

INFORMACIÓN DETALLADA PARA LOS ESTADOS SOBRE LA RATIFICACIÓN DE SEIS TRATADOS CLAVE

(Al 1 de enero de 2025)

La información sobre el estado de ratificación/adhesión de los tratados de derecho aeronáutico y el material administrativo correspondiente están disponibles en la Colección de Tratados en el sitio web de la OACI: www.icao.int/treaty.

PROTOCOLO DE ENMIENDA DEL ARTÍCULO 50 a) DEL CONVENIO DE CHICAGO, 2016

Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (artículo 50 bis) (Doc 10077) (no está en vigor)

El Protocolo de enmienda del artículo 50 a) dispone el aumento del número de miembros del Consejo de treinta y seis a cuarenta. Dado el aumento en el número de Estados miembros de la OACI y la expansión y creciente importancia del transporte aéreo internacional para las economías nacionales de muchos países, la ampliación del número de miembros del Consejo aporta un mejor equilibrio en la representación de los Estados contratantes.

El protocolo necesita 128 ratificaciones para entrar en vigor. En su resolución A39-5, la Asamblea recomienda a todos los Estados que ratifiquen con urgencia este protocolo, que ya ha recibido 105 ratificaciones.

PROTOCOLO DE ENMIENDA DEL ARTÍCULO 56 DEL CONVENIO DE CHICAGO, 2016

Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (artículo 56) (Doc 10076) (no está en vigor)

El Protocolo de enmienda del artículo 56 dispone el aumento del número de personas miembros de la Comisión de Aeronavegación (ANC) de diecinueve a veintiuna. Dado el aumento en el número de Estados miembros de la OACI, un número mayor de integrantes permite a la comisión beneficiarse de un abanico más amplio de capacidades y conocimientos operacionales de los Estados contratantes.

El protocolo necesita 128 ratificaciones para entrar en vigor. En su resolución A39-7, la Asamblea recomienda a todos los Estados que lo ratifiquen con urgencia este protocolo, que ya ha recibido 105 ratificaciones.

CONVENIO DE MONTREAL, 1999

Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Doc 9740)

El Convenio de Montreal de 1999 moderniza y consolida el régimen jurídico internacional establecido en virtud del Convenio de Varsovia de 1929 y sus instrumentos modificativos (lo que se conoce como el “Sistema de Varsovia”) y establece, en un marco consolidado y uniforme, las normas relativas al transporte internacional de personas, equipaje y carga que se efectúa con aeronaves a cambio de una remuneración. Estas normas regulan la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de muerte, lesiones o retrasos sufridos por el público usuario y por daños, retrasos o extravío de equipaje y carga.

Este convenio restaura la muy necesaria uniformidad y previsibilidad de las normas relativas al transporte internacional por vía aérea. Al tiempo que conserva un núcleo de disposiciones que han demostrado su utilidad para la comunidad del transporte aéreo internacional a lo largo de décadas, logra modernizar una serie de áreas clave. Protege los intereses de la persona pasajera introduciendo un sistema moderno de responsabilidad de dos niveles y facilitando el rápido acceso a la indemnización por los daños probados, sin necesidad de largos litigios. Las compañías aéreas, por su parte, se benefician con economías sustanciales en su gestión gracias al uso de

documentos de transporte electrónicos y simplificados (billete aéreo, guía aérea) y a una gestión más efectiva de los riesgos. Al permitir el uso de documentos electrónicos de transporte, el convenio facilita una documentación más sencilla, rápida, precisa y segura para los envíos de carga y a la vez beneficia al medioambiente al prescindirse del papel. Establece requisitos de seguro obligatorio y el pago de anticipos por parte de los transportistas (si así lo exige la legislación nacional), garantizando que personas viajeras y cargadores reciban indemnización y que las víctimas de accidentes y sus familias reciban asistencia en forma oportuna.

Con respecto a la muerte o lesiones accidentales de personas pasajeras, el convenio establece un régimen de responsabilidad de dos niveles. El transportista es objetivamente responsable por los daños probados equivalentes a 151 880 derechos especiales de giro (DEG) por persona pasajera independientemente de haber incurrido o no en culpa, y sólo puede ser exonerado total o parcialmente en caso de negligencia concurrente de la persona pasajera o de quien reclama la indemnización. La responsabilidad de la línea aérea por los daños probados superiores a 151 880 DEG depende de la presunción de culpa, sin límites de responsabilidad preestablecidos. El transportista no es responsable por estos daños si demuestra que no han sido resultado de su negligencia u otra acción u omisión indebida de su parte. También rige la responsabilidad objetiva por los daños sufridos por pérdida o destrucción del equipaje facturado. Con respecto a la destrucción o pérdida de la carga, el convenio establece un sistema de responsabilidad objetiva, previendo una serie de defensas para el transportista aéreo.

Fija un límite de responsabilidad de 26 DEG por kilogramo de carga, 1 519 DEG por pérdida o destrucción de equipaje y 6 303 DEG por retraso de personas pasajeras. De conformidad con su artículo 24, los límites de la responsabilidad pueden ser modificados por el depositario cada cinco años a partir del final del quinto año siguiente a la fecha de entrada en vigor del convenio. Los importes indicados reflejan los resultados de la cuarta revisión, que tuvo lugar en 2024.

Respecto a la jurisdicción, el convenio establece que, en caso de lesiones o muerte de una persona pasajera, además de las cuatro jurisdicciones existentes en virtud del Sistema de Varsovia la acción judicial podrá interponerse ante un tribunal del Estado en el que la persona tuviera su residencia principal y permanente al momento del accidente, siempre que el transportista tenga la presencia operacional y comercial requerida en ese Estado.

Debido a que muchos Estados aún no son parte del tratado, en la actualidad la responsabilidad en el transporte aéreo internacional se rige por una gran variedad de regímenes jurídicos que, en la práctica, determinan diferentes niveles de indemnización para una u otra persona pasajera, aún si han viajado en el mismo vuelo. Esto puede dar lugar a confusión y complicar la tramitación de las reclamaciones, agravando innecesariamente los inconvenientes para las personas damnificadas. La adopción universal de este convenio por parte de los Estados posibilitará que se aplique un régimen moderno de indemnización de forma más eficaz y uniforme en cualquier parte del mundo donde surja una reclamación.

El convenio cuenta con un gran número de Estados partes, pero no goza aún de aceptación universal, ya que al menos 54 Estados miembros de la OACI no se han adherido todavía. Mediante la resolución A39-9, la Asamblea insta a todos los Estados que aún no lo hayan hecho a adherirse a este convenio. 139 Estados y una organización de integración económica regional son partes en este convenio.

CONVENIO DE BEIJING, 2010

Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional (Doc 9960)

El Convenio de Beijing moderniza y consolida el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971 (Convenio de Montreal, 1971) y el *Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971*, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 (Protocolo complementario, 1988). También contribuye a la aplicación de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo adoptada el 8 de septiembre de 2006 al reforzar el régimen de tratados mundiales de lucha contra el terrorismo, y fortalece los mecanismos del derecho penal para hacer frente a las amenazas nuevas y emergentes contra la aviación civil desde los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos y la aparición de nuevas tecnologías.

El Convenio de Beijing tipifica como delito el uso de aeronaves civiles con el propósito de causar la muerte, lesiones o daños graves, o para liberar o lanzar armas biológicas, químicas o nucleares (BCN) o sustancias similares con el fin de causar la muerte, lesiones o daños graves, y el uso de armas BCN o sustancias similares a bordo de aeronaves civiles o contra ellas. También tipifica como delito el transporte ilícito de armas BCN, materiales afines u otros materiales peligrosos, así como los ciberataques contra las instalaciones de navegación aérea.

Teniendo en cuenta que el convenio puede reforzar el marco jurídico mundial para que puedan juzgarse como delitos los ciberataques contra la aviación civil internacional, su amplia ratificación por parte de los Estados contribuiría a disuadir y castigar su comisión en cualquier parte del mundo donde se produzcan.

El convenio prevé específicamente la responsabilidad penal de quienes instigan y organizan la comisión de un delito, y de quienes conscientemente asisten a quien lo ha cometido a evadir la investigación, el enjuiciamiento o el castigo. Quien amenace con cometer un delito puede ser penalmente responsable cuando las circunstancias indiquen que la amenaza es verosímil. En determinadas condiciones, puede ser punible contribuir a la comisión de un delito o dar acuerdo para hacerlo, se cometa o no el delito. Una persona jurídica puede ser declarada penalmente responsable si así lo prevé la legislación nacional aplicable. El convenio también amplía los fundamentos de la jurisdicción previstos en los instrumentos anteriores al exigir que cada Estado parte establezca su jurisdicción cuando el delito sea cometido por sus nacionales, y al permitir a cada Estado parte establecer su jurisdicción cuando las víctimas del delito sean sus nacionales. También afirma los principios de trato justo y no discriminación. El convenio contiene una cláusula según la cual un Estado no puede negarse a la extradición por la única razón de que el delito sea de naturaleza política.

Mediante la resolución A39-10, la Asamblea insta a todos los Estados a ratificar este instrumento, y en la resolución A41-19 los insta a ratificarlo como forma de dar respuesta a los ciberataques contra la aviación civil. 53 Estados son partes en este convenio.

PROTOCOLO DE BEIJING, 2010

Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Doc 9959)

El Protocolo de Beijing complementa el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970 (Convenio de La Haya, 1970). El protocolo amplía el ámbito de aplicación del Convenio de La Haya para abarcar distintas formas de secuestro de aeronaves, por ejemplo, los cometidos utilizando medios tecnológicos modernos como los ciberataques. También contribuye a la aplicación de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo adoptada el 8 de septiembre de 2006 al reforzar el régimen de tratados mundiales de lucha contra el terrorismo. El protocolo fortalece los mecanismos del derecho penal internacional para hacer frente a las amenazas nuevas y emergentes contra la aviación civil desde los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos y la aparición de nuevas tecnologías.

Prevé específicamente la responsabilidad penal de quienes instigan y organizan la comisión de un delito, y de quienes conscientemente asisten a quien lo ha cometido a evadir la investigación, el enjuiciamiento o el castigo. Quien amenace con cometer un delito puede ser penalmente responsable cuando las circunstancias indiquen que la amenaza es verosímil. Con determinadas condiciones, puede ser punible contribuir a la comisión de un delito o dar acuerdo para hacerlo, se cometa o no el delito. Las personas jurídicas también pueden ser declaradas penalmente responsables si así lo prevé la legislación nacional aplicable.

El protocolo amplía los fundamentos de la jurisdicción al exigir que cada Estado parte establezca su jurisdicción cuando el delito sea cometido por sus nacionales, y al permitir a cada Estado parte establecer su jurisdicción cuando las víctimas del delito sean sus nacionales. También afirma los principios de trato justo y no discriminación. Contiene una cláusula según la cual un Estado no puede negarse a la extradición por la única razón de que el delito sea de naturaleza política.

Mediante la resolución A39-10, la Asamblea insta a todos los Estados a ratificar este instrumento, y en la resolución A41-19 los insta a ratificarlo como forma de dar respuesta a los ciberataques contra la aviación civil. 54 Estados son partes en este Protocolo.

PROTOCOLO DE MONTREAL, 2014

Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves
(Doc 10034)

El Protocolo de Montreal de 2014, que modifica el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (Convenio de Tokio de 1963), amplía los fundamentos de la jurisdicción al reconocer, en determinadas condiciones, la competencia del Estado de aterrizaje y del Estado del explotador para ejercer jurisdicción sobre las infracciones y los actos cometidos a bordo de las aeronaves. El establecimiento de la jurisdicción sobre los delitos es obligatorio cuando se cumplen los criterios establecidos en el protocolo. Al ampliar en forma obligatoria el alcance de la jurisdicción, fortalece la capacidad de los Estados para frenar el recrudecimiento de la gravedad y frecuencia de los casos de insubordinación y conducta perturbadora a bordo de las aeronaves. También reconoce el deseo de muchos Estados de ayudarse mutuamente a poner freno a esas conductas y restablecer el buen orden y la disciplina a bordo de las aeronaves.

Se reconoce que la insubordinación y perturbación a bordo de las aeronaves socavan el buen orden y la disciplina, lo que plantea una amenaza para la seguridad de las aeronaves, la tripulación y el público pasajero y provoca costosos trastornos en el transporte aéreo cuando es preciso desviar un vuelo para desembarcar a personas insubordinadas y perturbadoras.

El protocolo contiene disposiciones referidas a aspectos como la coordinación entre Estados, las garantías procesales y el trato justo, y el derecho a recibir indemnización con arreglo a la legislación nacional.

Desde el inicio de la pandemia de COVID-19, varios Estados y muchas compañías aéreas han registrado un aumento significativo de los casos de insubordinación y perturbación por incumplimiento de las medidas sanitarias, incluido el uso de mascarillas. Este comportamiento pone en peligro la salud, la seguridad operacional y el buen orden a bordo de las aeronaves. La ratificación del protocolo es cada vez más necesaria para salvar vacíos jurisdiccionales a fin de permitir a otros Estados además de los Estados de matrícula establecer jurisdicción para reaccionar mejor frente a los incidentes de insubordinación.

Para favorecer la aplicación del tratado, el apéndice E de la resolución A41-4 de la Asamblea y el Doc 10117 de la OACI contienen disposiciones y orientaciones sobre la legislación relativa a los actos y delitos y los elementos de un régimen de sanciones administrativas que ayudarán a los Estados a aplicar las medidas jurídicas adecuadas para prevenir y responder a los incidentes de insubordinación.

En sus resoluciones A41-4 (apéndice C) y A41-18 (apéndice B), la Asamblea insta a todos los Estados que aún no lo hayan hecho a ratificar este protocolo. 52 Estados son partes en este protocolo.