



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/15566

19/07/2017

43643

**AUTOR/A:** BELARRA URTEAGA, Ione (GCUP-ECP-EM); GÓMEZ-REINO VARELA, Antonio (GCUP-ECP-EM); EXPÓSITO PRIETO, Marcelo (GCUP-ECP-EM)

#### RESPUESTA:

En relación con las cuestiones planteadas por Sus Señorías, se informa lo siguiente:

En primer lugar conviene aclarar que los términos "deportación forzosa", "expulsión", "deportación" o "repatriación", utilizados en la pregunta para definir la situación administrativa de la persona referida no se corresponden con el concepto jurídico determinado en la legislación vigente.

Se plantea así una interpretación ambigua que enlaza conceptos y situaciones administrativas que nada tienen que ver con la situación que ostentaba la persona interesada durante el tiempo en los que se sucedieron los hechos y que es necesario explicar para poder entender el procedimiento llevado a cabo.

El término "deportación" no figura en la legislación actual. La "expulsión" es una situación administrativa que nada tiene que ver con el caso en cuestión, ya que se aplica a ciudadanos extranjeros que se encuentran en territorio nacional y que incumplen la legislación en materia de derechos y deberes de los extranjeros, regulada en los artículos 53 y 54 de la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre Derechos y Libertades de los Extranjeros en España y su Integración Social y en los artículos 226 al 248 del Real Decreto 557/2011 de 20 de abril, de desarrollo de esta Ley Orgánica, entre otros.

La figura de la "repatriación" tampoco se ajusta a este caso, ya que conforme a lo establecido en la Ley Orgánica 4/2000, artículo 35, está referida al procedimiento de retorno del menor extranjero no acompañado a su país de origen, siempre conforme al interés superior del menor.

Realizadas estas aclaraciones, se informa que la persona referenciada en la pregunta pretendió acceder a territorio nacional el 2 de julio de 2017 por el Puesto Fronterizo del Aeropuerto Barcelona-El Prat usurpando la identidad de otra persona, mediante la utilización de un pasaporte de esa persona, valiéndose del parecido físico. Por este motivo le fue denegada la entrada en el Espacio Schengen por carecer de documento de viaje válido para el cruce de fronteras.



El procedimiento de denegación de entrada viene avalado por la normativa de la Unión Europea, y la trasposición de la misma al ordenamiento jurídico nacional.

Se recuerda que conforme al artículo 67 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, se garantizará una política común de asilo, inmigración y control de las fronteras exteriores que esté basada en la solidaridad entre Estados miembros y sea equitativa respecto de los nacionales de terceros países.

En este sentido, el Código de Fronteras Schengen (Reglamento 562/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo), reformado por Reglamento (UE) 2016/399 del Parlamento Europeo y del Consejo, directamente aplicable en los Estados miembros al ostentar un rango superior a las citadas leyes nacionales, especifica en su artículo 6 las condiciones de entrada para los nacionales de terceros países. Se exige, entre otros requisitos, estar en posesión de un documento de viaje válido que otorgue a su titular el derecho a cruzar la frontera.

Por su parte, la normativa nacional, concretamente la Ley Orgánica 4/2000, en su artículo 25, estipula que *“el extranjero que pretenda entrar en España deberá hacerlo por los puestos habilitados al efecto, hallarse provisto del pasaporte o documento de viaje que acredite su identidad, que se considere válido para tal fin en virtud de convenios internacionales suscritos por España y no estar sujeto a prohibiciones expresas”*.

En desarrollo de esta Ley Orgánica, el Real Decreto 557/2011, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley Orgánica 4/2000, tras su reforma por Ley Orgánica 2/2009, en el artículo 4 establece la condición de entrada de un extranjero en territorio español al cumplimiento de una serie de requisitos entre los que figura la titularidad del pasaporte o documentos de viaje.

En virtud de ello, y mediante resolución adoptada conforme al procedimiento legalmente establecido, le fue notificada a la persona referenciada, la denegación de entrada en territorio nacional, y la obligatoriedad de regresar al lugar de procedencia.

Al tener previsto el vuelo de regreso en fecha posterior a las 72 horas del día en que realizó su llegada -plazo que la legislación permite como máximo para permanecer en dependencias policiales-, fue puesto a disposición judicial y se autorizó, mediante Auto del Juzgado de Instrucción en funciones de guardia, el internamiento de esta persona, al objeto de que la vuelta al país de procedencia se hiciera efectiva.

La vuelta de la persona referida fue programada para el día 8 de julio de 2017 a las 16:25 horas, en el vuelo VY-7888. El embarque se realizó con normalidad, si bien luego comenzó a gritar de forma súbita e inesperada y a forcejear con la escolta de la compañía aérea y con la propia tripulación, motivos por los que el comandante del vuelo decidió que fuese desembarcado.

Solicitada nuevamente escolta de la compañía aérea para dicha persona, a los efectos de garantizar su seguridad en el vuelo, así como la del resto del pasaje y tripulación, se organizó la salida en un vuelo el 15 de julio de 2017.





Estando a bordo en la aeronave y habiéndose hecho cargo de su seguridad la escolta de la compañía aérea, volvió a proferir gritos.

En esta ocasión el comandante de la aeronave, como máxima autoridad en el interior de la misma, tomó la decisión de proceder al desalojo y desembarque de un grupo de pasajeros que protestaban airadamente en contra de la situación de la persona referenciada, en aplicación del artículo 60 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, derivada del Convenio de Tokio sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado el 14 de septiembre de 1963.

Esta norma otorga potestad al comandante de la aeronave como mando y responsable de la seguridad de la misma y de su tripulación, permitiéndole la adopción de las medidas preventivas e incluso coercitivas que sean necesarias para proteger la seguridad de la aeronave, de las personas y sus bienes, a los efectos de mantener el orden y la disciplina, pudiendo entregar a las personas responsables de alterar ésta, a las autoridades competentes u ordenar su desembarque.

La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, establece en el artículo 41.2, relativo a las obligaciones específicas de los pasajeros y otros usuarios de los servicios aeronáuticos, la de atender las órdenes, instrucciones y directrices de las autoridades aeroportuarias y del personal aeronáutico dirigidas a preservar el orden y la seguridad de las actividades u operaciones aeronáuticas.

Por su parte, el artículo 33.2 de la citada Ley de Seguridad Aérea, establece la obligación de atender las órdenes, instrucciones y directrices adoptadas por las autoridades aeronáuticas en el ejercicio de sus funciones.

Así, desembarcadas las personas que estaban causando alteraciones de orden en el interior de la aeronave, el comandante finalmente dispuso despegar con la persona afectada, bajo la supervisión de la escolta de vuelo, proporcionada por la compañía Vueling Airlines.

Respecto a la atención médica recibida por esta persona, cabe señalar que fue asistido por el servicio médico del Puesto Fronterizo, y que se extendió el preceptivo parte facultativo, donde no se valoraba otra patología de mayor gravedad que le impidiese el regreso al lugar de procedencia.

En otro orden de cosas, las obligaciones de los transportistas para con sus clientes transportados, aparecen reflejadas en el “Convenio sobre Aviación Civil Internacional” que crea la Agencia de Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), firmado el 7 de diciembre de 1944 en Chicago, con fecha de entrada en vigor de 4 de abril de 1947 y ratificado por España en fecha 5 de marzo de 1947, en la Ley Orgánica 4/2000 en sus artículos 66.3 y 55.2. apartados b) y c), y en el Reglamento de desarrollo de esta Ley Orgánica en sus artículos 16 y 18.

En este sentido, el “Convenio sobre Aviación Civil Internacional”, en su artículo 5.9 del Capítulo 5, Anexo 9, establece que *“el explotador de aeronaves será responsable de los costos de custodia y cuidado de una persona documentada inapropiadamente desde el*



*momento en que se considera no admisible y se le entrega nuevamente al explotador de aeronaves para su retiro del Estado".*

El propio artículo 13 de este Convenio establece que *“Las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga transportados por aeronaves, tales como los relativos a entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad serán cumplidos por o por cuenta de dichos pasajeros, tripulaciones y carga, ya sea a la entrada, a la salida o mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado”.*

Del mismo modo, *“los Estados contratantes que tengan razones para creer que una persona no admisible podría oponer resistencia a su retiro, lo notificarán al explotador de aeronaves pertinente con la máxima antelación posible a la salida prevista de modo que éste pueda tomar medidas cautelares para garantizar la seguridad del vuelo”,* artículo 5.8 del Convenio, Capítulo 5, Anexo 9.

Por su parte, el artículo 66.3 de la Ley Orgánica 4/2000 establece las obligaciones a que quedan sometidas toda compañía, empresa de transporte y transportista, entre las que se encuentran hacerse cargo de forma inmediata de los extranjeros transportados hasta la frontera correspondiente del territorio español, a los que se les hubiera denegado la entrada por deficiencias en la documentación necesaria para el cruce de fronteras; así como a transportar a los mismos hasta el Estado a partir del cual le haya transportado, que haya expedido el documento de viaje con el que ha viajado o a cualquier otro que garantice su admisión y un trato compatible con los derechos humanos.

Asimismo, en el capítulo de infracciones de la de la Ley Orgánica 4/2000, artículo 54.2 apartados b) y c), sancionan como infracciones muy graves el transporte de extranjeros hasta el territorio español, por los sujetos responsables del transporte, sin haber comprobado la validez y vigencia de pasaportes, títulos de viaje o documentos de identidad pertinentes, o en su caso del visado, y el incumplimiento de los transportistas de hacerse cargo sin pérdida de tiempo del extranjero transportado que, por deficiencias en la documentación, no haya sido autorizado a entrar en España, respectivamente.

Por su parte, el Reglamento de la Ley Orgánica 4/2000 (Real Decreto 557/2011), regula en sus artículos 16 y 18 las obligaciones de los transportistas de control de documentos y en caso de denegación de entrada respectivamente.

A modo de resumen, y de acuerdo con la legislación vigente, los costes corren a cargo de la empresa transportista, última responsable de las personas que transporta, obligadas a hacerse cargo de sus pasajeros, señalando como infracción muy grave el incumplimiento de la obligación de hacerse cargo sin pérdida de tiempo del extranjero transportado que por deficiencias en su documentación no haya sido autorizado a entrar en España, obligándole además a los gastos de mantenimiento y si así lo solicitaran las autoridades encargadas del control de entrada, los derivados del transporte de dicho extranjero, que habrá que producirse de inmediato.



La apertura de una investigación interna para establecer lo que sucedió en el vuelo de referencia está sometida, en todo caso, a la normativa civil o mercantil que regula las relaciones contractuales entre la compañía y sus clientes, si bien la actuación de las autoridades del vuelo fue conforme al cumplimiento de sus deberes establecidos en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, garantizando en todo momento el orden y la seguridad del vuelo.

Por su parte, las relaciones entre los pasajeros y la compañía aérea se circunscriben al marco de un contrato privado, sin que corresponda a la Administración Pública dirimir las posibles investigaciones que puedan abrirse por la compañía respecto de los ciudadanos españoles expulsados de la aeronave por el comandante.

El Estado español no solo da cumplimiento a la normativa nacional sino también a la establecida por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) y a las obligaciones dimanantes como Estado miembro de la Unión Europea, establecidas en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en el Código de Fronteras Schengen y en la Directiva 2008/115/CE relativa a normas y procedimientos comunes en los Estados miembros para el retorno de los nacionales de terceros países en situación irregular, respecto del control solidario de fronteras y en el marco de las obligaciones legales establecidas en la Ley, con pleno respeto a los Derechos Fundamentales.

Para finalizar, las autoridades españolas tienen la obligación, como Estado miembro de la Unión Europea, de luchar contra la inmigración irregular y ejercer un control solidario de sus fronteras, respetándose los derechos fundamentales.

Madrid, 17 de octubre de 2017