



## ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

## COMISIÓN JURÍDICA

**Cuestión 46: Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico**

**PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN EN LA LEGISLACIÓN PENAL NACIONAL DE LOS CRITERIOS DE SANCIÓN A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA PREVISTOS EN EL CONVENIO Y EL PROTOCOLO DE BEIJING**

(Nota presentada por la República Dominicana)

**RESUMEN**

Las medidas de seguridad contra los actos de interferencia ilícita previstas en el Anexo 17 – *Seguridad*, las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación contenidas en el Anexo 9 – *Facilitación* y en los textos de orientación conexos de la OACI, no logran su plena eficiencia si ante la comisión de tales actos no se puede sancionar al infractor con la imposición de penas severas en concordancia con las orientaciones contenidas o enunciadas en los principales instrumentos jurídicos internacionales de carácter penal, como el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Tokio, 1963), el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (La Haya, 1970), el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal, 1991), el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010), y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010).

La presente es una propuesta a considerar por los Estados miembros de OACI para avanzar en la tipificación y sanción de ciertos actos en la legislación estatal, con antelación a la ratificación o adhesión del Convenio y el Protocolo de Beijing.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- analizar el contenido de esta nota de estudio;
- instar a los Estados miembros para que ponderen la viabilidad de incluir en sus legislaciones internas las sanciones de carácter penal contenidas en el Convenio y el Protocolo de Beijing; y
- instar a los Estados miembros a que firmen y ratifiquen el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con el <b>Objetivo estratégico B — Seguridad de la aviación</b> y la Estrategia de implantación básica – Apoyo al Programa – Servicios jurídicos y relaciones exteriores.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea en vigor (al 8 de octubre de 2010)</i> (Doc 9958) (A33-1, A37-17 y A37-23)

<sup>1</sup> La versión en español fue proporcionada por la República Dominicana.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la Resolución A33-1, la Asamblea encarga al Consejo y al Secretario General que procedan urgentemente a fin de afrontar las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil, y en particular, que examinen si resultan adecuados los convenios vigentes de la OACI sobre seguridad de la aviación. En cumplimiento de esta resolución, el tema figura como asunto núm. 2 del Programa general de trabajo del Comité Jurídico: "Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico". Como resultado de la amplia labor desplegada en ese sentido se llegó a la preparación de los proyectos de enmiendas al *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Convenio de Montreal) y al *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Convenio de La Haya), que fueron discutidos y consensuados en la Conferencia Diplomática de Beijing, en septiembre de 2010, cuyo resultado final quedó estipulado en el Convenio y el Protocolo de Beijing.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Estos dos nuevos instrumentos jurídicos junto a la Declaración sobre Seguridad Aeronáutica que a unanimidad dictara la Asamblea de la OACI durante su 37º período de sesiones de 2010, culminan un año extraordinariamente positivo para la Organización en cuanto a su rol de salvaguardar a la aviación civil internacional contra los nuevos y emergentes actos de interferencia ilícita desencadenados a partir del 11 de septiembre de 2011, con los atentados terroristas, utilizando aeronaves, contra el Centro Mundial de Comercio en Nueva York, el intento de sabotaje del vuelo 253 de Northwest Airlines el 25 de diciembre de 2009, cuando un pasajero trató detonar un artefacto explosivo en un vuelo de Ámsterdam a Detroit, entre otros.

2.2 La tipificación como actos criminales del hecho, o intento cierto, de utilizar aeronaves civiles como armas para causar muerte, lesiones o daños; el transporte o uso de armas biológicas, químicas o nucleares o sustancias similares para esos propósitos; prestar ayuda o colaboración a un delincuente para evadir la investigación, enjuiciamiento o castigo; el establecimiento de jurisdicción y enjuiciamiento del imputado en los casos en que no proceda u opere su extradición; la responsabilidad penal de los autores intelectuales u auspiciadores; la exclusión militar, entre otras importantes figuras y principios, instituyen a dichos instrumentos como un marco jurídico integral para la aviación civil internacional.

2.3 No obstante a lo novedoso de estas nuevas tipificaciones de carácter penal insertas en los citados instrumentos, la conceptualización de delito, principios y reglas encuentran, por lo general, su corolario en anteriores instrumentos internacionales contra el terrorismo auspiciados por Naciones Unidas, como la Convención para la Represión de Actos contra la Seguridad de la Navegación Marítima de 1988 y su Protocolo SUA de 2005; el Protocolo para la Represión de los Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental de 1988; el Convenio Internacional para la Represión de los Atentados Terroristas cometidos con Bombas de 1998; el Convenio Internacional para la Represión de la Financiación del Terrorismo de 1999, y el Convenio Internacional para la Represión de Actos de Terrorismo de 2005.

## 3. RESUMEN DE IMPLEMENTACION POR LA REPUBLICA DOMINICANA

3.1 La República Dominicana de conformidad con los compromisos asumidos con la comunidad internacional en el seno de Naciones Unidas mediante la ratificación o adhesión de los principales instrumentos jurídicos internacionales relacionados con la represión de los actos terroristas en sus diversas modalidades y demás actividades delictivas transnacionales, ha establecido en su legislación penal nacional la tipificación y sanción, como delitos graves, de las diversas figuras e institutos

consignados en tales instrumentos. En esa dirección fue promulgada en 2008 la Ley No. 267-08 sobre Terrorismo, que implicó la inserción de figuras y procedimientos tan novedosos como el establecimiento de una prelación de la misma respecto al código penal nacional.

3.2 Respecto al Convenio y el Protocolo de Beijing, la República Dominicana ha ratificado ambos instrumentos. Es más, previo a dicha ratificación en noviembre de 2012 (Apéndice de la presente nota), y aprovechando la discusión en las cámaras legislativas nacional de un proyecto de ley sobre seguridad de la aviación civil, se recabó el consenso necesario en el sector aeronáutico y en los representantes de la industria, para lograr la inserción de las principales figuras e institutos contenidos en los citados instrumentos, resultando de ahí la promulgación de la Ley No. 188-11 sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil en julio de 2011.

#### 4. **CONCLUSION**

4.1 Visto que al mes de julio del presente año 2013, a casi 3 años de la apertura a firmas, ratificaciones o adhesiones de esos instrumentos internacionales, tenemos que el Convenio de Beijing había sido firmado por 27 Estados, con cinco ratificaciones y tres adhesiones; y el Protocolo de Beijing había sido firmado por 29 Estados, con cinco ratificaciones y dos adhesiones. Esto implica que de continuar a ese ritmo el nivel de ratificaciones, para llegar al vigésimo segundo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión requerido para su entrada en vigencia, habría que esperar varios años para su materialización, por lo que sería conveniente que los Estados miembros de OACI que tengan la posibilidad de incluir en sus legislaciones nacionales las principales figuras jurídicas en ellos contenidas, procedan en consecuencia.

-----

## APÉNDICE

### PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN EN LA LEGISLACIÓN PENAL NACIONAL DE LOS CRITERIOS DE SANCIÓN A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA PREVISTOS EN EL CONVENIO Y EL PROTOCOLO DE BEIJING

*Daniilo Medina*  
*Presidente de la República Dominicana*

*A todos los que las presentes vieren, Sabed!*

*Por Cuanto: La República Dominicana suscribió el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Relacionados con la Aviación Civil Internacional, hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010.*

*Por Cuanto: El Congreso Nacional aprobó el texto del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Relacionados con la Aviación Civil Internacional, del 10 de septiembre de 2010, mediante Resolución No. 278-12, dada en la Sala de Sesiones del Senado en fecha 25 de julio de 2012, en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados en fecha 24 de octubre de 2012, y Promulgada por el Poder Ejecutivo en fecha 19 de noviembre de 2012.*

*Por Tanto: Apruebo la Ratificación por la República Dominicana del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Relacionados con la Aviación Civil Internacional, del 10 de septiembre de 2010,*

*Expido y firmo el presente Instrumento de Ratificación en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, Sellado con el Gran Sello de la Nación, a los veintitrés (23) días del mes de noviembre del año dos mil doce (2012), año 169 de la Independencia y 150 de la Restauración.*



**Daniilo Medina**  
**Presidente de la República Dominicana**

*A todos los que las presentes vieren, Sabed!*

*Por Cuanto: La República Dominicana suscribió el Protocolo Complementario del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves de 1970, hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010.*

*Por Cuanto: El Congreso Nacional aprobó el Texto del Protocolo Complementario del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves del 1970, hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010, mediante Resolución No. 278-12, dada en la Sala de Sesiones del Senado en fecha 25 de julio de 2012, en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados en fecha 24 de octubre de 2012, y Promulgada por el Poder Ejecutivo en fecha 19 de noviembre de 2012.*

*Por Tanto: Apruebo la Ratificación por la República Dominicana del Protocolo Complementario del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves del 1970, hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010,*

*Expido y firmo el presente Instrumento de Ratificación en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, Sellado con el Gran Sello de la Nación, a los veintitrés (23) días del mes de noviembre del año dos mil doce (2012), año 169 de la Independencia y 150 de la Restauración.*

