

## EL DERECHO A LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO

## Los pasajeros disruptivos



**MIGUEL H. MENA RAMÍREZ**  
Abogado, profesor de derecho del transporte de la Universidad San Ignacio de Loyola (USIL), socio de CMS Grau. Presidente de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico (Alada), Capítulo Peruano.

**H**ace unos días, un colega me preguntó si el comandante de una aeronave podía bajar a un pasajero que cause problemas en un vuelo. La respuesta fue por demás afirmativa y evidente, pues el comandante es la máxima autoridad en un avión, así como lo es el capitán de un buque y lo que se protege, en este caso, es la seguridad de los pasajeros y del vuelo ante la acción de un pasajero problemático.

El pasajero disruptivo o insubordinado es aquel que presenta una conducta alterada o violenta que interfiere con las obligaciones de la tripulación y perjudica la tranquilidad de los demás pasajeros como: el uso de aparatos electrónicos en el vuelo, fumar en la aeronave cuando está prohibido, no usar el cinturón de seguridad, negativa a cumplir las órdenes o recomendaciones de la tripulación, entre otras, lo que no permite realizar un viaje seguro para el individuo y los demás pasajeros. La palabra disruptivo se utiliza como adjetivo para indicar una ruptura brusca. Asimismo, el término disruptivo hace referencia a algo que ocasiona un cambio determinante en un proceso.

### Regulación vigente

La norma que establece la autoridad del comandante data de mucho tiempo atrás y estuvo basada en la costumbre aeronáutica que sustenta el derecho aeronáutico. Así, el numeral 74.2 de la Ley de Aeronáutica Civil dispone que la competencia del comandante de la aeronave se ejerce especialmente en el hecho de que es la única y máxima autoridad a bordo, es responsable de la conducción y seguridad de la aeronave, de su tripulación, pasajeros, equipajes, carga y correo, desde que se hace cargo de la aeronave para emprender vuelo, aunque no ejerza la función propia del piloto al mando. La responsabilidad del comandante cesa cuando finaliza el vuelo y hace entrega de la aeronave a la autoridad competente, al explotador o su representante. De igual modo, tiene poder de dirección sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros. (1)

En forma concordante con la autoridad del comandante, el reglamento de la citada ley establece que luego de celebrado el contrato de



transporte, si el transportador o la autoridad competente constata que al embarcar el pasajero presenta signos evidentes de alteración psíquica o de dolencia que requiera atención médica de urgencia, estado de ebriedad, se encuentre bajo efectos de sustancias psicotrópicas o presente cualquier otra condición o estado que pudiera afectar el desarrollo normal o poner en riesgo la seguridad del vuelo, puede rehusar o condicionar su embarque y transporte. En estos casos, el transportador solo está obligado

a devolver el precio del pasaje. (2)

Más aún, el Perú ha ratificado varios tratados relacionados con la seguridad de los pasajeros y la autoridad del comandante de la aeronave: i) Convenio de La Haya, de 1970, aprobado por Decreto Ley N° 22091, sobre represión del apoderamiento ilícito de aeronaves; ii) Convenio de Tokio, de setiembre de 1963, aprobado por Decreto Ley N° 22092, sobre prevención y garantía de seguridad de la aviación civil; y iii) el Convenio de Montreal, de setiembre de

EL PASAJERO DISRUPTIVO O INSUBORDINADO ES AQUEL QUE PRESENTA UNA CONDUCTA ALTERADA O VIOLENTA QUE INTERFIERE CON LAS OBLIGACIONES DE LA TRIPULACIÓN Y PERJUDICA LA TRANQUILIDAD DE LOS DEMÁS PASAJEROS, COMO NO USAR EL CINTURÓN, LO QUE NO PERMITE REALIZAR UN VIAJE SEGURO PARA EL INDIVIDUO Y LOS DEMÁS PASAJEROS.

1971, aprobado por Decreto Ley N° 22093, sobre represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil. (3)

### Infracciones y falta de autoridad

Sin embargo, lo que parece por demás evidente y está sustentado en la ley y en tratados internacionales es poco conocido por las autoridades nacionales y no es aplicado como se debe.

Salvo la Resolución N° 91-2018/SPC-Indecopi, emitida por la Sala Especializada en Protección al Consumidor del Tribunal de Indecopi, que confirmó la resolución emitida en primera instancia que declaró infundada la denuncia de un pasajero que se negó a acatar la orden de la tripulación de poner en posición vertical para el aterrizaje, no existe jurisprudencia administrativa, judicial o denuncias fiscales que protejan la autoridad del comandante y la seguridad de los pasajeros.

En efecto, un pasajero denunció a Copa Airlines ante el Indecopi por las siguientes presuntas infracciones: a) Infracción a los artículos 18 y 19 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, pues supuestamente la aerolínea habría maltratado al denunciante al dirigirse a este de manera descortés, sarcástica, al pedirle que acomode su asiento para el aterrizaje y al no atender su queja; y b) Infracción a los artículos 18 y 19 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, en razón de que la aerolínea habría maltratado al denunciante al hacerlo descender de la aeronave en compañía de personal policial y de seguridad



del aeropuerto y, posteriormente, interponer una denuncia penal en su contra.

La Comisión de Protección al Consumidor declaró infundada la denuncia en todos sus extremos. Dicha resolución fue apelada por el pasajero y la sala sustentó su decisión de declarar infundada la denuncia con los siguientes argumentos: 1) En relación con el maltrato denunciado por el pasajero, señaló que no obraba en el expediente medio probatorio alguno que acredite la conducta infractora de la aerolínea; 2) En relación con el supuesto maltrato impartido al pasajero por hacerlo descender en compañía de la policía y seguridad del aeropuerto, así como por la denuncia penal interpuesta en su contra, la sala señaló que en virtud de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, así como de la Ley de Aeronáutica Civil, el capitán o comandante de la aeronave tiene la facultad de desembarcar a todo pasajero perturbador o insubordinado que atente contra la seguridad de las operaciones. Asimismo, la sala señaló que obraba en el expediente un reconocimiento expreso del pasajero de no haber cumplido de inmediato con la instrucción brindada por la agente de la aerolínea, consistente en poner su asiento en posición vertical.

Así, la sala confirmó que era irrelevante si el pasajero cumplió o no con la instrucción brindada por la tripulante de la aerolínea de manera posterior, pues lo relevante era que no acató la instrucción de manera inmediata. Por ello, concluyó que la aerolínea no se encontraba impedida de interponer una denuncia en su contra; por el contrario, estaba facultada a hacerlo considerando que podía existir un agravio en su contra por la presunta comisión de un delito. De allí que la interposición de la denuncia no resultó despro-

## Medidas de coerción

El comandante tiene la potestad de ejercer coerción para que los pasajeros disruptivos no pongan en peligro a los demás pasajeros y a la tripulación, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil 28404, que señala: 11.1 Todo pasajero que pretenda transportarse por vía aérea permitirá ser registrado junto con su equipaje cuando lo

requiera el personal de seguridad del aeródromo o explotador aéreo en los puestos de control. En caso contrario, se le impedirá el acceso a los terminales de pasajeros y a la aeronave. 11.2 El comandante tiene la facultad de desembarcar de la aeronave a todo pasajero perturbador o insubordinado, que atente contra la seguridad. 11.3 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 (DGAC) dichos sucesos y esta llevará un control de los mismos. 11.4 La prohibición del transporte aéreo de pasajeros perturbadores o insubordinados podrá ser decidido por el explotador aéreo o la DGAC.

porcional, en opinión de la sala.

Esta resolución es de mucha importancia debido a que Indecopi reconoció que el capitán o piloto es la máxima autoridad de la aeronave y tiene la facultad de adoptar las medidas que resulten necesarias para evitar, repeler o reducir cualquier conducta a bordo que ponga en riesgo la seguridad del vuelo, de los pasajeros o la tripulación, incluyendo la interposición de una denuncia penal. Sin embargo, existen diversas denuncias en la jurisdicción del Callao que no han sido debidamente evaluadas por el Ministerio Público o el Poder Judicial y los pasajeros disruptivos o agresores no han sido sancionados como establece el ordenamiento vigente y que mencionamos seguidamente a título de ejemplos.

En la década de 1990, unos pasajeros espa-

ñoles se agarraron a golpes con la tripulación de Iberia porque uno de ellos hizo tocamientos indebidos a una azafata. En este caso, la Fiscalía Provincial Penal del Callao se inhibió de ejercer la acción, señalando que tratándose de una aeronave extranjera no era competente para denunciar a los pasajeros agresores, ignorando lo establecido en el artículo 7 de la Ley de Aeronáutica Civil, que dispone que los hechos y delitos ocurridos en 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. Era obvio que afectaban la seguridad y el orden

público del país y el Ministerio Público renunció a ejercitar la acción penal sin fundamento.

El año pasado una pasajera peruana agredió a una tripulante en un vuelo de Panamá a Lima, causándole un esguince de tobillo y además grabó con su celular una serie de amenazas contra la azafata que difundió en redes sociales. Sin embargo, un Juzgado de Paz del Callao archivó la denuncia, señalando que no se había probado que el golpe que la pasajera propinó a la tripulante tenía relación con la lesión en el tobillo.

El año pasado en un vuelo trasatlántico un pasajero peruano rompió a patadas la pantalla de televisión de entretenimiento del asiento delante de él, causando molestias a los demás pasajeros y daño irreparable al equipo de la aeronave. En este caso, el abogado del pasajero disruptivo señaló como mecanismo de defensa que existe responsabilidad compartida con la aerolínea porque se le sirvió una bebida alcohólica durante el vuelo. Si bien resulta ingeniosa la defensa del insubordinado, lo cierto es que de acuerdo con las normas citadas, dicho pasajero debió ser sancionado penalmente y debe pagar la restitución del equipo.

Como se puede apreciar, no existe conocimiento de las autoridades que deben evaluar y sancionar como corresponde a los pasajeros problemáticos, debiendo ser más rigurosos en el análisis de los hechos o delitos cometidos en una aeronave. Además de las sanciones judiciales, los pasajeros deben tener en cuenta que conforme con el artículo 11 de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil las aerolíneas pueden inscribir a los pasajeros disruptivos en el registro de la DGAC e impedirles que vuelen para proteger a los demás pasajeros que no pueden ser afectados por un insubordinado. ▀