



## NOTA DE ESTUDIO

### COMITÉ JURÍDICO — 34º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 9 – 17 de septiembre de 2009)

**Cuestión 2 del orden del día: Examen de los informes del Subcomité especial del Comité Jurídico para la preparación de uno o más instrumentos sobre las amenazas nuevas y emergentes**

#### PROYECTO DE PROTOCOLO DEL CONVENIO DE MONTREAL — DELITOS DE TRANSPORTE

(Nota presentada por Australia)

#### 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las propuestas de enmienda al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Convenio de Montreal), sometidas a la consideración del Comité Jurídico de la OACI en 2009, darán a los Estados la oportunidad de fortalecer el marco jurídico internacional con respecto al transporte ilícito de armas de destrucción masiva y al transporte ilícito de fugitivos terroristas en aeronaves civiles.

1.2 Compartimos la responsabilidad de adoptar medidas en esta materia. El Consejo de Seguridad afirmó en la Resolución 1540 que “la proliferación de las armas nucleares, químicas y biológicas, así como sus sistemas vectores, constituye una amenaza a la paz y la seguridad internacionales” y reconoció “la apremiante necesidad de que todos los Estados adopten medidas eficaces adicionales para prevenir la proliferación de las armas nucleares, químicas o biológicas y sus sistemas vectores”. El Consejo de Seguridad reconoció también que existe una conexión estrecha entre el terrorismo internacional y la circulación ilícita de armas nucleares, químicas y biológicas y sus sistemas vectores. El Consejo puso de relieve la necesidad de promover la coordinación de las iniciativas en respuesta a esta amenaza a la seguridad internacional (Resoluciones 1456 y 1373).

#### 2. PROYECTO DE DELITOS

2.1 La propuesta de delitos de transporte (Artículo 1, párrafo 1, apartados i) y j) del proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal), ayudaría a responder a la solicitud del Consejo de Seguridad en cuanto a coordinación, pidiéndole a los Estados Partes que criminalicen el transporte *internacional e ilícito*:

- a) armas biológicas, químicas y nucleares y material conexo a bordo de aeronaves civiles; y

- b) un fugitivo a bordo de una aeronave civil cuando la persona tenga la intención de que esto ayude al fugitivo a evadir el enjuiciamiento por un delito grave previsto en uno de los convenios de las Naciones Unidas contra el terrorismo.

2.2 Los nuevos delitos impondrían la responsabilidad penal individual y se basarían en la conducta (es decir, el acto de transportar) y en los requisitos de conocimiento e intención. Estos elementos tendría que probarlos el fiscal. Esto significa que el delito *no* abarcaría la temeridad en cuanto al contenido de la carga aérea o a la condición de un pasajero, y *no* se aplicaría a un transportista que transporta sin intención un artículo o persona de un modo que está prohibido.

2.3 Si bien algunos instrumentos internacionales tratan de los elementos de estas actividades de transporte, los delitos pertinentes a menudo están relacionados con la intención específica de ayudar en un acto terrorista, o de causar daño o de poner en peligro la seguridad operacional. El marco jurídico vigente no prevé todos los casos. Además, los procedimientos de seguridad operacional que regulan el transporte de mercancías peligrosas no son generales (dado que no todos los artículos incluidos en el delito estarían clasificados como peligrosos para ser transportados por vía aérea) y no reconocen la gravedad de los actos que merecen ser tipificados como delitos.

#### 2.4 *Definición de transporte*

2.4.1 El Subcomité especial del Comité Jurídico para la preparación de uno o más instrumentos sobre las amenazas nuevas y emergentes examinó posibles definiciones de qué significa “transporte” en el contexto aéreo. En vez de adoptar una definición específica, el Subcomité consideró que el mejor enfoque era describir la conducta como “a bordo de una aeronave, transporte o haga que se transporte o facilite el transporte” para asegurar que el delito abarca toda la gama de actos involucrados.

#### 2.5 *Definiciones de armas*

2.5.1 Las definiciones de las diversas armas descritas en la propuesta de delito de transporte de materiales refleja las definiciones empleadas en los convenios pertinentes sobre armas. Esto asegura la uniformidad en los diferentes regímenes jurídicos.

#### 2.6 *Cláusulas de reserva*

2.6.1 Las disposiciones establecidas en el Artículo 4 *ter* del proyecto de Protocolo están previstas para aclarar la forma en que el instrumento actuará en relación con los convenios vigentes sobre armas. El primer elemento está concebido para asegurar que el delito de transporte de materiales respete los derechos y obligaciones de las Partes en la Convención sobre armas biológicas, la Convención sobre armas químicas y el Tratado sobre la no proliferación de armas nucleares. El segundo elemento está concebido para asegurar que los delitos relacionados con armas nucleares sean paralelos a los derechos y obligaciones de las Partes en el Tratado sobre la no proliferación de armas nucleares.

#### 2.7 *Acuerdos de salvaguardias nucleares*

2.7.1 En el proyecto actual el delito de transporte se basa en el delito de transporte de materiales previsto en el Protocolo del *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Protocolo SUA 2005)*. En el Protocolo SUA 2005 constituye delito el transporte de material nuclear a sabiendas de que está destinado a ser utilizado en una actividad nuclear no sometida a salvaguardias de conformidad con un “acuerdo de salvaguardias amplias del OIEA”.

2.7.2 En la reunión del Subcomité jurídico de febrero de 2008 se señaló que un acuerdo de salvaguardias amplias del OIEA no se aplica a todos los Estados. Algunos Estados que no son parte en el Tratado sobre la no proliferación de armas nucleares (Tratado de no proliferación) habían concertado otros acuerdos sobre salvaguardias con el OIEA. Por lo tanto, se sugirió reemplazar “un acuerdo de salvaguardas amplias del Organismo Internacional de Energía Atómica” por “un acuerdo de salvaguardias con el Organismo Internacional de Energía Atómica”. La redacción alternativa propuesta permitiría a los Estados que sean Partes en el Protocolo y que no sean Partes en el Tratado de no proliferación transportar material nuclear cuando hayan concertado un acuerdo de salvaguardias con el OIEA.

## 2.8 *Transporte de fugitivos*

2.8.1 Si bien muchos Estados criminalizan los actos tipificados como delito de transporte de fugitivos (por ejemplo, como un “accesorio después del hecho”), no está claro si los Estados Partes consideran estos actos como delitos de “complicidad” en el marco de los diversos convenios de las Naciones Unidas contra el terrorismo — delitos a los cuales se aplican las disposiciones de extradición y asistencia jurídica mutua. Por ejemplo, en algunos regímenes jurídicos, alguien puede ayudar intencionalmente a un fugitivo a escapar seis meses después de cometido el delito inicial y quizá no se considere que existe el nexo necesario con el delito para que esa persona sea “cómplice” como se entiende tradicionalmente. La nueva disposición aseguraría que el delito quede previsto en los diversos regímenes jurídicos y aclararía que se aplican los mecanismos de cooperación. Esto está en armonía con el enfoque adoptado en el Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo y también con nuestras obligaciones en virtud de la Resolución 1373 del Consejo de Seguridad de que “adopten las medidas necesarias para prevenir la comisión de actos de terrorismo” y “velen por el enjuiciamiento de toda persona que participe en la financiación... de actos de terrorismo”.

2.8.2 Según el delito propuesto, la intención no es que la persona que se transporta haya sido condenada por el delito principal. Para ser culpable del delito de transporte de fugitivos, una persona debe ayudar a sabiendas a una persona buscada con relación a uno de los delitos comprendidos en los convenios de las Naciones Unidas contra el terrorismo para que esta persona escape a las autoridades. Este acto de ayuda es un acto delictivo en sí mismo. No está relacionado con el eventual enjuiciamiento del fugitivo. Lo que es necesario demostrar, por ejemplo, es que a) el acusado transportó al fugitivo, b) que se había expedido contra el fugitivo una orden de detención (o su equivalente), es decir que la persona es un fugitivo y c) que el acusado tenía conocimiento de la condición de fugitivo, y d) que el acusado intentó ayudar al fugitivo a evadir la justicia penal.

2.8.3 Una nueva redacción posible del Artículo 1 para hacer que esto sea más claro podría ser:

1. Comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente:

...

j) transporte, haga que se transporte o facilite el transporte de otra persona a bordo de una aeronave, ~~a sabiendas de que dicha persona ha cometido un acto que constituye un delito previsto en los tratados que se enumeran en el Anexo, y con la intención de asistir a dicha persona a evadir el proceso penal, o el castigo por un acto que constituye un delito previsto en los tratados que se enumeran en el Anexo~~ [los tratados de las Naciones Unidas contra el terrorismo].

## 2.9 *Cumplimiento de las disposiciones*

2.9.1 Los delitos respecto al transporte no tienen la finalidad de crear una nueva base en el derecho internacional para las medidas destinadas a hacer cumplir la ley en el contexto aéreo. Lo que harían es asegurar que todos los Estados Partes tipifiquen como delito estos actos, que haya bases

convenidas para la jurisdicción legislativa y que se apliquen los mecanismos internacionales de cooperación jurídica, tales como la extradición y la asistencia jurídica mutua.

2.9.2 El ejercicio de la jurisdicción para hacer cumplir la ley se basaría en el derecho aéreo internacional establecido en el Convenio de Chicago. De este modo, estas propuestas reflejan la práctica existente en los tratados de las Naciones Unidas para hacer cumplir la ley, tales como la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción o la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional. Si bien crean obligaciones comunes para criminalizar cierta conducta, estos convenios y los cambios propuestos al Convenio de Montreal no cambian las normas ordinarias acerca de la jurisdicción para hacer cumplir la ley.

### 3. **CONCLUSIÓN**

3.1 El transporte por vía aérea es un modo importante de transporte de personas y mercancías, y los delitos de transporte propuestos procuran prever dos formas muy previsibles en que la aviación civil puede ser usada para amenazar la paz y seguridad internacionales. Así como se han hecho mejoras al marco jurídico del contexto marítimo durante los últimos años, es importante que también se hagan cambios en el contexto de la aviación civil para asegurar que el transporte aéreo no quede en una situación vulnerable al abuso. Australia desearía recomendar el texto propuesto de los delitos de transporte para que el Comité Jurídico lo considere en 2009.

— FIN —