



**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**

**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/40-NE/21
04/04/18

**CUADRAGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/40)**

(Santiago de Chile, Chile, 5 de abril de 2018)

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

Cuestión 1.3 del
Orden del día: **Pasajeros Disruptivos**

(Nota de estudio presentada por Colombia – Punto Focal “Transporte y Política Aérea”)

Antecedentes

1. Los pasajeros que se comportan de manera insubordinada, disruptiva o perturbadora perjudican los servicios aéreos por los actos lesivos que cometen y que alteran el orden o la disciplina en los aeropuertos o a bordo de las aeronaves. Estos pasajeros pueden suponer un peligro para la seguridad a bordo, provocar interrupciones operacionales con la consecuente afectación que éstas suponen para los demás pasajeros (Ej. desvió de vuelo al alterno) y, conllevar significativos costos para las aerolíneas y explotadores de aeropuertos.
2. A fin de conjurar estos comportamientos, que son un problema en escala ascendente, algunos Estados de la región han desarrollado regulaciones y fortalecido su régimen sancionatorio y, dan aplicación efectiva a las sanciones administrativas a pasajeros perturbadores; en otros Estados no existe regulación especial para estos temas y están iniciando los procesos para dar tratamiento al asunto.
3. Que, en el GEPEJTA celebrado en la Isla de Flores, Guatemala; se trató el tema de los pasajeros disruptivos e insubordinados, y se determinó la posibilidad de elaborar un proyecto de recomendación que haga frente a las actuaciones insubordinadas o disruptivas por parte de los usuarios del servicio de transporte aéreo en los aeropuertos o a bordo de las aeronaves civiles.
4. En desarrollo de tal trabajo, la Republica de Colombia en su calidad de punto focal de la macrotarea de transporte y política aérea presenta a consideración, el proyecto de recomendación sobre “MEDIDAS COACTIVAS Y EDUCATIVAS A PASAJEROS PERTURBADORES”, con el fin de evaluarse la posibilidad de implementarse para los países miembros de la CLAC, medidas coactivas y

educativas a pasajeros perturbadores, como lo es la suspensión temporal del servicio de transporte aéreo, la imposición de sanciones pecuniarias al pasajero infractor, y medidas de advertencia como forma de educación a los usuarios del servicio de transporte aéreo a través de los procedimientos de seguridad como lo son los videos de seguridad –en inglés *safety video*–.

5. De otra Parte, se llama la atención en el hecho los Estados Contratantes de la Organización de Aviación Civil Internacional –OACI-, celebraron en Montreal, Quebec, la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico que se llevó a cabo del 26 al 4 de abril de 2014.

6. En esta Conferencia, manifestaron su preocupación por la intensificación, gravedad y frecuencia de comportamientos insubordinados, por lo que llevaron a la creación de nuevas medidas para refrenar tales actos indebidos con el objetivo de asegurar el restablecimiento del buen orden y la disciplina a bordo de las aeronaves.¹

7. Por tal razón, se redactó el Texto modificatorio del Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves firmado en Tokio en 1963 o Convenio de Tokio de 1963, el cual quedó plasmado en el “Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronave” o Protocolo de Montreal de 2014 –PM2014-; instrumento que, quedó abierto para la firma de todos los Estados en la sede de la OACI en Montreal, hasta su entrada en vigor de acuerdo al Artículo XVIII.²

8. De lo anterior, se tiene que de los países de la región, los Estados Unidos Mexicanos, la República Federativa de Brasil y la República del Paraguay firmaron el PM de 2014. De igual manera, se tiene que sólo la República Dominicana ratificó dicho instrumento internacional.

9. Es importante indicar que en la actualidad, el Protocolo de Montreal de 2014 no ha entrado a regir.³

Análisis

10. De lo expuesto, se revisó el texto del Protocolo de Montreal de 2014, en donde se encontró importantes modificaciones al Convenio de Tokio de 1963.

11. Se estableció una definición clara de aeronave en vuelo, ya que en su artículo 1.3, previó que: “*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 (...)*”.

12. De lo anterior, se considera que tal definición reviste de importancia, toda vez que las fases de remolque (*push back*), inicio de motores (*engine start up*) y carreteo (*taxiing*), son fases de la

¹ LOPEZ, JUAN ESTEBAN. Derechos y deberes de los usuarios del servicio de transporte aéreo en la comunidad andina de naciones y en el régimen legal colombiano (Tesis de Grado). Universidad Externado de Colombia. Facultad de Derecho. Bogotá. 2017. Pág. 238.

² LISBOA MONTT, ALVARO. XLI JORNADAS IBEROAMERICANAS DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACION COMERCIAL. Modificación del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio 1963) Progresos e inconvenientes. Madrid, España. 26 al 28 de noviembre de 2014. ISBN 978-84-697-2092-9 Pág. 153.

³ Tomado del portal web de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI el 07-03-2018: https://authoring2010.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Montreal_Prot_2014_EN.pdf

operación de una aeronave críticas para la seguridad operacional, y en las cuales deben ser protegidas por las normas de aviación civil internacional pertinentes.⁴

13. Se amplió el espectro de jurisdicción de los Estados para conocer sobre actos indebidos, no sólo limitándose al Estado de matrícula previsto en el Artículo 3.1, sino también al Estado de aterrizaje, siempre que la aeronave en donde se cometió el hecho, aterrice con el presunto infractor; y al Estado del explotador siempre que: “*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.*”⁵ (Ver Artículo IV Protocolo de Montreal de 2014).

14. Sobre el particular, opina LISBOA, Álvaro⁶, que tal modificación surtió debido a que: “*La actual Convención de Tokio de 1963 otorga jurisdicción sobre los delitos y otros actos cometidos a bordo de la aeronave, al Estado de matrícula de la aeronave en cuestión. En muchos casos, el Estado del aterrizaje donde se desembarca al pasajero carece de jurisdicción cuando el avión está registrado en otro Estado. Como resultado, muchos incidentes han quedado y quedan impunes, lo que socava el efecto disuasivo que debería tener la Convención (...)*”.

15. Por consiguiente, el Protocolo de Montreal en su artículo IV, no solo estableció jurisdicción obligatoria para el Estado de aterrizaje, sino también para el Estado de aterrizaje y para el Estado del explotador.

16. Por otro lado, el Protocolo de Montreal de 2014 en su artículo VII, incorporó la figura del Oficial de Seguridad a bordo –en inglés *In flight Security Officer IFSO*⁷, en virtud del cual, **conforme a un arreglo bilateral o multilateral entre los Estados contratantes, podrá tomar medidas coercitivas con la autorización del comandante e inclusive tomar medidas preventivas razonables sin la autorización del Comandante, cuando tenga razones fundadas de la urgencia de tales medidas con el fin de proteger la seguridad de la aeronave y de las personas que lo ocupan.** Aclara el PM de 2014, que esta posibilidad de establecer un programa de oficiales de seguridad a bordo o concertar un arreglo bilateral o multilateral **no es obligatorio para el Estado contratante.**

17. Sobre dicha figura, la doctrina del Derecho Aeronáutico, en cabeza del jurista LISBOA Álvaro, se ha cuestionado si en efecto, se circunscribe exclusivamente a la mera protección de la aeronave y de sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita, o si por el contrario, como se observa en el Artículo 7 del PM de 2014, se amplía a la adopción de medidas coercitivas y preventivas, con o sin autorización del Comandante.⁸

4 Ob. Cit. Pág. 238

5 Ob Cit. Pág 238.

⁶LISBOA MONTT, ALVARO. XLI JORNADAS IBEROAMERICANAS DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACION COMERCIAL. Modificación del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio 1963) Progresos e inconvenientes. Madrid, España. 26 al 28 de noviembre de 2014. ISBN 978-84-697-2092-9 Pág. 154.

⁷Figura que ya se encuentra regulada en el Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional “Seguridad”, en el Capítulo I- DEFINICIONES: “*Oficial de seguridad de a bordo. 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.*”

⁸LISBOA MONTT, ALVARO. XLI JORNADAS IBEROAMERICANAS DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACION COMERCIAL. Modificación del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros

18. Así mismo el instrumento alienta a los Estados contratantes a adoptar medidas necesarias con el fin de iniciar procesos penales, administrativos o cualquier otro tipo de procedimiento contra toda persona que comete actos indebidos, y en particular, frente a la agresión física o amenaza de cometer tal conducta o la negativa de obedecer las instrucciones legítimas del Comandante. Agrega tal instrumento, que ninguna de las disposiciones afecta el derecho de cada Estado contratante de introducir o mantener su legislación nacional medidas apropiadas para sancionar actos insubordinados o perturbadores cometidos a bordo.

19. Igualmente Dispone en su artículo 13, la posibilidad del Explotador de la aeronave (de acuerdo con el derecho interno de cada Estado contratante), de perseguir el cobro de la indemnización por daños y perjuicios de la persona que haya sido entregada por el Comandante, por poner en riesgo la seguridad, el orden y la disciplina a bordo de la aeronave.

Medidas Propuestas al Comité Ejecutivo

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

- a) Analizar la conveniencia para del Protocolo de Montreal de 2014 y en caso de considerar que el mismo continua siendo insuficiente, evaluar la posibilidad para que por conducto de la secretaria de la CLAC, se formule una solicitud a las instancias jurídicas de la OACI para convocar a una Conferencia Diplomática en su sede, con el fin de formular un nuevo instrumento internacional que fortalezca y prevea medidas diferentes y disuasivas por actos de perturbación o indebidos de las tomadas en la anterior Conferencia diplomática.

RECOMENDACION

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

CONSIDERANDOS

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

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

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

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

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

Que, los mayoría de los Estados miembros de la CLAC adoptaron el Protocolo para la Represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la Represión de actos ilícitos para la seguridad

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

² Ob Cit. Pág. 205.

³ Ob Cit. Pág. 205.

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

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

Que la mayoría de los países miembros de la CLAC, han adoptado la Convención Americana sobre Derechos Humanos o Pacto de San José, que en su artículo 22.3, previó las excepciones al Derecho de Circulación como derecho fundamental, restringiendo en los casos en que en una sociedad democrática, sea indispensable para “(...) *preservar la seguridad nacional, la seguridad o el orden público, la moral o la salud públicas o los derechos y libertades de los demás (...)*”.⁵

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo I. DISPOSICIONES GENERALES

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

1.1. Acto de Interferencia Ilícita⁷.

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

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

- Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo.
- Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra.
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos.
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales.
- Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

1.2. Aeronave.⁸

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

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

1.3. Aeropuerto⁹.

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

1.4. Agente de servicio en tierra.

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

1.5. Autoridad Nacional Competente.

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

1.6. Cabina Estéril¹⁰.

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

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

1.7. Conducta Leve.

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

1.8. Conducta Moderada.

Conducta cometida por el pasajero infractor, previa comprobación de la Autoridad Nacional Competente o de la Línea Aérea, que al alterar el orden, la disciplina o la moral durante el

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

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

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

desarrollo del transporte aéreo, compromete la seguridad de la aviación civil.

1.9. Conducta Severa.

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

1.10. Comandante de la Aeronave¹¹.

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

1.11. Disciplina¹².

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

1.12. Línea Aérea (Aerolínea).

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

1.13. Moral¹³.

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

1.14. Orden¹⁴.

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

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

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

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

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

que en ese acto se expresa.

1.15. Pasajero¹⁵.

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

1.16. Pasajero Disruptivo (Disruptive Passenger)¹⁶.

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

1.17. Pasajero Insubordinado (Unruly Passenger).¹⁷

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

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

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

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

¹⁶ LOPEZ, JUAN ESTEBAN. Derechos y deberes de los usuarios del servicio de transporte aéreo en la comunidad andina de naciones y en el régimen legal colombiano (Tesis de Grado). Universidad Externado de Colombia. Facultad de Derecho. Bogotá. 2017. Pág. 211.

¹⁷ LOPEZ, JUAN ESTEBAN. Derechos y deberes de los usuarios del servicio de transporte aéreo en la comunidad andina de naciones y en el régimen legal colombiano (Tesis de Grado). Universidad Externado de Colombia. Facultad de Derecho. Bogotá. 2017. Pág. 212.

tripulación de cabina de pasajeros, con la finalidad de realizar operaciones seguras, ordenadas o eficientes.

1.18. Suspensión del servicio de transporte aéreo.

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

1.19. Seguridad operacional (Safety).¹⁸

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

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

1.20. Seguridad de la Aviación Civil (Security)¹⁹.

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

1.21. Tiquete Aéreo (Boleto Aéreo)²⁰.

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

1.22. Tripulación de Vuelo²¹.

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

1.23. Tripulación de Cabina de Pasajeros (Auxiliares de Servicios Abordo o Sobrecargos).²²

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

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

¹⁹ VASALLO, CARLOS MARIA. Aspectos jurídicos sobre la Problemática de los Pasajeros Insubordinados o Perturbadores. Disponible en el siguiente link: <https://cedaeonline.com.ar/2017/07/18/aspectos-juridicos-sobre-la-problematica-de-los-pasajeros-insubordinados-o-perturbadores-disruptivos-2/> Tomado el 26-02-2018.

²⁰ Artículo 2 y 3 de la Decision 619 de la Comunidad Andina de Naciones.

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

²² Definición tomada del numeral 1.2.1 de los Reglamentos Aeronauticos de la República de Colombia –RAC.

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

1.24. Vuelo.²³

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

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

Capítulo II. DEBERES DE ABSTENCION DE LOS PASAJEROS

Artículo 2º. Deberes generales de abstención del pasajero.

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

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

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

Artículo 3º. Deberes especiales de abstención del pasajero.

El pasajero, deberá abstenerse de realizar las siguientes conductas:

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

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

²³ Artículo 3 del Convenio de la Haya de 1970 o Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nota: Las aerolíneas se aseguraran que la tripulación de cabina de pasajeros esté entrenada con procedimientos internos de notificación, en caso de sospecharse que un pasajero está fumando en los baños, alterando el sistema de detección de incendio o si el pasajero se rehúsa a extinguir el cigarrillo.²⁴

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

²⁴ LOPEZ, JUAN ESTEBAN. Derechos y deberes de los usuarios del servicio de transporte aéreo en la comunidad andina de naciones y en el régimen legal colombiano (Tesis de Grado). Universidad Externado de Colombia. Facultad de Derecho. Bogotá. 2017. Pág. 218.

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

Nota: Las Aerolíneas deberán contar con guías para la tripulación de cabina de pasajeros, sobre la obtención de información del pasajero, como su identificación, descripción física, número de asiento, grupo de embarque, y datos de contacto, con el fin de informar al Comandante de la Aeronave, quien deberá tomar las medidas pertinentes ante la Autoridad Nacional Competente y a la Línea Aérea.

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

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

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

Nota: Se entiende como objeto contundente, como aquel elemento o instrumento que se emplea para causar contusión. Elementos como palo, piedra o una maza son considerados como objetos contundentes²⁵.

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

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

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

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

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

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

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

²⁵ Definición tomada del portal web DEFINICION.DE el 06-03-2018. <https://definicion.de/contundente/>

tripulación.

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

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

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

Nota 2: Se entiende como centro de gravedad, punto de un cuerpo en el cual se considera ejercida la fuerza de gravedad que afecta a la masa de dicho cuerpo²⁶.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

²⁶ LOPEZ, JUAN ESTEBAN. Derechos y deberes de los usuarios del servicio de transporte aéreo en la comunidad andina de naciones y en el régimen legal colombiano (Tesis de Grado). Universidad Externado de Colombia. Facultad de Derecho. Bogotá. 2017. Pág. 221. Tomado del portal MANUAL DE VUELO, ver Cit 386.

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

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

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

4.1.3. Para las infracciones cometidas por el pasajero en flagrancia, la Línea Aérea o la Autoridad Nacional Competente podrá interrumpir unilateralmente el transporte al pasajero, en caso de haberse iniciado ó podrá dar por terminado el contrato de transporte aéreo, en los cuales se haya pactado trayecto de ida y vuelta (*round trip*).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

través de avisos, folletos y videos de seguridad.

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

De acuerdo con el artículo 9 del Convenio de Tokio de 1963, el Comandante de la Aeronave deberá anotar en su libro de vuelo (*flight book*), los hechos cometidos por el pasajero infractor a bordo de la aeronave, así como allegar todos los medios probatorios sobre la conducta cometida por el pasajero.²⁷

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

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

Capítulo IV. OTRAS DISPOSICIONES.

Artículo 7°. Jurisdicción y competencia.

Para las conductas cometidas en el desarrollo del transporte aéreo internacional, el Estado competente para ejercer su jurisdicción será el Estado del explotador, si la infracción es cometida a bordo de una aeronave arrendada sin tripulación al arrendatario que tiene su oficina principal o, de no tener el arrendatario tal oficina, que tiene su residencia permanente en dicho Estado.²⁸

Artículo 8°. Cooperación entre los Estados miembros.

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

²⁷ Percepción tomada del Dr. Edgar B. Rivera Florez, Jefe de Reglamentación Aeronáutica de la República de Colombia, durante las mesas de trabajo sobre pasajeros insubordinados.

²⁸ Tomado de la ampliación de jurisdicción contemplado en el Artículo 3.1 bis del Protocolo de Montreal de 2014.