



LC/34-WP/4-1  
15/9/09

## COMITÉ JURÍDICO — 34º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 9 – 17 de septiembre de 2009)

### **Cuestión 4 del**

**orden del día:**

**Informe sobre la labor realizada en el período de sesiones**

### **PROYECTO DE INFORME SOBRE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO EN SU 34º PERÍODO DE SESIONES**

El texto que se acompaña contiene los párrafos 2:1 al 2:80 del proyecto de Informe del Comité Jurídico sobre la cuestión 2 del orden del día.

-----

---

**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**

2:1 El presidente subrayó la importancia de esta cuestión del orden del día. El objetivo de la labor no era producir textos perfectamente redactados para dos protocolos, sino preparar textos suficientemente elaborados para que el Consejo de la OACI los remitiese a una Conferencia diplomática. A este respecto, elogió la labor del Subcomité especial e invitó a su presidente, el Sr. T. Olson (Francia), a que presentara los informes.

2:2 El presidente del Subcomité declaró que el objetivo de la labor del Subcomité era preparar proyectos de texto para actualizar el Convenio de La Haya de 1970 y el Convenio de Montreal de 1971. Ambos Convenios constituían hitos en la evolución del derecho aeronáutico internacional y habían sido ampliamente aceptados por los Estados. Por otra parte, puesto que se habían concertado casi 40 años antes, era necesario actualizarlos para abordar la cuestión de las amenazas nuevas y emergentes contra la aviación civil. El presidente del Subcomité tuvo el agrado de informar a la reunión que el Subcomité había llegado a un consenso en varios aspectos, incluida la criminalización del uso de aeronaves civiles en vuelo como armas y el uso de ciertos materiales peligrosos para atacar aeronaves u otros objetivos en tierra. El Subcomité también había acordado tipificar explícitamente los nuevos delitos de dirigir y organizar ciertos delitos previstos en los Convenios. Además, se propuso que se penalizaran las amenazas verosímiles que pueden causar perjuicio económico a la industria de la aviación. Finalmente, se habían introducido disposiciones basadas en los instrumentos contra el terrorismo más recientes de las Naciones Unidas, en particular las relacionadas con la no discriminación, la exclusión de la excepción de delito político y otros fundamentos de la jurisdicción.

2:3 El presidente del Subcomité señaló que varias cuestiones delicadas, incluidos los actos que causan daño al medio ambiente y los de transporte ilícito de ciertos materiales peligrosos y de fugitivos, exigirían un examen más a fondo del Comité Jurídico.

2:4 Además de los informes del presidente del Subcomité, la ponente, Sra. J. Atwell (Australia), informó a la reunión que el Consejo había remitido a la segunda reunión del Subcomité la cuestión relativa a los actos de transporte de ciertos materiales peligrosos y de fugitivos. La Sra. Atwell señaló la necesidad de trabajar sobre este asunto.

2:5 Todas las delegaciones que tomaron la palabra recibieron con satisfacción y apoyaron la iniciativa de la OACI de modificar ambos Convenios y prometieron su cooperación en la labor del Comité. Algunas delegaciones se refirieron a ciertos aspectos, tales como la cláusula de exclusión militar, que requeriría la atención del Comité.

2:6 El presidente invitó al Comité a que examinara las propuestas de enmienda al Convenio de Montreal de 1971 enmendado por el Protocolo sobre los aeropuertos de 1998, formuladas por el Subcomité especial e indicadas en el Apéndice 4 de su informe sobre la segunda reunión (LC/SC-NET-2). El Comité estuvo de acuerdo en limitar su examen a las enmiendas propuestas por el Subcomité. El presidente declaró que, como era habitual, el título del instrumento debería dejarse para que la Conferencia diplomática decidiera al respecto.

---

2:7 Al tratar la enmienda del encabezamiento del **párrafo 1 del Artículo 1** en la versión inglesa, en la que el pronombre “he” debía ser remplazado por “persona”, el Comité estuvo de acuerdo respecto a este y los demás cambios relacionados con el género en todo el texto.

2:8 Al examinar la enmienda del **apartado d) del párrafo 1 del Artículo 1**, el Comité decidió no retener esta enmienda considerando que no era necesaria en vista de la definición de instalaciones y servicios de navegación aérea incluida en el apartado c) del Artículo 2.

2:9 Con respecto a la enmienda del **apartado f) del párrafo 1 del Artículo 1**, un delegado propuso que la expresión “de un modo que cause o probablemente cause” se remplazara por “para causar o probablemente causar” a fin de que denote la existencia de la intención y evitar que un miembro de la tripulación que no actúe intencionalmente pueda quedar comprendido en esta disposición. Otro delegado propuso que se suprimiera la referencia al daño al medio ambiente porque no es el objeto de este Convenio y no debería tratarse como un elemento independiente de los daños personales o materiales que son los determinantes del delito que debe tipificarse en esta disposición.

2:10 Durante el debate que siguió, teniendo en cuenta que esta disposición estaba dirigida a abarcar el uso de una aeronave civil como arma, y no obstante el uso de los términos “ilícita e intencionalmente” en el encabezamiento del Artículo 1, el Comité convino en que era necesario aclarar que el apartado f) no estaba dirigido a incluir el comportamiento operacional ordinario. Con este fin, **se decidió remitir el apartado f) al Comité de redacción** que se formaría. Con respecto a la referencia al medio ambiente, se expresaron opiniones a favor y en contra de suprimirla. Las opiniones contra su supresión prevalecieron, y **el Comité acordó retener la referencia al medio ambiente**, considerando que la misma sirve para abarcar el daño indirecto a las personas o los bienes.

2:11 Al invitar a que se formularan comentarios sobre los **apartados g) y h) del párrafo 1 del Artículo 1**, el presidente recomendó que se tuviera presente la definición de “armas BQN” incluida en el apartado i) del Artículo 2. En las explicaciones proporcionadas por el presidente y la ponente del Subcomité, se señaló que estas disposiciones estaban inspiradas en el Protocolo de 2005 al *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima* (Protocolo SUA de 2005) y que la redacción empleada estaba alineada con dicho Protocolo. Se manifestaron opiniones equilibradas a favor y en contra de retener la referencia a las armas BQN, y se expresaron preocupaciones con respecto a la referencia a material nuclear sin tener una definición de dicho material. Al final, **se decidió retener la referencia a armas BQN sin corchetes y remitir estas disposiciones al Comité de redacción.**

2:12 Al pasar al **apartado i) del párrafo 1 del Artículo 1**, un delegado propuso que se definiera la referencia a “material fisionable especial” que figura en el inciso 3). Otro delegado propuso que se remplazara la expresión “no sometida a salvaguardias” que figura en el inciso 3) por “no sometida a verificación y control”. Estas propuestas no recibieron apoyo y, por lo tanto, no fueron adoptadas. Un observador expresó preocupación acerca de este párrafo, explicando que las líneas aéreas aceptan envíos con las etiquetas que ponen los expedidores y que, por lo tanto, no saben si el contenido de los paquetes coincide con las etiquetas o si se envían mercancías peligrosas para actos terroristas. Por lo tanto, los responsables deberían ser los expedidores en vez de los transportistas. Además, si las instalaciones de los transportistas y los aeropuertos debieran equiparse con medios para detectar envíos de material nuclear y armas BQN, el costo sería exorbitante y las líneas aéreas no deberían ser penalizadas. En conclusión, el observador propuso que los transportistas aéreos quedaran excluidos de la aplicación de esta disposición. Si bien dos delegaciones secundaron esta propuesta, la misma no fue adoptada.

---

2:13 Otro delegado, con el apoyo de otros delegados, propuso que se retuviera la segunda alternativa que aparecía entre corchetes en el inciso 3) respecto a un acuerdo de salvaguardias. Esta propuesta **fue adoptada**.

2:14 El Delegado de Australia presentó la nota LC/34-WP/2-1 y el debate sobre el apartado i) evolucionó en dos direcciones. Varios delegados propusieron que se suprimiera, pues consideraban que dicho apartado trata de la no proliferación de armas y sostenían que toda enmienda al Convenio debería limitarse al tema de la seguridad de la aviación civil. Otros delegados sostuvieron que se conservara, pues consideraban que esta disposición tiene por objetivo mantener la seguridad y protección de la aviación civil y deseaban seguir el enfoque marítimo con respecto al transporte de mercancías peligrosas. Un delegado, si bien apoyaba que se conservara esta enmienda, observó que en el Comité había una división clara de las posturas sobre esta cuestión y señaló que el Protocolo SUA de 2005 aún no había sido ampliamente ratificado. Dijo además que si esa división continuaba existiendo quizá fuera conveniente hacer que ésta fuera una disposición opcional.

2:15 El presidente, recapitulando las deliberaciones sobre el primer delito de transporte enunciado en el apartado i), indicó que no se había alcanzado consenso en el Subcomité respecto a su inclusión aun cuando el texto no se había encerrado entre corchetes, e instó al Comité a que intentara alcanzar un acuerdo y, si no fuera posible, considerara la forma de zanjar las diferencias para facilitar la tarea de la Conferencia diplomática.

2:16 Respecto al **inciso 3 del apartado i)**, una delegación pidió al Comité que reconsiderara la decisión de aceptar el texto que figura en el segundo juego de corchetes, ya que de lo contrario las Partes en el Tratado sobre no proliferación de armas nucleares podrían encontrar que sus obligaciones en virtud de ese tratado se contraponen a las que surgen del nuevo instrumento que se está considerando. Además, destacó que el Protocolo SUA de 2005, del cual se tomaron las cláusulas relativas a los delitos de transporte, estaba viendo demorada su ratificación a causa de problemas con la redacción. La delegación agregó que la Resolución 1540 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas se aplica exclusivamente a los agentes no estatales. En conclusión, debería eliminarse el apartado i). La moción de eliminar el apartado i) fue apoyada por otras delegaciones; se expresó, entre otras cosas, que no se observa entre estos delitos y la seguridad operacional y protección de la aviación civil un nexo lo suficientemente fuerte como para justificar su inclusión, además de haber ambigüedad en la relación entre los protocolos propuestos y los Anexos 17 y 18.

2:17 Una delegación que no estaba a favor del apartado sobre armas BQN manifestó, no obstante, que no debería imponerse el requisito de detectar la presencia de material biológico, químico o nuclear en el equipaje.

2:18 Una delegación consideró que las conductas comprendidas en el apartado i) no deberían penalizarse.

2:19 Otra delegación manifestó su preocupación respecto al inciso 3) del apartado i) y también el **inciso 4 del apartado i)**. Con relación al inciso 3 del apartado i), indicó que era preciso definir los términos “materias básicas” y “material fisionable especial”; para ello, sugirió al Comité consultar las definiciones que figuran en el Artículo XX del Estatuto del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA). Respecto al inciso 4 del apartado i), señaló a la atención del Comité la terminología pertinente de la Resolución 1540 del Consejo de Seguridad. Una delegación sugirió que las cuestiones de definición se consideren cuando el Comité pase a tratar el Artículo 2.

2:20 Respecto a la inclusión o exclusión de los delitos de transporte, una delegación señaló que con la tipificación de estos delitos se busca desalentar y castigar a quienes pretendan transportar los materiales enunciados, en coincidencia con el objetivo perseguido con la inclusión de los otros delitos. La cuestión, entonces, es determinar si la inclusión de los delitos de transporte contribuirá a fortalecer el régimen. Si bien el Protocolo SUA de 2005 y la Resolución 1540 pueden aportar orientación, deben tenerse en cuenta los intereses específicos de la aviación. Para que la tipificación del delito sea eficaz, deben establecerse como elementos necesarios la ilicitud y la intención delictiva, además de otros elementos exigidos en los incisos en cuestión. Si no se prevén los delitos de transporte, podrían surgir problemas en los casos en que una persona que tuviera la intención de cometer el acto fuera detenida antes de lograr su cometido.

2:21 Esta postura obtuvo el apoyo de otra delegación, que recordó al Comité que el Consejo de la OACI había decidido que el Subcomité debía considerar los delitos de transporte. El Protocolo SUA de 2005 debería utilizarse como inspiración; los problemas de ratificación de este Protocolo bien podrían deberse al régimen de embarque que se prevé en el mismo.

2:22 Una delegación manifestó su apoyo para la penalización y castigo del transporte ilícito de mercancías peligrosas. Respecto al inciso 3 del apartado i), esta delegación se mostró a favor del texto incluido en el segundo juego de corchetes.

2:23 Otras delegaciones expresaron el deseo de que se conserven los delitos de transporte, subrayando que estas actividades constituyen una amenaza para la aviación civil y las vidas humanas.

2:24 Unas pocas delegaciones apoyaron la idea de considerar la posibilidad de incluir disposiciones de autoinclusión/autoexclusión respecto a los delitos de transporte.

2:25 Un observador opinó que las aerolíneas enfrentarían dificultades aun cuando se previeran la intención delictiva y el conocimiento de los usos como elementos de los delitos. En este sentido, se mencionó como ejemplo el caso en que un gobierno reserva todo o parte del espacio a bordo de una aeronave para el transporte de explosivos que se utilizarán para algunos de los fines prohibidos que son de conocimiento de la línea aérea. ¿Se aplicaría una cláusula de exclusión militar? ¿En qué casos? El observador consideró que debería incluirse una cláusula de exclusión en el apartado i) de forma que no se aplique el protocolo en los casos en que el expedidor sea un Estado Parte. Unas pocas delegaciones consideraron que esta cuestión debería examinarse en más detalle.

2:26 Una delegación señaló que podrían surgir problemas con la interpretación del apartado i). Agregó que la definición misma de los delitos de transporte era motivo de preocupación, ya que no resultan aplicables a las aeronaves que se utilizan para servicios militares, de aduanas o de policía pero los Estados bien pueden definir estas categorías de distintas maneras. Asimismo, en todos los incisos del apartado i) se incluye como requisito un objetivo específico, tal como intimidar o forzar la voluntad de un gobierno, y esto podría ser objeto de una apreciación muy subjetiva. La carga de la prueba respecto a estos delitos podría variar de un Estado al otro y todas estas cuestiones pueden provocar problemas al momento de la ratificación. Estos delitos de transporte deberían vincularse con la seguridad operacional de los vuelos.

2:27 Sobre este último punto, una delegación manifestó que el transporte ilícito de estos elementos no es objeto de control alguno, si bien encierran un riesgo inherente para la aviación civil.

2:28 Una delegación no apoyó la propuesta de incorporar disposiciones de autoinclusión/autoexclusión por considerarlas inapropiadas en el ámbito del derecho penal internacional, agregando que no hay precedente alguno entre los convenios de las Naciones Unidas contra el terrorismo donde un delito

---

penal tenga carácter optativo. Debería velarse por que los delitos de transporte se penalicen en todas las jurisdicciones que sean Estados Partes para alcanzar así los beneficios de la jurisdicción universal, la asistencia jurídica mutua y las cláusulas de extradición, y asegurar que los transgresores no puedan encontrar refugio en sitio alguno. La delegación recordó que ya se había dicho en diversas intervenciones que los delitos propuestos no afectan a la seguridad operacional de las aeronaves y que la OACI no es el foro apropiado para tratarlos. Por el contrario, la prohibición del uso de aeronaves civiles para el transporte intencional e ilícito de armas BQN, sus materiales conexos y sistemas vectores, materiales explosivos o radiactivos es un objetivo enteramente coherente con los objetivos de la OACI. En este sentido, la delegación hizo referencia a la Resolución A33-1 de la Asamblea de la OACI y los Artículos 4 y 44 del Convenio de Chicago. Además, la delegación recordó que el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas ha hecho numerosos llamamientos a los Estados y a los organismos internacionales para actuar en tal sentido, particularmente en las Resoluciones 1373 (2001), 1456 (2003) y 1540 (2004) del Consejo de Seguridad. Por último, la delegación agregó que la respuesta de la OMI a estas amenazas había sido la penalización del transporte ilícito e intencional de armas BQN y otros materiales peligrosos por barco, y que la OACI debería hacer lo propio respecto a la aviación civil.

2:29 Estas opiniones recibieron el apoyo de otra delegación.

2:30 En relación con los delitos vinculados con el transporte de fugitivos, una delegación expresó su preocupación por el respeto de los derechos humanos y las garantías de debido proceso. En su opinión, la definición de los delitos es demasiado amplia y puede requerir una nueva redacción.

2:31 Ante esta intervención, el presidente hizo notar que ya antes se había presentado una propuesta de incorporación de determinadas definiciones en las disposiciones de fondo. Si bien la propuesta había recogido apoyo, la mayoría se había inclinado por no aceptarla. Sin embargo, podría volver a considerarse al momento de examinar el Artículo de definiciones.

2:32 A continuación, el presidente propuso la consideración del **apartado j) del párrafo 1 del Artículo 1** sobre el **transporte de determinadas personas**. El observador de IATA invitó al Comité a referirse al párrafo 2.4 de la nota LC/34-WP/2-3 donde se propone la eliminación de todo texto que suponga la penalización del transporte de fugitivos, por los motivos que allí se exponen.

2:33 Una delegación indicó que el apartado era motivo de preocupación, especialmente en lo relativo a la definición de “transporte”. No puede cometer un delito el agente que vende un billete o el pariente que lo compra, por lo que corresponde determinar con precisión el ámbito del delito. La delegación agregó que había una contradicción entre el apartado j) y el objetivo perseguido por el protocolo propuesto y que, si se decide incluir este delito, debería hacerse referencia al Protocolo SUA de 2005 y al Convenio para la Represión de los Actos de Terrorismo Nuclear (2005).

2:34 Otra delegación recomendó que no se incluya el transporte de fugitivos dado que el término “fugitivo” resulta ambiguo y la introducción de este delito podría tener consecuencias no deseadas. Por el contrario, esta delegación consideró que el proyecto de texto propuesto en el párrafo 2.8.3 de la nota LC/34-WP/2-2 debería examinarse en más detalle.

2:35 A continuación, el Delegado de Australia presentó los párrafos 2.8.1 al 2.9.2 de la nota LC/34-WP/2-2. Varias delegaciones apoyaron la propuesta. Una delegación propuso modificar el texto del apartado j) de la siguiente forma: “transporte, haga que se transporte o facilite el transporte de otra persona a bordo de una aeronave a sabiendas de que sobre dicha persona pesa una orden de detención o una acusación o pena por 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”. Esta propuesta recibió el

---

apoyo de varias otras delegaciones, algunas de las cuales destacaron que el texto coincide con lo propuesto en el párrafo 2.8.3 de LC/34-WP/2-2.

2:36 Una delegación expresó su conformidad con el proyecto de texto del párrafo 2.8.3 de la nota LC/34-WP/2-2, pero agregó que las líneas aéreas necesitan contar con criterios objetivos para su aplicación.

2:37 Otra delegación planteó la cuestión del deber de diligencia que correspondería a las líneas aéreas, y consideró que si el protocolo propuesto no aclara cuál es ese deber de diligencia, entonces debería eliminarse el apartado j) por sus posibles efectos perjudiciales en la industria de las líneas aéreas.

2:38 Una delegación señaló que el párrafo 3 del Artículo 21 del Protocolo SUA prevé que un Estado Parte puede declarar que aplicará las disposiciones relativas al transporte de fugitivos de conformidad con los principios de su derecho penal sobre la exención de responsabilidad en razón del parentesco, y que debería preverse una posibilidad similar en este Protocolo. Esta sugerencia tuvo el apoyo de otras delegaciones.

2:39 Una delegación consideró que el texto del párrafo 2.8.3 de LC/34-WP/2-2 no establece un deber de diligencia que obligue al transportista a realizar averiguaciones exhaustivas sobre la condición de una persona. Si no estaba claro, podría ser necesario refinar el texto. Esta sugerencia fue apoyada por diversos Estados.

2:40 Una delegación manifestó no objetar la penalización del transporte de fugitivos pero señaló que quizás este delito ya esté comprendido en el alcance de algún otro de los delitos y debería evitarse la duplicación. Agregó que ya existe un alto nivel de control del movimiento de personas en el transporte aéreo y que ya pesa sobre los transportistas la carga de aplicar una lista de pasajeros con interdicción de volar. Por otra parte, la cláusula está asociada con un Anexo donde figura una larga lista de tratados internacionales, y cabe preguntarse cuál sería la situación de aquellos Estados que no son Parte en uno o más de esos instrumentos. El presidente tomó entonces la palabra para señalar que el párrafo 1 del Artículo 21 del Protocolo SUA de 2005 dispone que todo Estado Parte que no sea parte en un tratado incluido en el Anexo podrá declarar que el tratado se considera excluido en relación con el delito de transporte de fugitivos. Una delegación se hizo eco de las preocupaciones manifestadas sobre las dificultades de aplicación que enfrentarían las líneas aéreas.

2:41 Una delegación recordó que, en virtud del protocolo propuesto, sólo puede imputarse responsabilidad al transportista cuando éste actúe ilícita e intencionalmente y con un cierto grado de conocimiento.

2:42 **Resumiendo** las deliberaciones, el presidente señaló la falta de consenso sobre la inclusión o exclusión del delito de transporte de fugitivos. Por su parte, los cambios de redacción propuestos en el párrafo 2:35 precedente y en el párrafo 2.8.3 del LC/34-WP/2-2 recibieron amplio apoyo, por lo que los autores de ambas propuestas deberían llegar a un acuerdo sobre el texto final para someterlo a la consideración del Comité. Dicha propuesta final se colocará entre corchetes dado que no se ha decidido aún si se incluirá este delito.

2:43 El presidente propuso establecer un **pequeño grupo para tratar la cuestión de los delitos de transporte** y determinar si podría alcanzarse el consenso sobre alguno de ambos delitos [apartados i) y j) del párrafo 1 del Artículo 1]. Destacó que el Comité se encontraba mucho más lejos de lograr el consenso respecto al transporte de personas y que, si no se llega a un acuerdo, sería preciso considerar cómo presentar la cuestión a la Conferencia diplomática. El pequeño grupo debería considerar

---

también la sugerencia relativa a una cláusula de autoinclusión/autoexclusión, que recibió apoyo moderado pero no masivo. Además, el grupo debería determinar si el delito de transporte de personas resultaría más aceptable con la incorporación de una referencia al deber de diligencia. El presidente integró el grupo con los delegados de Alemania, Argentina, Australia, Canadá, China, Egipto, Estados Unidos, Federación de Rusia, India, Japón, Líbano y Sudáfrica, bajo la presidencia del presidente del Subcomité.

2:44 Una delegación, con el apoyo de otra, cuestionó la composición del grupo, manifestando que no se basa en criterios objetivos dado que la gran mayoría de los delegados que la integran están a favor de la inclusión de los delitos de transporte. Esta delegación se rehusó a integrar el grupo e hizo reserva de su postura sobre los resultados. El presidente lamentó dicha decisión y ofreció continuar las consultas.

2:45 El **párrafo 1 bis del Artículo 1** fue **adoptado** sin discusión.

2:46 El Comité consideró seguidamente el **párrafo 1 ter del Artículo 1**. Una delegación propuso incorporar el elemento de intención delictiva en el párrafo 1 *ter* y en el párrafo 2 a fin de alinearlos con la redacción del encabezamiento del Artículo 1, es decir, “que ilícita e intencionalmente...” Varias delegaciones apoyaron esta propuesta, y una de ellas sugirió refundir el párrafo 1 *ter* en los párrafos 1 y 1 *bis*, lo que cumpliría ese fin. Dos delegaciones estaban a favor de integrar únicamente el término “intencionalmente”, dado que algunas amenazas podrían percibirse como no intencionales, por ejemplo, una declaración negligente de un agente. Si bien no hubo objeciones firmes a la propuesta, algunas delegaciones dudaban del beneficio de incorporar la intención delictiva en el párrafo 1 *ter*, dado que una amenaza, de por sí, es ilícita.

2:47 Una delegación, con el apoyo de otra, sugirió que se definiera “ilícitamente”. Otra delegación recomendó tener cautela con este enfoque dado que “ilícitamente” no estaba definido en los Convenios de La Haya y Montreal.

2:48 Una delegación subrayó la importancia de penalizar únicamente las amenazas que podrían conducir a una perturbación grave del transporte aéreo internacional y, por lo tanto, propuso suprimir del párrafo 1 *ter* la referencia a los apartados e), i) y j) del párrafo 1 del Artículo 1. Esta delegación señaló también que en el Protocolo SUA de 2005 no había disposiciones para penalizar amenazas equivalentes. Un gran número de delegaciones apoyaron esta propuesta y fue aceptada.

2:49 Con respecto a la redacción, una delegación propuso limitar el delito que figura en el párrafo 1 *ter* a las amenazas que probablemente pongan en peligro la seguridad operacional de la aviación civil o la seguridad pública, mientras que otra delegación propuso una redacción de modo que igualmente comete un delito toda persona que amenace, “imponiendo o no una condición, como dispone el derecho interno...” dado que esto podría recibir aceptación universal.

2:50 Una delegación afirmó que la referencia a “circunstancias que indiquen que la amenaza es verosímil” quizá no fuera una calificación útil, y propuso en vez la formulación de amenazas que se profieren directamente o a través de un tercero. Esta delegación sugirió una nueva redacción empleando la expresión “profiere una amenaza verosímil o hace que una persona reciba una amenaza verosímil”, y recibió un apoyo considerable.

2:51 El presidente, en su resumen del examen del párrafo 1 *ter*, tomó nota de que había un firme apoyo a la redacción propuesta en el párrafo anterior, dado que parecía atender a la mayoría de las preocupaciones expresadas por el Comité, y remitió esos términos específicos al Comité de redacción



---

para que los considerara. Una delegación señaló que el texto árabe del párrafo 1 *ter* debía alinearse con el texto en inglés y el presidente remitió esta cuestión a la Secretaría.

2:52 Seguidamente el Comité pasó a considerar el **Artículo 1, párrafo 2**. El Comité **estuvo de acuerdo** sobre el texto de los **apartados b) y c)** del párrafo 2 sin discusión. Con respecto al apartado a), una delegación propuso, con el apoyo de otra, que el intento de cometer cualquiera de los delitos de transporte previstos en los apartados i) y j) del párrafo 1 del Artículo 1 no se penalizara, dado que esto no ocurría en el Protocolo SUA de 2005. Otras delegaciones que formularon comentarios no apoyaron esta propuesta, declarando que el intento de cometer cualquiera de los delitos de transporte era de por sí un delito grave y justificaba su criminalización. A la luz de lo anterior, el Comité **respaldó** el texto del **apartado a)** tal como estaba.

2:53 El examen del **párrafo 3 del Artículo 1** comenzó con la presentación que hizo una delegación de su nota de estudio (LC/34-WP/2-1), en la que se resumían las razones del Subcomité para incluir los delitos de conspiración y asociación ilícita en el proyecto de Protocolo. Esta delegación subrayó que los delitos accesorios e incipientes constituyen un elemento clave del proyecto de Protocolo, puesto que amplían el Convenio de Montreal para abarcar no solamente a los autores materiales del delito principal, sino que también dan a los Estados las herramientas jurídicas internacionales para penalizar y castigar a quienes participan en la planificación de dichos delitos.

2:54 Una delegación, con el apoyo de otra, preguntó si los delitos incipientes deberían aplicarse a delitos menores tales como el de comunicación falsa previsto en el apartado e) del párrafo 1 del Artículo 1. Esta delegación observó que el Artículo 5 de la *Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional* (Convención contra la Delincuencia Organizada) sobre el que se había basado parcialmente el párrafo 3 del Artículo 1, limitaba la aplicación de los delitos incipientes al “delito grave”. Esta delegación declaró además que muchas jurisdicciones no tenían un delito de conspiración o, si así era, su aplicación estaba limitada a los delitos graves que crean un peligro de muerte o que están relacionados con el terrorismo. Esta delegación sugirió agregar “en la medida que sea compatible con su derecho interno” al encabezamiento del párrafo 3 del Artículo 1.

2:55 El presidente del Subcomité aclaró que el párrafo 3 del Artículo 1 era una adaptación de la Convención contra la Delincuencia Organizada porque se consideraba que era el texto más completo respecto a la cooperación criminal y supera las dificultades entre los delitos de conspiración y asociación ilícita. El presidente subrayó que si bien algunas jurisdicciones quizá no reconozcan ninguno de estos delitos, es esencial que el proyecto de Protocolo criminalice toda acción concertada.

2:56 Una delegación propuso, con el apoyo de otra, que el párrafo 3 del Artículo 1 no debería aplicarse a los intentos previstos en el apartado a) del párrafo 2 del Artículo 1. La delegación que apoyaba esta postura afirmó que la formulación del apartado b) del párrafo 3 del Artículo 1 era demasiado amplia y, por lo tanto, no estaba en armonía con las resoluciones de las Naciones Unidas sobre el terrorismo o la Convención contra la Delincuencia Organizada. Esta delegación sugirió que “un grupo de personas” en el apartado b) se definiera en armonía con las definiciones de “grupo delictivo organizado” y “grupo estructurado” de la Convención contra la Delincuencia Organizada. Dos delegaciones advirtieron sobre la dificultad de una definición de este tipo en un Convenio contra el terrorismo, dado que los grupos terroristas tienden a tener muy poca o ninguna estructura. Un observador señaló además que el objetivo de un “grupo delictivo organizado” era cometer un delito a fin de obtener “un beneficio económico u otro beneficio de orden material”, mientras que los grupos terroristas generalmente están motivados por razones ideológicas. Este observador aclaró también que la terminología adoptada en los incisos i) e ii) del apartado b) del párrafo 3 del Artículo 1 respecto a la composición de un grupo se había tomado de Convenios de las Naciones Unidas contra el terrorismo, es decir, el Convenio Internacional para la

---

represión de los atentados terroristas cometidos con bombas, el Convenio Internacional para la represión de la financiación del terrorismo, el Convenio Internacional para la Represión de los Actos de Terrorismo Nuclear y el Protocolo SUA de 2005.

2:57 Cuando se reanudó la reunión el 11 de septiembre, el presidente pidió al principio un momento de silencio en memoria de las víctimas de los ataques del 11 de septiembre de 2001 y de todas las otras víctimas de ataques contra la aviación civil. El presidente recordó que estos sucesos habían impulsado el proceso en curso en el Comité Jurídico, que exigía suma seriedad en su labor.

2:58 El presidente volvió seguidamente al párrafo 3 del Artículo 1, en las enmiendas propuestas al Convenio de Montreal, y recordó los debates anteriores que indicaban que algunos Estados no tenían en su derecho interno el concepto de conspiración ni el de asociación ilícita. Sin embargo, él entendía que cada régimen de derecho debería poder abordar de algún modo este tipo de conducta delictiva. Si bien una propuesta para agregar una referencia explícita al derecho interno no había recibido apoyo hasta el momento, él deseaba proseguir el debate para considerar si, tal como estaba, la redacción sería lo suficientemente amplia como para que esos Estados incluyeran este delito en su régimen interno o si la referencia al derecho interno era necesaria.

2:59 El Observador de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD) expuso seguidamente los antecedentes de esta cuestión. Refiriéndose al párrafo 3 del Artículo 2.3 del *Convenio Internacional para la represión de la financiación del terrorismo*, recordó que el párrafo 3 del Artículo 1 era innovador ya que los delitos se configurarían aun cuando el acto que se había intentado cometer no tuviera lugar. El deseo general de introducir esta innovación era obvio puesto que las medidas preventivas eran necesarias para poder interrumpir un complot sin que fueran un obstáculo al enjuiciamiento. El proyecto actual apuntaba a lograr este objetivo por medio de dos modelos, es decir, la conspiración y la asociación ilícita, pero él instaba a los miembros del Comité a no ser demasiado precisos, considerando que el instrumento debía aplicarse mundialmente. Si bien algunos regímenes de derecho podrían no aceptar ninguno de esos modelos, él consideraba que todos los regímenes debían tener un medio para impedir los actos dirigidos a cometer delitos que ponen en peligro la vida y el Comité de redacción debía explorar esas vías.

2:60 El presidente agradeció al Observador de la ONUDD su cuidadoso resumen y concluyó que quedaba la cuestión de si se debía ajustar el texto actual. Una delegación apoyaba el texto tal como estaba dado que era resultado de las deliberaciones del Subcomité, que habían sido bastante extensas sobre el asunto. Podrían hacerse ajustes si era absolutamente necesario para hacer lugar a las diferencias de las particularidades de algunos regímenes de derecho, pero la comunidad internacional y la OACI verían frustrada su intención sin este concepto innovador. Tres delegaciones apoyaban la propuesta del observador de que el Comité de redacción considerara el asunto más a fondo procurando alcanzar un consenso, teniendo presente que el texto había sido redactado cuidadosamente. Una delegación, con el apoyo de otra, prefería mantener el texto propuesto por el Subcomité, que abarcaba suficientemente los regímenes vigentes en un gran número de Estados, observando que correspondía a los derechos internos adaptarse a los instrumentos internacionales cuando fuera necesario.

2:61 Del debate sobre el párrafo 3 del Artículo 1, el presidente llegó a la conclusión de que el Comité transmitiría a la Conferencia diplomática el texto cuidadosamente redactado tal como estaba, sin cambios, lo que completó la consideración del Artículo 1.

2:62 El Comité pasó seguidamente al texto del **Artículo 2** que contenía nuevas definiciones. Una delegación cuestionó el uso del término “ilícitamente” en todo el instrumento y propuso que debería definirse. Otra delegación reconoció que, aun cuando una definición no sea adecuada dadas sus posibles

repercusiones en otros Convenios, un resumen del significado de “ilícitamente” en los registros de la reunión podría ser útil. El presidente del Subcomité convino en que dado el número de precedentes en otros convenios, una definición podría complicar las cosas. El observador de la ONUDD estuvo de acuerdo en que el término “ilícitamente” podría parecer redundante, pero observó que esta terminología estándar que tiene su origen en el sistema del *common law* no causa ningún daño y es ampliamente usada. El presidente concluyó que, aun cuando sea redundante o indirecto, este término no debería definirse.

2:63 Una delegación recordó que el Comité de redacción aún debía considerar una propuesta de referirse al estatuto del OIEA respecto a los términos “materias básicas” y “material fisionable especial” en el Artículo 1, que debería definirse si esa referencia no se hacía. Con una delegación a favor y otra en contra, el presidente concluyó que esos términos no se definirían más precisamente. También observó que el apartado g) del párrafo 1 del Artículo 1 había sido remitido al Comité de redacción, y que el resultado tendría repercusiones en los **apartados d) a h) del Artículo 2**. Con respecto al apartado d), una delegación cuestionó el método de adoptar definiciones específicas y alinearlas con la definición de términos similares en otros convenios, indicando una preferencia por adoptar simplemente una referencia a esos convenios. El presidente del Subcomité opinó que las referencias a otros convenios ocasionarían dificultades en caso de enmiendas a los mismos, sin mencionar las dificultades de la ratificación cuando los Estados no fueran parte de los instrumentos a los que se hacía referencia. El presidente recordó que el Subcomité no había estado de acuerdo en hacer referencia al Anexo 18 al Convenio de Chicago.

2:64 Una delegación cuestionó la redacción del **apartado c)**, dada la evolución tecnológica, y propuso sustituir los Artículos 1 y 2. Con respecto a la definición de “instalaciones y servicios de navegación aérea”, el secretario confirmó que, a petición del Subcomité, la Comisión de Aeronavegación (ANC) de la OACI la había examinado y había encontrado que era correcta. A raíz de las intervenciones de una delegación a favor y de dos en contra de cualquier sustitución de los Artículos 1 y 2, el presidente concluyó que toda modificación del orden actual que databa de 1971 podría ocasionar adaptaciones problemáticas en varios regímenes de derecho interno.

2:65 Una delegación se preguntaba si debía hacerse una referencia al daño al medio ambiente en el **apartado e)**, puesto que en el **apartado f)** se hacía la misma referencia. La ponente señaló a la atención de la reunión el punto de diferencia que en los apartados g) y h) del párrafo 1 del Artículo 1 el daño al medio ambiente se mencionaba como un resultado de los delitos, mientras que en el apartado f) del Artículo 2 el daño al medio ambiente se consideraba como uno de los elementos constitutivos de la definición de “material radiactivo”. Por lo tanto, ella estaba en contra de cambiar definiciones sin saber el contexto de que se trataba. Esto recibió el apoyo de dos delegaciones y el presidente concluyó que la cuestión de las definiciones se remitía al Comité de redacción.

2:66 Con respecto al **apartado i)**, el presidente recordó al Comité que mantener la definición de “armas BQN” en el Artículo 2 dependería de las deliberaciones del Comité de redacción sobre el llamado delito de transporte, observando que por lo demás había consenso sobre el texto de la definición propiamente dicha. Sin embargo, dos delegaciones declararon que el Comité de redacción debería procurar lograr la compatibilidad con otros convenios.

2:67 El presidente pasó al **Artículo 3** y reconoció que los cambios indicados eran únicamente de carácter editorial y que ninguna delegación había pedido ninguna otra modificación.

2:68 Respecto al **Artículo 4**, una delegación señaló que los **párrafos 2, 3 y 4** no se refieren a los **apartados i) y j)** del Artículo 1 y preguntó el motivo de esta diferencia de tratamiento. La ponente coincidió en que la referencia a los apartados i) y j), que fueron agregados por el Subcomité, era necesaria como resultado de la modificación del Artículo 4. Sugirió además que, por igual motivo, el párrafo 6 del

---

Artículo 4 debería hacer referencia no sólo al párrafo 2 del Artículo 1 sino también a los **Artículos 1 ter, 2 y 3**.

2:69 Una delegación, con el apoyo de otra, opinó que en el **párrafo 2 del Artículo 4** debería hacerse referencia al Estado del explotador y no al Estado de matrícula, visto el desarrollo del transporte aéreo. Si bien el presidente observó que el Estado de matrícula no deja de ser el Estado de nacionalidad de la aeronave y es por eso más estable, una delegación insistió en la necesidad de mantener una plena coherencia en este sentido con lo previsto en el *Convenio sobre Indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves* que se adoptó recientemente. Una delegación mencionó que en el texto inglés podría modernizarse la expresión reemplazando “State of Registration” por “State of Registry” y sostuvo que la referencia al Estado de matrícula debe mantenerse en el párrafo 2 aun cuando se agregue el Estado del explotador. Dado que la propuesta fue apoyada por otra delegación, el presidente decidió transmitir la cuestión al Comité de redacción.

2:70 El presidente del Comité Jurídico procedió a anunciar la composición del Comité de redacción: Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Brasil, Camerún, Canadá, China, Egipto, Estados Unidos, Federación de Rusia, Francia, Japón, México, Nigeria, Singapur, Sudáfrica, Suecia, Túnez y Reino Unido, además de IATA y UNODC. El presidente anunció también que la Sra. S.H. Tan (Singapur) actuaría como presidenta del Comité de redacción.

2:71 El Comité pasó luego a considerar el **Artículo 4 bis** (cláusula de exclusión militar).

2:72 Respecto al **párrafo 1 del Artículo 4 bis**, una delegación sugirió destacar la importancia del Convenio de Chicago para la aviación civil internacional con la incorporación al final de la cláusula del siguiente texto: “... y los objetivos y principios del Convenio de Chicago en cuanto se relacionan con la aviación civil internacional”. La propuesta obtuvo el apoyo de diversas delegaciones.

2:73 Dos delegaciones sugirieron que se elimine el párrafo 1. Una de ellas advirtió que en el caso de que se mantenga, no debería interpretarse en él una alusión al rango superior del derecho internacional general por sobre los Convenios de Montreal y La Haya, sino que por el contrario todos los tratados pertinentes tienen igual fuerza vinculante para los Estados y que el párrafo 1 es de carácter meramente declaratorio. Dos delegaciones recomendaron que, si se elimina el párrafo 1, se renumere el párrafo 2 como párrafo 1 del Artículo 4 bis o párrafo 7 del Artículo 4, respectivamente, puesto que el párrafo 2 también trata del ámbito de aplicación.

2:74 La ponente del Subcomité proporcionó los antecedentes del **párrafo 2 del Artículo 4 bis**, indicando que se basó en el texto negociado en el Convenio sobre atentados terroristas cometidos con bombas y que posteriormente se adoptó en el Convenio sobre terrorismo nuclear y en el Protocolo SUA de 2005. La ponente señaló que la inclusión de esta cláusula en ambos proyectos de protocolos eliminaría la posibilidad de que se interprete que los Convenios de Montreal y la Haya pretenden regir la conducta de las fuerzas armadas en el control del Estado, lo que ya está previsto en otras ramas del derecho, en particular el derecho humanitario internacional, las normas de derecho relativas a la responsabilidad por hechos internacionalmente ilícitos y la Carta de las Naciones Unidas. La ponente destacó además que los Convenios de Montreal y la Haya se aplican a las actividades de los particulares y no de los Estados, enfoque éste que queda demostrado no sólo con los delitos en sí mismos sino también con lo previsto en el párrafo 1 del Artículo 4 y el párrafo 2 del Artículo 3, respectivamente. Se supone que las actividades de los Estados son materia de otras normas del derecho internacional. Por lo tanto, la cláusula de exclusión militar no prevé una exclusión total de la responsabilidad penal sino que delimita el derecho aplicable, y es de naturaleza meramente declaratoria.

2:75 La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra se hicieron eco de lo expresado por la ponente respecto al párrafo 2 del Artículo 4 *bis*, y algunas de ellas sostuvieron que el Artículo 4 *bis* debería verse como un todo donde ambos párrafos están necesariamente asociados. Estas delegaciones destacaron el carácter declaratorio del Artículo, su lugar destacado en los convenios para la represión del terrorismo y su capacidad para resolver posibles conflictos de leyes, así como la importancia de articular y codificar normas de derecho de gran raigambre que, de no estar así articuladas, darían lugar a ambigüedades.

2:76 Una delegación propuso reemplazar el párrafo 2 del Artículo 4 *bis* por el siguiente texto: “El presente Convenio no se aplicará a las actividades de las fuerzas armadas durante un conflicto armado en el caso de declaración de guerra entre partes beligerantes”.

2:77 En oposición a esta propuesta, una delegación citó la gran cantidad de conflictos armados no declarados que se produjeron en los últimos 70 años, incluidos los fundados en el derecho de legítima defensa que se reconoce en la Carta de las Naciones Unidas y las intervenciones militares legales aprobadas por resoluciones del Consejo de Seguridad. Un gran número de delegaciones apoyó el texto propuesto. Una de ellas realizó una extensa exposición respecto a la segunda parte del párrafo 2, “las actividades que lleven a cabo las fuerzas militares de un Estado en el ejercicio de sus funciones oficiales”, reiterando la preocupación manifestada por ella y por otras delegaciones en las reuniones del Subcomité, en la Comisión Jurídica del 36º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, y también por miembros del Consejo, de que pueda interpretarse como exención de responsabilidad por actos criminales cometidos por un miembro de las fuerzas armadas de un Estado durante tiempos de paz, y preguntó si efectivamente existen normas en el derecho internacional que rijan tales actividades, especialmente en materia de extradición y proceso penal. La misma delegación recordó al Comité la propuesta que había presentado en el seno del Subcomité de efectuar un estudio tendiente a aclarar la situación sobre el derecho internacional que rige estas actividades. La delegación sostuvo que, aun cuando se esté ampliando el alcance de los convenios sobre seguridad de la aviación para abarcar otros actos de interferencia ilícita, al mismo tiempo podría crearse un nuevo resquicio legal que podría tener el efecto de legalizar los actos de interferencia ilícita que llevan a cabo algunos Estados, violando así los principios de los convenios sobre la seguridad de la aviación, el Convenio de Chicago, y las Resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, el Consejo de Seguridad y la Asamblea de la OACI. El delegado objetó que se acepte la cláusula de exclusión militar únicamente porque ya figura en otros convenios contra el terrorismo, los que difieren en su contexto de los de la seguridad de la aviación. Basándose en la argumentación de esta delegación, otras delegaciones sugirieron que se elimine la última parte del párrafo 2 del Artículo 4 *bis*.

2:78 Ante las opiniones contrapuestas respecto al párrafo 2 del Artículo 4 *bis*, y en un esfuerzo por acercar posiciones, una delegación propuso un párrafo adicional basado en el párrafo 3 del Artículo 4 del Convenio sobre terrorismo nuclear. Un gran número de delegaciones coincidieron en que esta última propuesta era digna de consideración.

2:79 Para resumir las deliberaciones, el presidente tomó nota de la disparidad de opiniones respecto al texto del Artículo 4 *bis* acordado por el Subcomité, señalando que los argumentos a favor de modificar el texto no habían tenido el peso necesario. Sin embargo, frente a la falta de acuerdo, el presidente propuso conformar un pequeño grupo bajo la presidencia de la Delegación de Suiza para que trabaje en la búsqueda del consenso o, en su defecto, para acordar la forma en que se presentará la cuestión a la Conferencia diplomática.

2:80 El Comité decidió dejar en suspenso la consideración del **Artículo 4 *ter*** hasta que se cuente con el resultado del debate del pequeño grupo sobre los delitos de transporte.