



17 de noviembre de 2025
AL-DEST-IJU-405-2025

Señores (as)
Comisión Permanente de
Asuntos Internacionales, Área I
ASAMBLEA LEGISLATIVA

ASUNTO: EXPEDIENTE N° 25.207

Estimados (as) señores (as):

Me permito remitirles el **INFORME JURÍDICO** del expediente **N° 25.207**, Proyecto de ley: **"APROBACIÓN DEL PROTOCOLO QUE MODIFICA EL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES, LEY N° 5067 DEL 11 DE SEPTIEMBRE DE 1972."**

Estamos en la mejor disposición de ampliarles cualquier detalle al respecto.

Atentamente,

Fernando Campos Martínez
Gerente Departamental

*/lsch 17-11-2025



DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

AL-DEST- IJU-405-2025

PROYECTO DE LEY:

**“APROBACIÓN DEL PROTOCOLO QUE MODIFICA EL CONVENIO
SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO
DE LAS AERONAVES, LEY N°5067 DEL 11 DE SEPTIEMBRE DE 1972”**

EXPEDIENTE N° 25.207

INFORME JURÍDICO

**AUTORIZADO POR:
FERNANDO CAMPOS MARTÍNEZ
GERENTE DEPARTAMENTAL**

17 DE NOVIEMBRE 2025



TABLA DE CONTENIDO

I. RESUMEN DEL PROYECTO	4
II. ANTECEDENTES	5
III. VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS DEL DESARROLLO SOSTENIBLE	5
IV. CONSIDERACIONES DE FONDO	6
Presentación y Aprobación en esta materia.	6
El Protocolo y su contenido general.	7
V. AUSENCIA DE PROBLEMAS JURÍDICOS	7
VI. ANÁLISIS DEL ARTICULADO	8
VII. CONSIDERACIONES FINALES	22
VIII. TÉCNICA LEGISLATIVA	22
IX. PROCEDIMIENTO	23
Votación	23
Delegación	23
Consultas Obligatorias	23
X. FUENTES	23



COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE RELACIONES INTERNACIONALES Y COMERCIO EXTERIOR

AL-DEST- IJU -405-2025

INFORME JURÍDICO¹

“APROBACIÓN DEL PROTOCOLO QUE MODIFICA EL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES, LEY N°5067 DEL 11 DE SEPTIEMBRE DE 1972”

Expediente N° 25.207

I. RESUMEN DEL PROYECTO

El Poder Ejecutivo presenta para aprobación de la Asamblea Legislativa el Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Convenio de Tokio de 1963), convenio que fuera aprobado mediante Ley N° 5067 en 1972.

El Protocolo de Enmienda a que se presenta ahora busca modernizar y actualizar el marco jurídico internacional para enfrentar problemas como el comportamiento perturbador, a bordo de aeronaves. Asimismo, regular la función de los oficiales de seguridad a bordo para prevenir actos ilícitos y garantizar la seguridad.

Se indica en la exposición de motivos, que es necesario otorgar jurisdicción adicional al Estado de aterrizaje y al Estado del explotador para sancionar infracciones cometidas en vuelo. Con la aprobación del Protocolo se espera que Costa Rica cumpla con sus compromisos internacionales en materia de aviación civil entre Estados para mantener el orden y la disciplina en los vuelos internacionales.

¹ Elaborado por, Kattia Marín Carmona. Asesora. Supervisado por Gustavo Rivera Sibaja, Jefe del Área jurídica de RRII y Comercio Exterior. Autorizado por: Fernando Campos Martínez Gerente Departamental, Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos.



II. ANTECEDENTES²

En la corriente Legislativa no se han presentado iniciativas relacionadas con las infracciones a bordo de las aeronaves.

Al respecto el único antecedente es la Ley N° 5067 del 11 de septiembre de 1972, mediante la cual se aprobó el Convenio, que ahora se pretende modificar.

Por lo tanto, el antecedente normativo directo es el vigente Convenio sobre las Infracciones en Aeronaves, conocido también como Convenio de Tokio 1963, ratificado por Ley 5067 en 1972.³

III. VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

La Agenda 2020-2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada en septiembre de 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, establece una visión transformadora hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los 193 Estados miembros de las Naciones Unidas que la suscribieron, entre ellos Costa Rica, esta Agenda es la guía de referencia para el trabajo de la comunidad internacional hasta el año 2030. En relación con los objetivos de la Agenda:

"El proyecto de Ley tiene vinculación tangencial positiva con el Objetivo de Desarrollo Sostenible No. 16: Paz, justicia e instituciones sólidas, relacionado con la meta de fortalecer las instituciones nacionales pertinentes para que cuenten con la capacidad de prevenir la violencia y combatir el terrorismo y la delincuencia organizada. Este proyecto es una actualización a la normativa del Convenio Internacional de la Ley 5067 (CONVENIO SOBRE INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES)."

² Esta sección y la siguiente de Análisis de Vinculación con ODS, fue elaborado por Walter Gutiérrez Carmona, supervisado por Tonatíuh Solano Herrera, jefe del Área de Investigación y Gestión Documental.

³ Convenio sobre las Infracciones en Aeronaves. Aprobado mediante Ley N° 5067: https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&param2=1&nValor1=1&nValor2=3579&nValor3=3788&strTipM=TC&lResultado=2&nValor4=1&strSelect=sel



IV. CONSIDERACIONES DE FONDO

El Protocolo previamente mencionado tiene por objeto establecer un marco jurídico que regule la gestión de infracciones y demás actos ilícitos cometidos a bordo de aeronaves durante su operación que, convenido entre los dos Estados (El de bandera del avión o explotador, y el de aterrizaje) y en congruencia con los principios y beneficios derivados del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, del cual nuestro país forma parte desde el año 1947.

En cuanto a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI, o ICAO por sus siglas en inglés) es un Organismo Especializado de Naciones Unidas, que como su nombre lo indica está destinada a regular los aspectos técnicos y estándares necesarios para el debido funcionamiento de este particular medio de transporte en el mundo.

Como parte de sus funciones, la OACI, en el marco de su labor de asistencia técnica a los Estados parte establece convenios bilaterales como instrumentos complementarios, que en este caso específico refiere a la presencia y actuación de **oficiales de seguridad a bordo (IFSO)** en vuelos internacionales.

Presentación y Aprobación en esta materia.

La presentación de Tratados y Convenios internacionales a la corriente legislativa, son atribuciones del Poder Ejecutivo según lo establece la Constitución Política en su artículo 140 incisos 5), 10) y 12), al igual que dirigir las relaciones Internacionales.

En cuanto a la aprobación de Tratados o Convenios internacionales en nuestro país, es competencia de la Asamblea Legislativa considerada como una función especial de control político, la cual está expresamente contemplada en el artículo 121, inciso 4, de la Constitución Política.

Por lo cual, la única responsabilidad recaída en la Asamblea legislativa es de aprobar o improbar el Tratado o Convenio, sin realizar alteraciones o modificaciones al contenido del acuerdo ya acordado previamente entre las partes involucradas.

En este caso, se trata de la aprobación de un Protocolo de modificación a un Tratado vigente, que para todos los efectos jurídicos constituye en sí mismo un nuevo Convenio.



El Protocolo y su contenido general.

El derecho internacional aeronáutico ha evolucionado históricamente mediante instrumentos como el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y sus protocolos complementarios, estableciendo principios esenciales para garantizar la seguridad y el orden en la aviación civil internacional.

Si bien estos acuerdos establecen derechos fundamentales, su contenido jurídico en materia de seguridad y orden es limitado. Por ello, el Protocolo sometido a aprobación legislativa constituye un instrumento clave para fortalecer la cooperación internacional y armonizar las normas que permiten actuar frente a conductas insubordinadas o perturbadoras a bordo.

Asimismo, promueve la coordinación entre Estados y el respeto al debido proceso, asegurando que la respuesta frente a incidentes se realice sin comprometer la seguridad operacional ni los derechos fundamentales.

V. AUSENCIA DE PROBLEMAS JURÍDICOS

El Protocolo ha sido revisado detalladamente, en relación con el Convenio actual, realiza varias modificaciones sustanciales y de forma que pueden entenderse como una actualización de contenidos que, vendrá a surtir los cambios cuando entre en vigor **(artículo XVIII del Protocolo)**.

Las reformas introducidas, tanto sustanciales como de redacción, no son muy comunes en este tipo de instrumentos internacionales. Sin embargo, se consideran necesarias. No se identifican problemas jurídicos ni incompatibilidades con el ordenamiento nacional, por lo que la decisión sobre su aprobación corresponde enteramente a la discrecionalidad política del legislador.



VI. ANÁLISIS DEL ARTICULADO

ARTÍCULO ÚNICO- Apruébese, en cada una de sus partes, el PROTOCOLO QUE MODIFICA EL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES, LEY N° 5067 DEL 11 DE SEPTIEMBRE DE 1972, firmado el 04 de abril del dos mil catorce, cuyo texto es el siguiente:

Cuestión meramente formal:

Los Convenios se identifican además de por su título, por la ciudad y el año en que se suscriben, no por la ley de aprobación que evidentemente es un acto nacional interno.

Así, el Convenio que se va a modificar, es conocido también como “Convenio de Tokio 1963” y la referencia a la ley, sería tan solo para indicar que en nuestro país “fue aprobado mediante Ley...”.

Ley que incluso no le otorgó su vigencia, pues esta se hizo efectiva solo tras la posterior ratificación del Poder Ejecutivo mediante Decreto Ejecutivo y el depósito del respectivo instrumento internacional ante la OACI, y conforme las reglas del mismo Convenio.

Este es un asunto meramente formal, que no implica un problema jurídico.

Contenido del Protocolo y artículos modificados

El Convenio consta de 20 artículos. El Protocolo modifica los artículos 2, 3, 5, 6, 9, 10, 16 y 17; y añade los artículos 3 bis, 15 bis y 18 bis. Los últimos artículos del Protocolo (XIV a XX ambos inclusive) son las tradicionales normas del derecho de los tratados del mismo Protocolo.

Dado que el Protocolo está destinado para enmendar un Convenio vigente, para una mejor comprensión de las modificaciones que se introducen, se presentan ambos textos en cuadro comparativo. El artículo que encabeza cada cuadro en números romanos es el artículo del Protocolo. Los artículos dentro del cuadro comparativo son los artículos del Convenio y su modificación propuesta.

Previo al articulado se define el preámbulo que establece la justificación del Protocolo, el cual consiste en modificar y complementar el Convenio de Tokio de 1963 sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, lo cual se reitera con carácter normativo en el artículo I del Protocolo:



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").

No se considera necesario efectuar comentarios, toda vez que la disposición es auto explicativa.

Artículo II

Convenio vigente	Protocolo
<p>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.</p>	<p>Artículo 1 (...)</p> <p>3. Para los fines del presente Convenio:</p> <p>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</p> <p>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".</p> <p>(...)</p>

En relación con la reforma al artículo 1, amplía el inciso 3, de forma que mediante dos sub incisos introduce cambios sustanciales respecto a la aeronave en vuelo y el estado de la matrícula.

Con ello, determina el momento preciso en que una aeronave se considera "en vuelo", delimitando desde el cierre de puertas tras el embarque hasta la apertura para el desembarque.



Además, introduce la distinción entre el Estado de matrícula y el Estado del explotador cuando no coinciden, aclarando cómo deben interpretarse.

Respecto al estado de matrícula, en aplicación de los artículos 4, 5 y 13, cuando el Estado explotador y el Estado de matrícula son diferentes, se usará de forma general para ambos, **Estado de matrícula**.

La modificación, coherente con los estándares internacionales, busca evitar vacíos legales y dar claridad sobre quien ejerce jurisdicción.

En el caso de nuestro país, dado que en la actualidad no tiene líneas áreas nacionales, no aplica en ningún caso el concepto de Estado explotador ni el de matrícula. Pero obviamente esa situación podría cambiar en el futuro, pero además es una precisión que aplica a las aeronaves extranjeras que lleguen a aterrizar en suelo nacional, como parte de una regulación internacional.

Artículo III

Convenio vigente	Protocolo
<p>Artículo 2º</p> <p>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 medida alguna en caso de infracciones a las leyes penales de carácter político o basados en discriminación racial o religiosa.</p>	<p>Artículo 2</p> <p>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".</p>

Con la presente reforma, se pretende modernizar la norma en el sentido de dar mayor alcance para garantizar la igualdad y una armonización internacional relacionada con la eliminación de todas las formas de discriminación.

Por lo tanto, evita interpretaciones restrictivas que solo consideran la raza o religión.



Además, asegura que el Convenio se aplique sin medidas arbitrarias o de discriminación en el ámbito aeronáutico internacional.

Artículo IV

Convenio vigente	Protocolo
<p>Artículo 3°</p> <p>1°.- El Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo.</p> <p>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.</p>	<p>"Artículo 3</p> <p>1. El Estado de matrícula de la aeronave será competente para ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo.</p> <p>1 bis. Un Estado también es competente para ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo:</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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:</p>



	<p>a) en calidad de Estado de aterrizaje, si:</p> <p>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</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>(...)</p>
--	---

El objetivo con la reforma al artículo 3, consiste en ampliar la jurisdicción penal y administrativa para atender conductas ilícitas cometidas a bordo de las aeronaves, y cerrar espacios de impunidad, que podrían derivarse de la restrictiva fórmula actual, en que el responsable es el Estado de matrícula. Ampliando o compartiendo la jurisdicción con el Estado receptor y el explotador, se reduce dicha posibilidad.

Entre los puntos más relevantes están, extender la competencia más allá del estado de matrícula y en cierta forma obligar a los Estados a crear normativa interna para ejercer esa jurisdicción y determinar si la infracción es también delito en el estado explotador.

Lo anterior es relevante para poder dar respuesta frente a conductas perturbadoras o ilícitas, especialmente en casos donde el Estado de matrícula no tiene presencia efectiva o directa.



De esta forma se refuerza la seguridad aérea y da facultades para actuar frente a delitos cometidos en vuelo.

En comparación con el texto vigente, introduce cambios sustanciales que amplían significativamente el alcance del Convenio y otros de mera redacción. No se observan problemas jurídicos de ningún tipo.

Artículo V

“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”.

Como parte de la reforma al Convenio añade un artículo 3 bis, el cual promueve mecanismos de coordinación internacional entre los Estados contratantes, cuando existen investigaciones o procesos judiciales sobre infracciones cometidas a bordo.

Esta disposición evita duplicidad y conflictos de jurisdicción, y además refuerza la cooperación internacional. Lo anterior, en congruencia con el artículo 13, no afecta otras obligaciones ya previstas en dicho artículo, sino que complementa en cuanto a las obligaciones ya previstas, asegurando una respuesta eficaz. La norma no tiene problemas jurídicos.

Artículo VI

En cuanto al artículo 5 del Convenio, la reforma consiste en suprimir el inciso 2 del mismo, cuyo contenido con la reforma, pasó a establecerse en el inciso 3 del artículo 1. Más que una eliminación, es un simple traslado formal de contenidos de un artículo a otro.

Artículo VII

“Artículo 6

(...)

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".

Mediante reforma adiciona al artículo 6 los incisos 3 y 4, para regular y autorizar acciones a los Oficiales de Seguridad a Bordo que utilizan algunos países. Con esto se pretende para mayor seguridad en los vuelos, fortalecer la capacidad de respuesta frente a las amenazas inmediatas, reduciendo riesgos tanto para pasajeros como para la tripulación.

Aunado a lo anterior, permite una acción inmediata con respeto a la soberanía Estatal, promoviendo de manera voluntaria la creación o no de programas de oficiales de seguridad, así como su decisión de aceptar o no que agentes extranjeros actúen en su territorio.

En síntesis, la modificación moderniza el marco jurídico para enfrentar de la mejor manera las amenazas en vuelos internacionales, con lo cual equilibra la seguridad, cooperación y soberanía.

Artículo VIII

Convenio vigente	Protocolo
<p>Artículo 9º</p> <p>1º.- 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.</p> <p>(...)</p> <p>3º.- El comandante de la aeronave suministrará a las autoridades a los 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.</p>	<p>"Artículo 9</p> <p>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.</p> <p>(...)</p> <p>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".</p>



Con respecto a esta norma se da más poder al capitán de la aeronave a decidir según su criterio la infracción no sometiéndolo a tener que ajustarse o conocer “la legislación penal” del Estado de matrícula, siendo que no todas las infracciones corresponden plenamente a un ilícito penal, pero igualmente necesitan ser sancionados o abordados por la autoridad del capitán de la aeronave.

En lo demás, no se modifica el contenido normativo, sino que son cambios de mera redacción. De lo cual se denota que moderniza el lenguaje y lo hace más claro.

Artículo IX

Convenio vigente	Protocolo
<p>Artículo 10</p> <p>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.</p>	<p>Artículo 10</p> <p>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”.</p>

Al igual que el anterior, se trata de dar mayor poder de contención al capitán y la tripulación en casos de infracciones a bordo al exonerarlos de responsabilidad a quienes actúan conforme al Convenio, similar con una autoridad de policía, lo cual no excluye obviamente ni la proporcionalidad ni la racionalidad de las medidas, sino tan solo el derecho mismo a tomarlas y decidir las.

Artículo X

<p>“Artículo 15 bis</p> <p>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 1, párrafo 1, en particular:</p> <p>a) agresión física o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación; o</p>



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".

La adición de este nuevo artículo Introduce un cambio sustancial, la cual motiva a los Estados contratantes a iniciar procedimientos penales, administrativos y judiciales contra quienes cometan infracciones graves a bordo de las aeronaves y desobediencia a instrucciones legítimas del comandante.

Asimismo, esta disposición no limita las facultades de cada uno de Estados de mantener o introducir medidas adicionales en su propia legislación para las respectivas sanciones por los actos perturbadores.

En síntesis, la norma fortalece la respuesta legal a las conductas insubordinadas y promueve la cooperación internacional. Misma que no presenta problemas de índole legal o jurídico.

Artículo XI

Convenio vigente	Protocolo
<p>Artículo 16</p> <p>1º.- 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.</p>	<p>"Artículo 16</p> <p>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".</p> <p>(...)</p>

Con respecto al texto vigente, introduce dos cambios sustanciales referente a la ampliación del alcance de la extradición y en referencia a la cooperación internacional.



En cuanto a la extradición, obviamente la ley penal de nuestro país ya mantiene el principio de territorialidad que aplicaría en el supuesto de aterrizaje de la nave.

Igualmente, ya aplica en nuestra legislación el principio de matrícula de la nave (que como decimos, al día actual, sería inaplicable por no poseer línea de bandera nacional).

Lo novedoso, vendría a ser el supuesto de Estado explotador (condición que tampoco aplica para nuestro país actualmente) que es una precisión o una derivación especial del principio de jurisdicción sobre aeronaves de matrícula.

Dado que la ampliación de los supuestos de jurisdicción involucra a más Estados, se refuerza el principio de cooperación internacional en la materia. Esta es una norma derivada de las modificaciones del artículo 3 del Convenio, ya comentado, y como derivación tampoco presenta problemas jurídicos.

Como modificación a los alcances o supuestos del ámbito de aplicación de extradición la norma requiere consulta obligatoria con la Corte Suprema de Justicia.

Artículo XII

"Artículo 17

(...)

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".

La modificación el artículo 17 consiste en la adición de un segundo inciso, que sujeta la actuación de las Partes en ejecución de las obligaciones del convenio a los principios del derecho internacional, y en particular en lo que se refiere a debido proceso y no discriminación, principios que obviamente ya operan en nuestro ordenamiento en virtud de mandato constitucional, con lo cual no solo no presentan problema, sino que suponen conformidad con dicho mandato.

Esto garantiza que las medidas adoptadas sean respetuosas de los derechos y garantías fundamentales, fortaleciendo la legitimidad y eficacia del convenio.



Artículo XIII

“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 o 9, respectivamente”.

Como parte de la modificación al Convenio se adiciona un artículo 18 bis, que establece que lo previsto en el presente Convenio no limita ni restringe los derechos que puedan existir conforme al derecho interno de los Estados para reclamar indemnización por daños y perjuicios.

Desde un enfoque jurídico, este artículo refleja el principio de no exclusión de derechos internos, reconociendo que la cooperación internacional o el cumplimiento de obligaciones derivadas de un tratado no debe vulnerar los derechos de las personas frente a su propio Estado.

Esto fortalece la protección de las víctimas y asegura que el cumplimiento del Convenio no implique renuncia a derechos fundamentales reconocidos en la legislación nacional.

ARTÍCULOS DEL “DERECHO DE LOS TRATADOS” DEL PROTOCOLO:

Como se mencionó anteriormente, los artículos finales del Protocolo son el tipo de normas que tradicionalmente se denominan como “derecho de los tratados” en derecho internacional.

Su característica común en todo instrumento internacional es que no regulan aspecto de fondo o sustantivos, sino que regulan la aplicación del mismo instrumento internacional, en este caso, el Protocolo.

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.



Siendo el idioma español un texto auténtico, excluye de principio, problemas por motivo de idioma oficial.

El Protocolo introduce textos adicionales en árabe, chino y ruso, señalando expresamente que estos nuevos textos también serán considerados auténticos junto con los textos originales.

Esto refuerza la universalidad del instrumento y asegura que los Estados que utilizan estos idiomas puedan acogerse al Convenio con plena seguridad jurídica.

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.

El artículo XV del Protocolo establece que, entre los Estados que lo ratifiquen, el Convenio y el Protocolo se leerán e interpretarán conjuntamente como Convenio de Tokio modificado por el Protocolo de Montreal de 2014. Es decir, **el texto original deja de aplicarse por separado y se considera actualizado con las nuevas disposiciones**.

Esta parece ser una solución de compromiso, entre los sistemas jurídicos codificados como el nuestro, entre los cuales lo previsto sería lo normal; y los sistemas jurídicos anglosajones, conforme se redactó un Protocolo de Enmienda.

Como sea, la disposición resulta natural para nuestro sistema, y no tiene problemas jurídicos de ningún tipo.

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.

La norma establece el procedimiento formal de apertura y firma de un tratado internacional aeronáutico, asegurando la participación inicial de los Estados negociadores y permitiendo posteriormente la incorporación de otros Estados.



El Protocolo entró en vigor el 01 de enero 2020, después de recibir la vigésimo segunda ratificación.⁴

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.

El artículo establece los mecanismos formales mediante los cuales los Estados pueden comprometerse con el Protocolo, ya sea a través de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión. Se resalta la figura del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) como depositario. Así como los que no sean originalmente parte del Convenio puedan incorporarse.

Remitiendo necesariamente a los procedimientos internos de cada Estado, excluye problemas jurídicos de principio.

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.

⁴ Véase el dato, además del estado actual de suscripciones y ratificaciones en el portal de la OACI, en la siguiente dirección electrónica:

https://www.icao.int/sites/default/files/secretariat/legal/CurrentListofParties/Montreal_Prot_2014_ES.pdf (visitada el 17 de noviembre 2025)



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

Dado que el Protocolo ya entró en vigor en 2020, aplicaría en el caso de nuestro país, la regla del inciso 2: dos meses después de ser depositado el respectivo instrumento de ratificación.

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.

Regla de retiro, con un año de plazo para efecto de obligaciones pendientes. Norma completamente normal y natural que no presenta problemas de ningún tipo.

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.

Reglas propias de la función del Depositario, que tanto del Protocolo como del Convenio que reforma es la propia OACI. No tiene problema jurídico alguno.



VII. CONSIDERACIONES FINALES

En cuanto al presente Protocolo sometido a conocimiento de la Asamblea Legislativa, esta asesoría ha revisado el expediente Legislativo y se constata la certificación y las firmas correspondientes a este tipo de Convenio.

Su implementación implica para Costa Rica la adecuación de su normativa aeronáutica, con el fin de armonizarla con los estándares internacionales y garantizar un debido proceso en la aplicación de sanciones.

Asimismo, los cambios pretendidos con respecto al Convenio vigente, consiste en algunas modificaciones sustanciales, así como algunas modificaciones menores o de simple redacción que no alteran el fondo jurídico.

Normas que responden a las necesidades específicas y de logística y no se observan problemas jurídicos de ningún tipo, siendo su aprobación un asunto enteramente de discrecionalidad política.

En general, los compromisos que asume nuestro Estado en virtud del presente Convenio son usuales y del formato típico derivado de la Organización de Aviación Civil Internacional, de la cual nuestro país forma parte.

En virtud de lo anterior, el Acuerdo no presenta inconvenientes de inconstitucionalidad ni de índole jurídica alguna.

Finalmente, en atención al oficio AL-DRLE-OFI-2022 de 26 de octubre de 2022, relacionado con el análisis de impacto de Género en los proyectos de ley, esta asesoría determina que en el informe correspondiente al proyecto de ley N° 25207, sometido al análisis de Género correspondiente, no se encuentra afectación al respecto.

VIII. TÉCNICA LEGISLATIVA

En cuanto a este apartado no hay observaciones.



IX. PROCEDIMIENTO

Votación

De acuerdo con el artículo 119 de la Constitución Política, este proyecto de ley requiere para su aprobación de mayoría absoluta de los votos presentes. Sin embargo, al tener consulta obligatoria con la Corte Suprema de Justicia (por el tema de extradición), en caso de decidir separarse del criterio, se requeriría la mayoría calificada de dos tercios de los miembros de la Asamblea según dispone el artículo 167 de la Constitución Política.

Delegación

Siendo esta iniciativa la aprobación de un Tratado Internacional, **NO puede ser delegado** a una Comisión con Potestad Legislativa Plena, **por encontrarse** en una de las excepciones expresas del artículo 124, párrafo tercero de la Constitución política, en consecuencia, debe ser conocido y votado en el Plenario Legislativo.

Consultas Obligatorias

- Corte Suprema de Justicia / Ministerio Público
- Consejo Técnico de Aviación Civil
- De igual forma, esta iniciativa tiene consulta obligatoria de constitucionalidad ante la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, según lo dispone **el artículo 96 inciso a) de la Ley de la Jurisdicción Constitucional, posterior a su aprobación en primer debate.**

X. FUENTES

- Constitución política de la República de Costa Rica.
- Convenio de Tokio 1963, ratificado por Ley la 5067 en 1972.
- Convenio de Aviación Civil Internacional, aprobado en nuestro país mediante, Ley N° 877 de 4 de julio de 1947:
pgrweb.go.cr/DOCS/NORMAS/1/NOVIGEN/D/2010-2019/2010-014/2014/12CFE/F9441.HTML