforme a lo establecido en literal e) del artículo 36 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio del Interior, aprobado por Resolución Ministerial N° 1520-2019-IN, es función de esta Oficina General de Asesoría Jurídica, entre otras, emitir opinión jurídica legal sobre los proyectos de ley y demás normas y dispositivos que son materia de competencia del Sector Interior y demás órganos del Estado, cuando le sean requeridos.
- 3.2 Mediante Oficio RE (DSL) N° 2-10-A/2, el Ministerio de Relaciones Exteriores solicita opinión respecto al protocolo Montreal y la conveniencia que nuestro país se adhiera a dicho instrumento internacional, considerando que el Protocolo Montreal enmienda el "Convenio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves", suscrito en Tokio el 14 de setiembre de 1963, y al cual el Perú se adhirió en el año 1978.
- 3.3 Que, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 57 y el inciso 11 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú¹ se faculta al Presidente de la República a celebrar y ratificar Tratados o adherir a estos sin el requisito de la aprobación previa del congreso.
- 3.4 De conformidad con el artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1266, Ley de Organización y Funciones del Ministerio del Interior, se establece la competencia del Ministerio del Interior, señalando que ejerce competencia exclusiva a nivel nacional en materia de

¹ Artículo 57.- Tratados Ejecutivos

El Presidente de la República puede celebrar o ratificar tratados o adherir a éstos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso en materias no contempladas en el artículo precedente. En todos esos casos, debe dar cuenta al Congreso.

Artículo 118.- Atribuciones del Presidente de la República Corresponde al Presidente de la República:

(...)

11. Dirigir la política exterior y las relaciones internacionales; y celebrar y ratificar tratados.

(...)



orden interno y orden público. Así también, ejerce competencia compartida en materia de seguridad ciudadana, de acuerdo a Ley.

- 3.5 Al respecto, con Informe N° 12-2020-SUBCOMGEM/DIRASIN-DIVCIAE-DCI, el Departamento de Cooperación Internacional de la Dirección de Asuntos Internacionales de la Policía Nacional del Perú, señaló:

"Con la Finalidad de emitir opinión respecto a lo peticionado por la Cancillería, con fecha 05FEBR2020 la Dirección de Asuntos Internacionales convocó a una reunión con los representantes de las siguientes direcciones especializadas, que a continuación se detallan:

(...)

F. Los participantes luego de proceder a la revisión y análisis de la documentación ofrecida por el Ministerio de Relaciones Exteriores, opinaron lo siguiente:

- 1. Los participantes en conceso opinan favorablemente sobre la adhesión al Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Montreal, 26MAR-04ABR2014, en lo que respecta al artículo N° 9.*
 - 2. Con relación al numeral 1 del artículo 9 es de opinión en conceso que respecto al término "en su opinión" debe ser eliminado, y el término "constituye una infracción grave" debe estar establecido en una tabla de infracciones que tipifiquen los hechos suscitados.*
 - 3. En lo concerniente al numeral 3 del artículo 9 se debería agregar al final después de posesión legítima, el texto: "compatibilizados de conformidad al marco normativo del Estado contratante respecto al tratamiento de pruebas incriminatorias.*
 - 4. Por otro lado, es necesario hacer presente que acuerdo a la política del Estado ciertos aeropuertos del país se encuentran concesionados a operadores privados, existiendo por tal motivo, limitaciones en el libre acceso a la autoridad policial (PNP) lo cual traería como resultado demora, trastornos operativos para el cumplimiento del convenio a la pronta atención de requerimiento del comandante del aeronave.*
 - 5. Respecto a otras modificaciones mencionadas en el Protocolo se recomiendan sean analizadas por los sectores competentes en materia de aviación civil."*
- 3.6 En ese sentido, el mencionado Informe concluye que resulta favorable la adhesión al Protocolo Montreal que modifica el "Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves", en lo que respecta al artículo 9; sin embargo, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores deberá tener en cuenta lo opinado en los numerales 2, 3, 4 y 5 del literal F, del numeral II del citado Informe.
- 3.7 Con Memorando N° 000205-2020/IN/OGAJ, la Oficina de Asesoría Jurídica solicita a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto realizar las coordinaciones necesarias a través de la Oficina de Cooperación y Relaciones Internacionales con la Policía Nacional del Perú y determinar si es viable la adhesión de la República del Perú al Protocolo Montreal, ello en atención a la observaciones planteadas por la Policía Nacional del Perú considerando que dicho protocolo no se encuentra en fase de negociación y tampoco puede ser objeto de reservas.²

² Protocolo que modifica el Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves.



PERÚ

Ministerio del Interior

- 3.8 Es preciso señalar, que mediante Informe N° 000202-2020/IN/OGPP/OCRI la Oficina de Cooperación y Relaciones Internacionales, emite opinión favorable para la suscripción del mencionado Convenio, siendo que posteriormente con Informe N° 251-2020/IN/OGPP/OCRI, la mencionada Oficina concluye que es necesario que la Dirección de Asuntos Internacionales de la Policía Nacional del Perú determine si es viable la adhesión de la República del Perú al Protocolo Montreal, recomendando que se remita el Informe a la Dirección de Asuntos Internacionales.
- 3.9 Estando a ello, mediante Oficio N° 195-2020-SUBCOMGEN-PNP/DIRASINT/DIVCIEA-DCI, la Dirección de Asuntos Internacionales de la Policía Nacional del Perú, emite opinión favorable sobre la adhesión de la República del Perú al Protocolo Montreal.
- 3.10 En ese orden de ideas, teniendo como sustento las opiniones antes señaladas y estando al marco legal aplicable, esta Oficina General de Asesoría Jurídica opina que resulta legalmente viable la adhesión de la República del Perú al protocolo Montreal, siendo pertinente proseguir con el trámite respectivo.

IV. CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN:

Esta Oficina General de Asesoría Jurídica es de la opinión que resulta legalmente viable la adhesión de la República del Perú al protocolo Montreal, en lo que respecta al artículo 9.

Se recomienda que las otras modificaciones a efectuarse al citado Protocolo sean analizadas por el sector competente en materia de aviación civil.

Atentamente,

Midori Nila Barja Vara
Asistente Legal

El Director General de la Oficina General de Asesoría Jurídica en señal que conformidad suscribe el presente informe.

Documento firmado digitalmente

ERIC FRANKLIN PAZ MELENDEZ
DIRECTOR GENERAL
OFICINA GENERAL DE ASESORIA JURIDICA
MINISTERIO DEL INTERIOR

(EPM/mbv)

Artículo XVII

(...)

Todo Estado que no ratifique, acepte o apruebe el presente Protocolo de acuerdo con lo previsto en el párrafo 1 de este Artículo podrá adherirse al mismo en cualquier oportunidad. El instrumento de adhesión se depositará ante el Depositario.



PERÚ

Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos

Secretaría General

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

27 FEB. 2020

Miraflores,

OFICIO N° 544-2020-JUS/SG

Señor

Gustavo Julio Eduardo Francisco Laurie Escandón

Ministro Encargado de la Dirección General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos

Ministerio de Relaciones Exteriores

Jirón Lampa N° 580

Cercado de Lima

Presente.-

Asunto : Remite opinión técnica sobre Protocolo de Montreal en materia de extradiciones.

Referencia : a) OF. RE (DSL) N° 2-19-A/1.
b) Oficio N° 031-2020-JUS/GA

De mi especial consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted en atención al documento a) de la referencia, mediante el cual el Ministerio de Relaciones Exteriores solicitó al Ministerio de Justicia y Derechos Humanos opinión técnica sobre la propuesta del Protocolo de Montreal en materia de extradiciones.

Al respecto, el Gabinete de Asesores, mediante documento b) de la referencia, solicitó a la Dirección de Cooperación Jurídica Internacional, órgano competente en materia de extradiciones, que emita opinión respecto a la materia solicitada. En ese sentido, se adjunta el Informe N° 08-2020-JUS/DGJLR/DCJI que en los puntos 4.3 y 4.3.1 concluye que la regulación del Protocolo de Montreal en materia de extradiciones salva un vacío jurisdiccional y resguarda la integridad del sistema de transporte aéreo. Asimismo, otorga opinión favorable para que el estado peruano se adhiera a dicho instrumento internacional.

Hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi mayor estima y aprecio personal.

Atentamente,

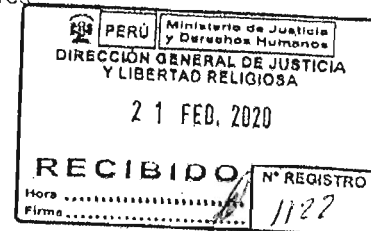
CARLOS ALBERTO CAVAGNARO PIZARRO
Secretario General
Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

MESA DE PARTES	
RECIBIDO	
CÓDIGO	2-19-A/16
Trámite a cargo de	DSL
28 FEB 2020	
Copias para información	
1	
2	
Observaciones	



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

INFORME N° 08 -2020-JUS/DGJLR/DCJI



PARA : ALEX RUEDA BORRERO
Director General de Justicia y Libertad Religiosa.

DE : LITA PORRAS OSPINO
Directora (e) de Cooperación Jurídica Internacional.

ASUNTO : Opinión técnica sobre el artículo XI del Protocolo de Montreal que sustituye el párrafo 1 del artículo 16 del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves

REFERENCIA : Oficio N° 031-2020-JUS/GA

FECHA : Miraflores, 21 FEB. 2020

Tengo el agrado de dirigirme a usted con la finalidad de remitir la opinión técnica de la Dirección de Cooperación Jurídica Internacional sobre el artículo XI del Protocolo de Montreal que sustituye el párrafo 1 del artículo 16 del *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, referido a las extradiciones.

I. ANTECEDENTES

1. El Ministerio de Relaciones Exteriores, mediante Oficio OF.RE (DSL) N° 2- 19-A/1, del 8 de enero de 2020, solicitó opinión al Ministerio de Justicia y Derechos Humanos sobre la adhesión del Estado peruano al Protocolo de Montreal.
2. El Gabinete de Asesores del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, mediante Oficio N° 031- 2020-JUS/GA del 28 de enero de 2020, traslada la solicitud del Ministerio de Relaciones Exteriores, solicitando opinión legal sobre el artículo XI del Protocolo de Montreal que sustituye el párrafo 1 del artículo 16 del *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Convenio de Tokio), referido a extradiciones.



L. PORRAS O.

II. BASE LEGAL

- Artículo 37 de la Constitución Política del Perú.
- Decreto Legislativo N° 957, Código Procesal Penal; modificado por el Decreto Legislativo N° 1281.
- Decreto Supremo N° 016- 2006- JUS, que aprueba las normas referidas al comportamiento judicial y gubernamental en materia de extradiciones y traslado de condenados; y sus modificatorias aprobadas por Decreto Supremo N° 010- 2008-JUS y Decreto Supremo N° 007- 2009-JUS.
- Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Convenio de Tokio).

III. COMPETENCIA



PERU

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

Despacho Viceministerial de Justicia

Dirección General de Justicia y Libertad Religiosa

Dirección de Cooperación Jurídica Internacional

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

La Dirección de Cooperación Jurídica Internacional (DCJI), unidad orgánica de la Dirección General de Justicia y Libertad Religiosa del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (Minjushd), es la encargada de presentar propuestas de tratados o normas, formular opinión jurídica en temas de cooperación jurídica internacional, así como promover la efectividad del sistema peruano de cooperación jurídica internacional entre sus operadores, mediante actividades de articulación, coordinación, difusión, capacitación y otras análogas, entre otras funciones. Ello conforme a los literales b) y c) del artículo 67 del Reglamento de Organización y Funciones del Minjushd.

IV. ANÁLISIS JURÍDICO

4.1. Consideraciones preliminares

Objeto del Tratado

- 4.1.1. El Protocolo de Montreal tiene como objeto enmendar las disposiciones del *Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves*, suscrito en Tokio el 14 de setiembre de 1963; respondiendo al deseo de muchos Estados de ayudarse mutuamente a refrenar el compartimiento insubordinado a bordo de una aeronave y restablecer el buen orden y la disciplina a bordo.¹

Naturaleza jurídica

- 4.1.2. El Protocolo de Montreal tiene naturaleza jurídica de tratado, pues reúne los requisitos exigidos por el Derecho Internacional para ser considerado como tal (artículo 2, numeral 1, inciso a, de la Convención de Viena sobre los Derechos de los Tratados de 1969). Así, se observa que este instrumento internacional ha sido celebrado por sujetos dotados de subjetividad internacional, origina una serie de derechos y obligaciones jurídicas, y se encuentra regido por el Derecho Internacional.

Sobre la entrada en vigor del Protocolo de Montreal

- 4.1.3. Fue adoptado el 4 de abril de 2014 en la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico celebrada en la ciudad de Montreal, y entró en vigor el 1 de enero de 2020, de conformidad con lo dispuesto en su artículo XVIII.²

Asimismo, fue suscrito o ratificado, según corresponda, por Angola, Bahrein, Benín, Brasil, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camboya, China, Congo, Cote d'Ivoire, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, España, Fiji, Finlandia, Francia, Gabon, Ghana, Guyana, India, Jordania, Kazajstán, Kuwait, Lesotho, Madagascar, Malasia, Malí, México, Mozambique, Nepal, Níger, Nigeria, Paraguay, Portugal, Qatar, República Dominicana, Rumania, Senegal, Sierra Leona, Singapur, Sudán, Togo, Turquía, Uganda y Uruguay.³

4.2. Extradición: la modificación del párrafo 1 del artículo 16 del Convenio de Tokio

- 4.2.1. Uno de los aspectos que se le critica al Convenio de Tokio es la existencia de un vacío jurisdiccional, pues no se le otorga competencia normativa de manera expresa a un Estado distinto al Estado de la matrícula de la aeronave. Contexto que origina que varios casos de insubordinados queden impunes, debido a que dicha limitación

¹ Preámbulo del Protocolo que modifica el convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves.

² Información disponible en https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Montreal_Prot_2014_ES.pdf

³ Información disponible en https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Montreal_Prot_2014_ES.pdf



PERÚ

Ministerio
de Justicia
y Derechos Humanos

Despacho
Viceministerial
de Justicia

Dirección General de
Justicia y Libertad
Religiosa

Dirección de
Cooperación Jurídica
Internacional

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

incide de manera directa en la competencia de un Estado para juzgar un delito y, de ser el caso, solicitar una extradición.⁴

Por lo que, a través del Protocolo de Montreal, se amplía la jurisdicción al Estado de aterrizaje y explotador respecto a los actos u omisiones que sean calificadas como hechos punibles y que atenten contra la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo, con la finalidad de lograr que los casos de insubordinación no queden impunes por la falta de jurisdicción.⁵

- 4.3. Con la modificación del artículo 3 y el párrafo 1 del artículo 16 del Convenio de Tokio, se logra implementar un mecanismo que salva un vacío jurisdiccional, delimitando los presupuestos⁶ que debe cumplir un Estado de aterrizaje o explotador para ejercer jurisdicción. Así, este cambio actúa como medio disuasivo de la comisión de delitos a bordo de aeronaves, protegiendo, con ello, la integridad del sistema de transporte aéreo en su conjunto.⁷

Convenio de Tokio de 1963 párrafo 1 del artículo 16 relativo a extradiciones	Protocolo que modifica el contenido sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Protocolo de Montreal) Artículo XI "sustitúyase el párrafo 1 del artículo 16 del Convenio por lo siguiente"
Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves matriculadas en un Estado Contratante, serán consideradas, a los fines de extradición, como si se hubiesen cometido, no solo en el lugar en el que hayan ocurrido, sino también en el territorio del Estado de matrícula de la aeronave.	Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves serán consideradas, a fines de extradición entre los Estados contratantes, como si se hubiesen cometido no sólo en el lugar en que hayan ocurrido sino también en los territorios de los Estados contratantes que deben establecer su jurisdicción de conformidad con los párrafos 2 y 2 bis del Artículo 3.



L. PORRAS O.

⁴ Informe del ponente del Subcomité Especial sobre la Elaboración de un instrumento para la modernización del Convenio de Tokio de 1963 sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, el 7 de mayo de 2012, Montreal, Canadá. Disponible en: <https://www.icao.int/Meetings/LC-SC-MOT/Working%20Papers/WP-1%20Rapporteur's%20Report.Sp.pdf> (Consultado: 18 / 02 / 2020)

⁵ Al respecto, sobre los antecedentes de la labor jurídica relacionada con los pasajeros insubordinados antes del 35° Período de Sesiones del Comité Jurídico de la Conferencia Internacional sobre Derecho Aeronáutico se indica que "1.5 Con respecto a la jurisdicción, el Subcomité expresó su parecer de que incluir y ejercer las jurisdicciones del Estado del explotador y del Estado de aterrizaje ayudaría a limar la creciente tendencia al comportamiento insubordinado a bordo de las aeronaves. En el Subcomité hubo acuerdo general en el sentido de que era deseable establecer esas jurisdicciones. También se consideraron otras bases de jurisdicción. Aún quedó por determinar si esas jurisdicciones serían obligatorias o facultativas." DCTC Doc número 4 22/1/14. Conferencia Internacional sobre derecho aeronáutico (Montreal, 26 de marzo al 4 de abril de 2014). Información disponible en: https://www.icao.int/Meetings/AirLaw/Documents/DCTC_04_es.pdf (Consultado: 17/02/2020)

⁶ Sobre el particular, se establece ciertas restricciones para que un Estado pueda ejercer jurisdicción. Cuando se trata de Estado de aterrizaje deberá cumplir con los siguientes requisitos a efectos de determinar su competencia para aplicar su legislación penal: i) la aeronave a bordo de la cual se comete la infracción tiene su último punto de salida o próximo punto de aterrizaje previsto dentro de su territorio y posteriormente aterriza en su territorio con el presunto infractor a bordo; y ii) se pone en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo o el buen orden y la disciplina a bordo (artículo 3, 2 bis, a) del Protocolo de Montreal). Asimismo, el Estado explotador podrá ejercer jurisdicción si la infracción es cometida a bordo de una aeronave arrendada sin tripulación al arrendatario que tiene su oficina principal o, de no tener arrendatario tal oficina, que tiene su residencia permanente en dicho Estado (artículo 3, 2 bis, b) del Protocolo de Montreal)

⁷ Informe del ponente del Subcomité Especial sobre la Elaboración de un instrumento para la modernización del Convenio de Tokio de 1963 sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, el 7 de mayo de 2012, Montreal, Canadá. Disponible en: <https://www.icao.int/Meetings/LC-SC-MOT/Working%20Papers/WP-1%20Rapporteur's%20Report.Sp.pdf> (Consultado: 18 / 02 / 2020)



PERÚ

Ministerio
de Justicia
y Derechos Humanos

Despacho
Viceministerial
de Justicia

Dirección General de
Justicia y Libertad
Religiosa

Dirección de
Cooperación Jurídica
Internacional

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

Es importante señalar que, las obligaciones que asumen los Estados al adherirse al Protocolo de Montreal no excluyen ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo a su normativa interna (artículo IV, que sustituye al artículo 3 del Convenio de Tokio).

Finalmente, indicar que, según el artículo 37 de la Constitución Política y el artículo 508 del Código Procesal Penal, la extradición se rige por los tratados en la materia en los que el Estado peruano sea Estado parte. *"Por consiguiente, las condiciones de procedencia, requisitos, prohibiciones y demás aspectos generales se rigen por las disposiciones del Tratado, dejando los aspectos procesales a la ley interna".⁸*

- 4.3.1. Por lo expuesto, la adhesión del Estado peruano al Protocolo de Montreal resulta ser una medida idónea y necesaria para no dejar en impunidad las infracciones y actos que atenten contra la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo.

V. CONCLUSIONES

Se emita opinión legal sobre respecto de su artículo XI del Protocolo de Montreal que sustituye el párrafo 1 del artículo 16 del Convenio de Tokio.

VI. RECOMENDACIONES

Se recomienda remitir el presente informe al Gabinete de Asesores del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos para su consideración.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente

LITA C. PORRAS OSPINO
Directora (e)
Dirección de Cooperación Jurídica Internacional

enm/pvch

⁸ Huapaya, A. (2007, Noviembre 16). Marco legal de la extradición en el Perú. [Mensaje de Blog]. Recuperado de <http://ahuapayao.blogspot.com/2007/11/marco-legal-de-la-extradicion-en-el.html> [Consulta: 18 de febrero de 2020]



PERÚ

Ministerio de Justicia
y Derechos Humanos

Gabinete de Asesores

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

Miraflores, 28 ENE. 2020

OFICIO N° 031-2020-JUS/GA

Señor

Alex Rueda Borrero

Director General

Dirección General de Justicia y Libertad Religiosa del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

Calle Scipión Llona N° 350

Presente.-

Atención : Dirección de Cooperación Jurídica Internacional.

Asunto : Traslada solicitud del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Referencia : OF. RE (DSL) N° 2-19-A/1

De mi especial consideración:

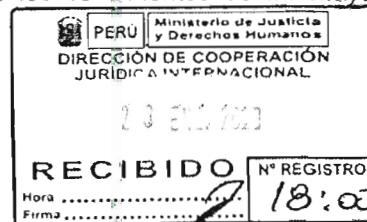
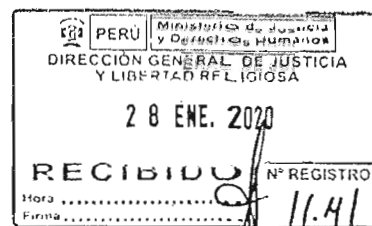
Tengo el agrado de dirigirme a usted en atención al documento de la referencia, mediante el cual el Ministerio de Relaciones Exteriores trasladó al Ministerio de Justicia y Derechos Humanos el pedido de opinión respecto al protocolo de Montreal.

Al respecto, manifestar que dicho protocolo modifica un artículo del Convenio de Tokio de 1963 (ratificado por el Perú) referido a extradiciones; motivo por el cual, solicitamos la opinión técnica de la Dirección de Cooperación Jurídica Internacional sobre este punto.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi mayor consideración y estima personal.

Atentamente,

Cecilia del Pilar García Díaz
Jefa del Gabinete de Asesores
Ministerio de Justicia y Derechos Humanos



28 ENE. 2020

PROVEIDO N° 221-2020-JUS/DGJLR

Preparar Informe.



Este documento ha sido impreso por Pablo Andrés Moscoso de la Cuba, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 23/11/20 02:36 PM

**MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES**

MEMORÁNDUM (DSL) N° DSL00386/2020

A : DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De : DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA, LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS
Asunto : "Protocolo que modifica el Convenio sobre Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves" - Protocolo de Montreal
Referencia : DGT014042019

Con relación al documento de la referencia, se remite a esa Dirección General copia de los oficios de los Ministerios de Justicia e Interior, que contienen sus opiniones favorables respecto a la adhesión del Perú al Protocolo que modifica el Convenio sobre Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves" (en adelante Protocolo de Montreal).

Como conoce esa Dirección General, el Protocolo de Montreal enmienda el "Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves", suscrito en Tokio el 14 de setiembre de 1963, al cual Perú se adhirió en el año 1978 y busca actualizar dicho convenio como respuesta al creciente número de incidentes de comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de aeronaves, que ha hecho necesario aumentar considerablemente la capacidad de los Estados de extender la jurisdicción sobre las infracciones y actos pertinentes al Estado de aterrizaje y al Estado del explotador.

En ese sentido, esta Dirección General considera que estas modificaciones son pertinentes para lograr un flujo aerocomercial más seguro y expresa su opinión favorable, haciendo suyos los argumentos a favor recogidos en las opiniones técnicas de la Dirección General de Aeronáutica Civil (remitido a ese despacho con Memorándum DSL004382019) y los sectores señalados en el párrafo precedente.

Lima, 23 de November del 2020

P A M D L C 1 0 7



Augusto David Teodoro Arzubíaga Scheuch

Embajador

Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos

JDG

Este documento ha sido impreso por Pablo Andrés Moscoso de la Cuba, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 23/11/20 02:36 PM

Anexos

Minjus MONTREAL.PDF

2-10-A = 41 (1).pdf

Proveidos

Proveido de Augusto David Teodoro Arzubiaga Scheuch (23/11/2020 11:17:39)

Derivado a Elizabeth Alice González Porturas

Pendiente inicial.

Proveido de Elizabeth Alice González Porturas (23/11/2020 11:37:14)

Derivado a Iván Adolfo Aybar Valdivia

Para conocimiento y fines correspondientes

Proveido de Iván Adolfo Aybar Valdivia (23/11/2020 13:21:28)

Derivado a Pablo Andrés Moscoso de la Cuba

Estimado Pablo, para conocimiento y fines correspondientes. Atte. IA