



LC/SC-NET

# Organización de Aviación Civil Internacional

---

## **SUBCOMITÉ ESPECIAL PARA LA PREPARACIÓN DE UNO O MÁS INSTRUMENTOS SOBRE LAS AMENAZAS NUEVAS Y EMERGENTES**

(Montreal, 3 – 6 de julio de 2007)

**INFORME**

## ÍNDICE

Parte I:	Introducción .....	1-1
Parte II:	Debates en el Subcomité .....	2-1
Parte III:	Conclusiones del Subcomité .....	3-1
Apéndice 1:	Lista de participantes .....	A1-1
Apéndice 2:	Lista de documentos .....	A2-1
Apéndice 3:	Informe de la Ponente .....	A3-1
Apéndice 4:	Convenio de Montreal de 1971 enmendado por el Protocolo sobre los aeropuertos de 1988, con las modificaciones propuestas por el Subcomité especial del Comité Jurídico .....	A4-1
Apéndice 5:	Convenio de la Haya de 1970, con las modificaciones propuestas por el Subcomité especial del Comité Jurídico .....	A5-1

-----

---

---

## PARTE I

### INTRODUCCIÓN

#### 1. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA DE LA OACI — 33º PERÍODO DE SESIONES

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”.

#### 2. MEDIDAS DE OTROS ÓRGANOS DE LA OACI

2.1 En cumplimiento de dicha resolución y de las recomendaciones de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en febrero de 2002, el Consejo aprobó, en junio de 2002, el Plan de acción OACI de seguridad de la aviación que contiene el Proyecto 12. En el marco de este proyecto, la Secretaría de la OACI completó un estudio sobre las disposiciones que prevén las amenazas nuevas y emergentes presentado al 35º período de sesiones de la Asamblea en la nota A35-WP/88. En el estudio se llegó a una conclusión preliminar: la de que si bien los cinco convenios sobre seguridad de la aviación vigentes han sido ampliamente aceptados por los Estados como instrumentos jurídicos útiles para combatir la interferencia ilícita en la aviación civil, en varios casos deberían actualizarse para que respondan a las amenazas nuevas y emergentes tales como el uso de aeronaves como armas y los ataques químicos, biológicos y radiactivos. Además, los instrumentos vigentes se concentran en las personas que efectivamente cometen los actos punibles, principalmente a bordo de aeronaves o en un aeropuerto, pero no contienen disposiciones específicas que traten la cuestión de las personas que organizan y dirigen la comisión de los delitos.

2.2 Durante la 12ª sesión de su 173º período de sesiones, el 15 de diciembre de 2004, se informó al Consejo que se enviaría a los Estados contratantes de la OACI un cuestionario con miras a evaluar la necesidad de examinar y posiblemente enmendar los convenios sobre seguridad de la aviación vigentes. El cuestionario y el estudio se enviaron a los Estados contratantes el 24 de marzo de 2005. La mayoría de los Estados que respondieron al cuestionario consideraban que sería necesario enmendar los instrumentos de derecho aeronáutico internacional vigentes o adoptar un nuevo instrumento que abarcara las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil.

2.3 En su 176º período de sesiones, en noviembre de 2005, el Consejo convino en que se creara un grupo de estudio de la Secretaría para que la asistiera en la preparación de un instrumento jurídico internacional que abarcara las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil. Se realizaron tres reuniones de este grupo de estudio: en junio de 2006, octubre de 2006 y febrero de 2007. Durante la 16ª sesión de su 179º período de sesiones, el 5 de diciembre de 2006, el Consejo examinó un informe de la situación presentado por el Grupo de estudio de la Secretaría sobre convenios de seguridad de la aviación y tomó nota de que en el 180º período de sesiones el Secretario General presentaría al Consejo el informe final sobre la labor del grupo de estudio. El informe final del grupo de estudio se presentó durante el 180º período de sesiones del Consejo, en marzo de 2007.

### 3. DECISIÓN DEL CONSEJO RESPECTO AL SUBCOMITÉ ESPECIAL

3.1 El Consejo, basándose en la recomendación del grupo de estudio, en la 10ª sesión de su 180º período de sesiones celebrada el 7 de marzo de 2007 decidió convocar al Subcomité especial del Comité Jurídico para que se reuniera en Montreal en julio de 2007.

### 4. ESTABLECIMIENTO DEL SUBCOMITÉ

4.1 En virtud del Artículo 12, apartado b), del Reglamento interno del Comité Jurídico, el presidente del Comité, Sr. G. Lauzon, Q.C. (Canadá), estableció un comité especial y decidió nombrar como miembros a expertos jurídicos de los siguientes Estados: Alemania, Argentina, Australia, Brasil, China, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Japón, Líbano, México, Reino Unido, Senegal, Singapur, Sudáfrica y Suiza. Todos estos Estados (con excepción de Argentina y México) estaban representados en el Subcomité.

4.2 Además, de conformidad con el Artículo 13, apartado b), actúan como miembros de oficio del Subcomité los Representantes de los siguientes Estados: Canadá (presidente del Comité Jurídico), Italia (primer vicepresidente), India (segundo vicepresidente) y Nigeria (tercer vicepresidente); los miembros de oficio de Jordania (cuarto vicepresidente) y Egipto (presidente anterior) no pudieron asistir.

4.3 De conformidad con el Artículo 17, el presidente del Comité Jurídico nombró a la Sra. J. Atwell (Australia) como Ponente.

4.4 La lista de participantes en el Subcomité figura en el **Apéndice 1** del presente informe.

### 5. ATRIBUCIONES DEL SUBCOMITÉ

5.1 El consejo determinó las atribuciones del Subcomité en los siguientes términos: “Habida cuenta de la Resolución A33-1 de la Asamblea (Declaración sobre el uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y otros actos de terrorismo que afectan a la aviación civil) y las orientaciones del Consejo durante su 180º período de sesiones, preparar uno o más proyectos de instrumentos que traten la cuestión de las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil, teniendo en cuenta únicamente el primer párrafo de las conclusiones del Grupo de estudio de la Secretaría sobre convenios de seguridad de la aviación que figura en el Apéndice B de la nota C-WP/12851 y que sean acordes con él.”

5.2 Con respecto a las cuestiones de los pasajeros insubordinados y el transporte de determinados elementos prohibidos, hubo un consenso incipiente en el Consejo con respecto a que la cuestión de los pasajeros insubordinados merecía ser analizada por la OACI en otro foro, teniendo en cuenta la solicitud de la IATA. Por otra parte, se observó que ese problema era de naturaleza distinta a la de los ataques de gran envergadura contra la aviación civil, como los ocurridos el 11 de septiembre de 2001. El Subcomité especial debería tratar la cuestión de los ataques de gran envergadura y las amenazas de tales ataques.

5.3 En lo atinente al transporte de ciertos elementos prohibidos a bordo de aeronaves, tales como armas biológicas o nucleares, ha surgido también cierto consenso en el Consejo con respecto a que podría considerarse su penalización mediante un convenio, siempre que su alcance se limite a aquellos actos capaces de poner en peligro la seguridad operacional de las aeronaves en vuelo.

---

---

## 6. REUNIÓN DEL SUBCOMITÉ

6.1 El Subcomité se reunió en Montreal del 3 al 6 de julio de 2007.

6.2 En su calidad de presidente del Comité Jurídico, el Sr. G. Lauzon, Q.C. (Canadá), inauguró la reunión e invitó al Director de asuntos jurídicos, Sr. D. Wibaux, a hacer uso de la palabra.

6.3 El Director de asuntos jurídicos subrayó el liderazgo de la OACI en la adopción de cinco instrumentos jurídicos internacionales relacionados con la seguridad de la aviación, en particular el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves*, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 (Convenio de La Haya), que por primera vez incorporó en un tratado internacional el importante principio *aut dedere, aut judicare* (obligación de extraditar o juzgar). El Director de asuntos jurídicos, resumiendo los antecedentes de la reunión del Subcomité, destacó que la Resolución A33-1 había sido adoptada por el 33º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en respuesta a los repugnantes actos terroristas que ocurrieron en los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001 y puso de relieve la importancia del mandato del Comité a la luz de dichos actos y de los ataques más recientes o de los planeados contra la aviación civil, tales como el complot presumiblemente muy adelantado en Londres, en agosto de 2006, para hacer estallar varias aeronaves en el Atlántico septentrional y el derribo de dos aeronaves, en agosto de 2004, por presuntos suicidas con bombas en la Federación de Rusia. El Director agradeció a la Ponente, la Sra. J. Atwell (Australia), el haber producido su informe con poco tiempo de aviso. En dicho informe ella propone, como punto de partida, proyectos de protocolos para los convenios de La Haya y de Montreal.

6.4 El primer día de la reunión, el Subcomité eligió por unanimidad como presidente al Sr. T. Olson (Francia) y como vicepresidente al Sr. Poonoosamy (Emiratos Árabes Unidos).

6.5 El secretario de la reunión fue el Sr. D. Wibaux, Director de asuntos jurídicos, actuando como su suplente el Sr. J. Huang, abogado. Actuaron como secretarías adjuntas las Srs. M. Weinstein, asesora jurídica, y A. Saran, consultora; también prestaron servicios para el Subcomité otros funcionarios de la Organización.

## 7. DOCUMENTACIÓN

7.1 La lista de documentos presentados al Subcomité figura en el **Apéndice 2** del presente informe.

-----

---

---

## PARTE II

### DEBATES EN EL SUBCOMITÉ

#### 8. INFORME DE LA PONENTE

8.1 La Ponente del Comité Jurídico, Sra. J. Atwell (Australia), presentó su informe cuyo texto forma parte integrante del presente informe del Subcomité (**Apéndice 3**). En dicho informe se examinaban los instrumentos de seguridad de la aviación vigentes, incluidos sus fines, los actos que penalizaban y sus deficiencias. En particular, en los instrumentos vigentes no estaban previstos los siguientes actos: utilización de aeronaves civiles como armas; utilización de aeronaves civiles para esparcir ilícitamente sustancias biológicas, químicas y nucleares; ataques contra la aviación civil utilizando dichas sustancias. A fin de abarcar esos tres delitos principales se propusieron dos proyectos de protocolos para modificar respectivamente el Convenio de La Haya y el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil*, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 (Convenio de Montreal). Los protocolos propuestos no se concentran directamente en la protección de las aeronaves “en vuelo” o “en servicio” como es el caso en los convenios de La Haya y de Montreal, sino más bien en la protección de las personas, los bienes y el medio ambiente, tanto a bordo como fuera de una aeronave “en servicio”. Un elemento clave de los protocolos propuestos era la inclusión de quienes dirigen y organizan los delitos y de quienes contribuyen a su comisión, incluidos quienes con una o varias personas acuerdan o amenazan o intentan cometer un delito principal previsto en los instrumentos. Otro elemento clave en los protocolos propuestos es la inclusión de razones adicionales del ejercicio de la jurisdicción, incluyéndose la jurisdicción de un Estado cuando el delito lo cometa un nacional de ese Estado o se comete contra un nacional de ese Estado. Además, los protocolos propuestos también incorporan varias disposiciones que se encuentran comúnmente en los recientes instrumentos de las Naciones Unidas contra el terrorismo, tales como una disposición sobre “trato equitativo” que obliga a un Estado a garantizar que una persona detenida reciba trato equitativo, incluidos todos los derechos y garantías de que normalmente gozaría una persona de conformidad con la ley de ese Estado, incluidas las disposiciones aplicables del derecho internacional y del derecho internacional en materia de derechos humanos. También se incluyó una “cláusula de exclusión militar”, que expresamente especifica que los instrumentos no rigen las actividades de fuerzas armadas durante un conflicto armado ni las actividades realizadas por fuerzas militares de un Estado en el ejercicio de sus funciones oficiales.

8.2 Los miembros del Subcomité felicitaron a la Ponente por su excelente informe y los proyectos de textos, que proporcionarían una base e inspiración para un examen a fondo. El Subcomité agradeció a la Ponente que hubiera realizado su tarea en un período muy corto después de establecido el Comité.

#### 9. DECLARACIONES GENERALES

9.1 Hubo acuerdo general entre los miembros del Subcomité en cuanto a que era necesario preparar uno o más instrumentos sobre las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil a la luz de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 y la evolución de los instrumentos de las Naciones Unidas contra el terrorismo después de 1997.

9.2 La mayoría de los miembros estuvieron de acuerdo con las conclusiones de la Ponente de que la forma más apropiada de instrumento a fin de responder a las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil es un protocolo para el Convenio de La Haya y un protocolo para el Convenio de Montreal. La elaboración de dos protocolos se basa en los buenos resultados de cada uno de los Convenios complementándolos al mismo tiempo para corregir las lagunas identificadas por el grupo de estudio de la Secretaría. Ambos convenios han sido ampliamente ratificados y proporcionan un marco apropiado para incluir las recientes disposiciones elaboradas en el contexto de otros instrumentos de las Naciones Unidas contra el terrorismo. Los miembros tomaron nota también del precedente del Protocolo de 2005 del *Convenio para la represión de actos contra la seguridad de la navegación marítima* (Protocolo SUA) que enmendó el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima*, hecho en Roma el 10 de marzo de 1988 (Convenio SUA), para abarcar las amenazas nuevas y emergentes en el contexto marítimo. Varios miembros expresaron el deseo de tener un instrumento refundido de los convenios de La Haya y Montreal que incluyera toda enmienda a los mismos.

## 10. PROPUESTA DE PROTOCOLO PARA ENMENDAR EL CONVENIO DE MONTREAL

10.1 El Subcomité consideró el proyecto de protocolo del Convenio de Montreal presentado por la Ponente (Adjunto A del informe de la Ponente). Los debates se concentraron en los nuevos delitos principales, las amenazas de cometer los delitos, otros modos de cometer los delitos, la cláusula de exclusión militar y otras disposiciones.

### 10.2 Nuevos delitos principales en el Artículo 1, párrafo 1, apartados f), g) y h)

10.2.1 La Ponente proponía agregar tres nuevos delitos principales en el Artículo 1, párrafo 1, del Convenio de Montreal:

- “f) use una aeronave en servicio para causar la muerte, lesiones corporales graves o daños considerables a los bienes o al medio ambiente; o
- g) emita desde una aeronave en servicio un material químico tóxico, explosivo, radiactivo, biológico o nuclear para causar la muerte, lesiones corporales graves o daños considerables a los bienes o al medio ambiente; o
- h) use contra o a bordo de una aeronave en servicio un material químico tóxico, explosivo, radiactivo, biológico o nuclear para causar la muerte, lesiones corporales graves o daños considerables a los bienes o al medio ambiente.”

10.2.2 **En servicio** — En los tres delitos se empleó el concepto de aeronave “en servicio”. Un miembro preguntó cómo una aeronaves “en servicio” pero no “en vuelo” podía causar daños al medio ambiente y si era apropiado extender el período durante el cual podía ocurrir un delito, es decir, 24 horas después del aterrizaje, en armonía con la definición de “en servicio” en el Artículo 2, párrafo b) del Convenio de Montreal. La Ponente explicó que el concepto de “en servicio” era útil en este contexto, dado que el daño a una aeronave y por una aeronave podía ocurrir no estando en vuelo, por ejemplo, causar daños a las instalaciones en tierra. Con respecto al período de 24 horas, este era el resultado de negociaciones cuando se adoptó el Convenio de Montreal. El Comité, basándose en esto, acordó retener el concepto de “en servicio”.

10.2.3 **Intención** — Algunos miembros propusieron agregar la expresión “con la intención” antes de la frase “causar la muerte, lesiones corporales graves o daños considerables” en los apartados f), g) y h) a fin de destacar la intención de quien comete el delito de producir las consecuencias descritas allí. La Ponente explicó que el término “intencionalmente” ya existe al principio del Artículo 1, párrafo 1, del Convenio de Montreal. En su opinión, el término abarca suficientemente la intención de “causar la muerte, lesiones corporales graves o daños considerables” en los apartados f), g) y h).

10.2.4 **“De un modo que pueda causar” la muerte, lesiones corporales graves o daños considerables** — Algunos miembros sugirieron que los actos previstos en los apartados f), g) y h) deberían ser punibles si se cometen con la intención de causar la muerte, lesiones o daños, independientemente de si realmente tienen como consecuencia la muerte, lesiones o daños. Por esta razón, algunos miembros propusieron la expresión “de un modo que pueda causar la muerte...”, mientras otros preferían la expresión “de un modo que cause la muerte, ...”. Hubo amplio apoyo por la primera formulación y el Subcomité decidió incluir esta expresión en los apartados f), g) y h). Dos miembros declararon sus reservas con respecto a esta expresión, pues preferían el texto originalmente redactado por la Ponente.

10.2.5 **Artefactos electrónicos** — Un miembro propuso incluir una referencia a “artefactos electrónicos” en el Artículo 1, párrafo 1, apartado h), a fin de prever los casos en que se podía causar daños a los sistemas operacionales de una aeronave o a los bienes, a las personas o al medio ambiente fuera de la aeronave. Tales artefactos podían utilizarse tanto a bordo como fuera de la aeronave para causar esos daños. Algunos miembros afirmaron que la utilización de artefactos electrónicos para causar daños ya estaba prevista en la redacción amplia del Artículo 1, párrafo 1, apartados c) y d) del Convenio de Montreal. El miembro que propuso incluir los artefactos electrónicos aclaró que este caso era distinto de los daños a las instalaciones de navegación aérea previstos en el Artículo 1, párrafo 1, apartado d), del Convenio de Montreal. El presidente pidió entonces a este miembro que presentara más tarde un texto escrito para el nuevo apartado h). Después de consultar con otros miembros, este miembro presentó una nueva propuesta para modificar el apartado d) en vez de un nuevo apartado h), siendo el texto el siguiente:

“d) destruya o dañe las instalaciones o servicios de navegación aérea **u otros sistemas necesarios para las operaciones de aeronaves**, o perturbe su funcionamiento, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad operacional de las aeronaves en vuelo;”

El texto recibió amplio apoyo y fue aceptado por el Subcomité.

10.2.6 Un miembro declaró, para que constara, que entendía que el objeto de la propuesta de enmienda del Artículo 1, párrafo 1, apartado d), era la utilización de un artefacto electrónico para perturbar el funcionamiento o destruir los sistemas de a bordo.

10.2.7 El miembro que propuso la enmienda del apartado d) recomendó que se suprimiera en consecuencia la definición de “instalaciones de navegación aérea” en el Artículo 2 del proyecto de protocolo. El Subcomité decidió conservar la definición.

10.2.8 **Libere/descargue** — Varios miembros objetaron el empleo de “libere” en vez de “descargue” en el Artículo 1, párrafo 1, apartado g), siendo el último de estos términos el utilizado en el Protocolo SUA y en el *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997. La Ponente señaló que el uso de “libere” parecía preferible en un contexto de

---

---

aviación, si bien varios miembros consideraban que “descargue” era más apropiado en el contexto de explosivos. No hubo consenso en cuanto a qué término era preferible; por lo tanto, el Subcomité convino en poner “libere” y “descargue” entre corchetes.

10.2.9 **Materiales potencialmente letales o sustancias similares** — Cuando el Subcomité consideró los párrafos g) y h) hubo un debate sobre si la referencia a “un material químico tóxico, explosivo, radiactivo, biológico o nuclear” debería ampliarse para incluir otros materiales potencialmente letales. Se señaló que algunos materiales químicos no tóxicos, tales como materiales corrosivos e inflamables, también pueden causar daños a las aeronaves. En este caso, se consideraron dos redacciones alternativas: una era “otros materiales potencialmente letales” empleada en la Resolución 1373 (2001) del Consejo de seguridad de las Naciones Unidas; otra era “sustancias similares” empleada en el Artículo 1, párrafo 3, apartado b), del *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas*. Después del debate, el Subcomité decidió insertar “[u otros materiales potencialmente letales] [o sustancias similares] después de “biológico o nuclear” en el Artículo 1, párrafo 1, apartados g) y h).

10.2.10 Con respecto a las definiciones del material mencionado en los apartados g) y h), algunos miembros observaron que las definiciones incluidas en el Artículo 2 del protocolo propuesto necesitaban cierta armonización. Por ejemplo, en inglés, en el párrafo f) se menciona “substantial damage”, mientras que en el Artículo 1, párrafo 1, apartados f), g) y h) se emplea “serious damage”. Otros miembros señalaron que estas definiciones reflejan el statu quo de los instrumentos vigentes citados en las notas de pie de página al Artículo 2 del protocolo propuesto, y el Subcomité debería tomarlas o dejarlas. Volver a redactar las definiciones podía crear incongruencias entre los diferentes instrumentos internacionales. El secretario del Subcomité mencionó que el *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* no contiene definiciones de material “químico tóxico”, “material biológico” o “material radiactivo”, aunque estos términos se emplean en ese Convenio. Teniendo esto en cuenta, algunos miembros propusieron suprimir todas las definiciones salvo aquellas que pertenecen estrictamente al contexto de la aviación civil, es decir las definiciones vigentes del Artículo 2, apartados a) y b), del Convenio de Montreal, y la definición propuesta en el Artículo 2, apartado c), del proyecto de protocolo. Después de un debate a fondo, el Subcomité decidió poner el Artículo 2, apartados d) a h), entre corchetes, en la inteligencia de que estas definiciones podrían suprimirse, a menos que el futuro instrumento penalizara el transporte intencional e ilícito del material mencionado en estas definiciones.

10.2.11 **Muerte de una persona** — De conformidad con un punto planteado por un miembro, el Subcomité consideró si el término “muerte” en el Artículo 1, párrafo 1, apartados f), g) y h), debería ser aclarado explícitamente en una definición como que se refiere exclusivamente a la muerte de una persona. Después del debate, el Subcomité llegó a la conclusión de que no era necesaria una definición, pero que aclararía en este informe que el término “muerte” se refiere exclusivamente a la muerte de una persona.

10.2.12 **Medio ambiente** — Algunos miembros expresaron la opinión de que la expresión “medio ambiente” era vaga. Por ejemplo, en el contexto del apartado h), cuando se producía un ataque a bordo de una aeronave utilizando sustancias biológicas, químicas o nucleares la posibilidad de causar daño al medio ambiente fuera de la aeronave no era tan obvia. Después de debatir el punto, el Subcomité decidió poner “o al medio ambiente” entre corchetes en el Artículo 1, párrafo 1, apartado h), para un examen más a fondo sobre su utilidad. Un miembro preguntó cómo podía una aeronave causar daño al medio ambiente en el contexto del apartado f). Sobre esta cuestión, hubo acuerdo general de que “o al medio ambiente” debería conservarse en el párrafo f), a fin de que quedara comprendida toda catástrofe posible en el medio ambiente que pudiera resultar del control ilícito de una aeronave.

10.2.13 **Considerable/grave** — Algunos miembros preguntaron si la palabra “considerable” con relación al daño a la propiedad y al medio ambiente debería reemplazar la palabra “grave”, a fin de reflejar la terminología aceptada en el *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear*. El Comité decidió retener el término “grave”.

10.2.14 **Secuencia de la lista de delitos** — El Subcomité tomó nota de la sugerencia de uno de los miembros de que el apartado e) del párrafo 1 del Artículo 1 del Convenio de Montreal se cambiara de lugar para que pasara a ser el último apartado del párrafo 1, dado que probablemente resultaría ser el escenario menos catastrófico de los delitos principales.

### 10.3 **Amenazas de cometer un delito**

10.3.1 El texto de la Ponente (Artículo 1, párrafo 2, en el que se añade un nuevo párrafo 1 *ter* al Artículo 1 del Convenio de Montreal) proponía lo siguiente:

“Igualmente comete un delito la persona que amenace cometer cualquiera de los delitos mencionados en el párrafo 1 o un delito mencionado en el párrafo 1 *bis* siempre que un Estado parte permita una defensa basada en la verosimilitud de la amenaza.”

10.3.2 La Ponente, dirigiéndose al Subcomité, indicó que esta disposición es una formulación preferible al texto comparable del Artículo 2, párrafo 2, apartado a), del *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear*. En vez de poner en el representante fiscal la carga de la prueba de que “la amenaza es verosímil”, se propone una defensa basada en la verosimilitud de la amenaza. Se esperaba que con esto disminuyera la dificultad para el fiscal de probar que la amenaza es verosímil. Si bien algunos miembros apreciaban este análisis, muchos indicaron que esto plantearía dificultades en el derecho penal interno de sus países respecto a la inversión de la carga de la prueba.

10.3.3 Durante el debate surgieron tres propuestas. La primera, a cuyo favor estaba la mayoría, era adoptar precisamente la fórmula del *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear*, es decir, “amenace, en circunstancias que indiquen que la amenaza es verosímil”. La segunda propuesta era incorporar dos formulaciones en el párrafo 1 *ter*, que permitirían a los Estados escoger una de ellas: poner la carga de la prueba en el fiscal o bien permitir al acusado demostrar que su amenaza no es verosímil. La tercera propuesta era suprimir la referencia a la verosimilitud de la amenaza dejando que los Estados decidieran de acuerdo con su derecho interno.

10.3.4 Muchos miembros no estuvieron de acuerdo con la tercera propuesta, puesto que consideraban que la verosimilitud de la amenaza es uno de los elementos esenciales del delito. En opinión de ellos, los instrumentos internacionales que penalizan ciertos actos deberían tratar de los delitos más graves. Con este fin, sólo deberían penalizarse las amenazas “verosímiles”, es decir, las que podrían poner en peligro las operaciones normales de la aviación civil. Por consiguiente, el Subcomité acordó reemplazar la redacción actual del párrafo 1 *ter* por el texto del Artículo 2, párrafo 2, apartado a), del *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear*, y poner la frase relativa a la “verosimilitud” entre corchetes, del modo siguiente:

“1 *ter* Igualmente comete un delito la persona que amenace [, en circunstancias que indiquen que la amenaza es verosímil,] cometer cualquiera de los delitos mencionados en el párrafo 1 o un delito mencionado en el párrafo 1 *bis*.”

---

---

#### 10.4 Organizadores e instigadores y de los delitos

10.4.1 El Subcomité subrayó la necesidad de castigar a la persona que organiza o instiga a otros a los efectos de la comisión de un delito previsto en el Convenio de Montreal y en el protocolo propuesto. Por lo tanto, el Subcomité estuvo de acuerdo con el texto de la Ponente a este respecto (Artículo 1, párrafo 3, del Adjunto A del Informe del Ponente, que añade un nuevo apartado b) al Artículo 1, párrafo 2, del Convenio de Montreal) y decidió agregar el término “intencionalmente” entre corchetes al principio del párrafo 2, a tenor de:

“Igualmente comete un delito toda persona que [intencionalmente]:

- a) ...
- b) organice o instigue a otros para que cometan un delito previsto en los párrafos 1, 1 *bis*, 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo;”

10.4.2 El término “intencionalmente” se puso entre corchetes dado que algunos miembros estimaban que sería necesario especificar explícitamente el elemento de intención, mientras que otros estimaban que el elemento de intención con respecto a los delitos principales mencionado en el Artículo 1, párrafo 1, sería implícitamente aplicable a los delitos del párrafo 2.

10.4.3 Otro miembro preguntó si sería necesario incluir una referencia específica a las personas que proveen fondos para los delitos. El presidente aclaró que el *Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo* de 1999 ya contempla este asunto. En caso de que no lo abarcara suficientemente, podría hacerse de una manera más completa mediante las disposiciones relativas a los delitos conexos y la instigación, que se examinan seguidamente.

#### 10.5 Delitos conexos e instigación

10.5.1 El Subcomité tomó nota de que los delitos conexos y la instigación constituyen un elemento clave del protocolo propuesto, dado que ampliarían el alcance del Convenio de Montreal para que abarque no sólo a quienes realmente cometen los delitos principales sino que proporcionaría a los Estados los instrumentos jurídicos internacionales para penalizar y castigar a quienes participen urdiendo dichos delitos. Esas personas serán igualmente responsables por su participación en los delitos principales.

10.5.2 El texto de la Ponente (Artículo 1, párrafo 3, que modifica el párrafo 2 del Artículo 1 del Convenio de Montreal) proponía lo siguiente:

- 2. Igualmente comete un delito toda persona que:
  - a) intente cometer cualquiera de los delitos mencionados en el párrafo 1 ó 1 *bis* de este Artículo; o
  - b) organice o instigue a otros a cometer un delito mencionado en los párrafos 1, 1 *bis*, 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo; o
  - c) sea cómplice de la persona que cometa un delito mencionado en los párrafos 1, 1 *bis*, 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo; o

- d) contribuya de cualquier otro modo a la comisión de uno o varios delitos de los mencionados en los párrafos 1, 1 *bis* 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo por un grupo de personas que actúan con un propósito común, intencionalmente y sea
  - i) con el propósito de fomentar la finalidad o la actividad delictiva general del grupo, cuando dicha finalidad o actividad suponga la comisión de un delito mencionado en los párrafos 1, 1 *bis*, 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo; sea
  - ii) con conocimiento de la intención del grupo de cometer un delito mencionado en los párrafos 1, 1 *bis*, 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo; o
- e) acuerde con una o más personas cometer un delito mencionado en los párrafos 1, 1 *bis*, 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo, sea que el delito que es objeto del acuerdo se lleve a cabo o no.

10.5.3 El Subcomité tomó nota de que los apartados a) y c), que abarcan los intentos y los actos de los cómplices respectivamente, ya estaban incluidos en el Convenio de Montreal. Por lo tanto, el texto propuesto por la Ponente fue aceptado. En cuanto a los apartados b), d) y e), éstos constituyen nuevas disposiciones que se basan en textos similares de diversos convenios de las Naciones Unidas. Puesto que ya había acuerdo sobre el contenido del apartado b), el Subcomité se concentró en los apartados d) y e).

10.5.4 Una mayoría del Subcomité apoyaba el objetivo del apartado e), que era penalizar el comportamiento preparatorio de un delito principal sin que sea necesario que el delito se cometa o se intente. La preocupación con respecto a esta disposición proviene de que en las jurisdicciones del derecho civil no existe, como en el *common law*, el delito de “conspiración”. Hubo un debate sobre si el apartado d), que se basa en el Artículo 2, párrafo 3, apartado c), del *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas*, podría servir para este fin, puesto que podría considerarse como que no se funda en un acto realizado porque se concentra en contribuir “de cualquier otro modo” a la comisión de un delito principal. Varios miembros del Subcomité y el observador de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD) indicaron que, según sus experiencias, este no sería el caso en la mayoría de las jurisdicciones. Si bien el apartado d) no dependía de la causalidad, sí requería que realmente se cometiera un delito principal.

10.5.5 El Subcomité dio su apoyo a una redacción alternativa compatible con todos los sistemas jurídicos, que crearía un régimen opcional basado en el Artículo 5, párrafo 1, apartado a), incisos i) y ii), de la *Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional* de 2000. El artículo incorporaba dos disposiciones alternativas, una que preveía el delito de conspiración en las jurisdicciones del *common law* y otra para englobar el concepto de “asociación ilícita” de las jurisdicciones del derecho civil. Quedando esto entendido, el presidente elaboró, con la ayuda de la Secretaría y varios expertos en esta materia, un texto revisado basado en la *Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional* y en el texto de los apartados d) y e) preparado por la Ponente. El nuevo texto, que resultó de pasar los apartados d) y e) a un nuevo párrafo 3, fue perfeccionado por un grupo de trabajo oficioso dirigido por el vicepresidente y ulteriormente aceptado por el Subcomité como sigue:

“3. Cada Estado parte definirá como delito, independientemente de que realmente se cometa o intente cometer cualquiera de los delitos mencionados en los párrafos 1, 1 *bis* ó 1 *ter* de este Artículo, una de las conductas siguientes o ambas:

- 
- 
- a) el acuerdo con una o varias personas para cometer un delito mencionado en los párrafos 1, 1 *bis* , 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo, y cuando así lo prescriba el derecho interno, que suponga un acto perpetrado por uno de los participantes para llevar adelante ese acuerdo; o
  - b) la contribución de cualquier otro modo a la comisión de uno o varios delitos de los mencionados en los párrafos 1, 1 *bis*, 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo por un grupo de personas que actúan con un propósito común, intencionalmente y sea
    - i) con el propósito de facilitar la finalidad o la actividad delictiva general del grupo, cuando dicha finalidad o actividad suponga la comisión de un delito mencionado en los párrafos 1, 1 *bis* , 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo; o
    - ii) con conocimiento de la intención del grupo de cometer un delito mencionado en los párrafos 1, 1 *bis* , 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo.”

## 10.6 Instalaciones de navegación aérea

10.6.1 El Subcomité consideró la definición de “instalaciones de navegación aérea” propuesta por la Ponente en el Artículo 2 del proyecto de protocolo, que agregaría un nuevo apartado c) al Artículo 2 del Convenio de Montreal, y acordó que se incluyera del siguiente modo:

“Instalaciones de navegación aérea” incluye señales, datos, información o sistemas necesarios para la navegación de las aeronaves;”

10.6.2 El Subcomité propuso que se solicitara la opinión de la Comisión de Aeronavegación (ANC) con respecto a esta definición.

## 10.7 Cláusula de exclusión militar

10.7.1 El Subcomité examinó el Artículo 3, párrafo 2, del protocolo propuesto, que enmendaría el Convenio de Montreal adicionando el siguiente Artículo 4 *bis*:

### “Artículo 4 *bis*

1. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio menoscabará los derechos, las obligaciones y las responsabilidades de los Estados y de las personas con arreglo al derecho internacional, en particular los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas y el derecho humanitario internacional.

2. Las actividades de fuerzas armadas durante un conflicto armado, según se entienden esos términos en el derecho humanitario internacional y que se rijan por ese derecho, no estarán sujetas al presente Convenio; y las actividades que lleven a cabo las fuerzas armadas de un Estado en el ejercicio de sus funciones oficiales, en la medida en que se rijan por otras normas de derecho internacional, no estarán sujetas al presente Convenio.”

10.7.2 El presidente explicó al Subcomité que el proyecto de Artículo 4 *bis* incorporaba textualmente las disposiciones vigentes, comúnmente llamadas cláusula de exclusión militar, incluida en los recientes convenios de las Naciones Unidas contra el terrorismo, tales como el *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear*. En la OACI, generalmente se entiende que los instrumentos de seguridad de la aviación que penalizan ciertos actos no son aplicables a las actividades militares. Por consiguiente, las disposiciones se consideran de carácter declaratorio, es decir, en el texto del Convenio queda explícito lo que anteriormente era implícito.

10.7.3 La declaración del presidente recibió el apoyo de todos los miembros salvo uno. Este miembro quizá podría aceptar la excepción de las actividades de fuerzas armadas **durante un conflicto armado**, lo que sería acorde con el Artículo 89 del Convenio de Chicago, pero no podía aceptar una excepción militar total **aun en tiempo de paz**, puesto que tal excepción constituye una violación de los principios establecidos en los preámbulos de los Convenios de La Haya y de Montreal y también de los principios y disposiciones del Convenio de Chicago, particularmente el Artículo 44. Además, eso también constituye una violación de varias resoluciones de las Naciones Unidas y de la OACI, particularmente la Resolución A35-9 de la Asamblea de la OACI, que condena todos los actos de interferencia ilícita en la aviación civil **dondequiera que se cometa, por quienquiera que sea y por cualquier motivo que se ejecute**. La incorporación de una cláusula de exclusión militar como esa no podría justificarse por el único motivo de que esa misma cláusula ya existe en otros convenios. Como resultado, los oficiales armados culpables de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles o de utilizar una aeronave en servicio de un tercer Estado como arma de destrucción masiva serían inmunes al enjuiciamiento penal. El potencial de abusos de una excepción como esa no podía ignorarse. En conclusión, el miembro propuso que el texto se modificara para limitar la excepción militar a las actividades de fuerzas armadas durante un conflicto armado. De otro modo, tendría que hacer una reserva respecto al texto.

10.7.4 Se decidió conservar el Artículo 4 *bis* como lo había propuesto la Ponente y recoger las opiniones divergentes en el informe. Después de esta decisión, el mismo miembro reiteró su postura anterior y explicó con detalles dos puntos adicionales. El primer punto estaba relacionado con la dificultad que podría presentarse en la integración de las normas del “derecho humanitario internacional” con los reglamentos de la aviación civil. Sería necesario un estudio más a fondo, puesto que no todos los miembros del Subcomité estaban familiarizados con el derecho humanitario internacional. El segundo punto estaba relacionado con el proyecto de Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves en caso de interferencia ilícita, que actualmente estaba estudiando el Grupo especial del Consejo. Si la cláusula de exclusión militar se incluía en los Convenios de La Haya y de Montreal, cabía preguntar si la misma cláusula debería incluirse en el proyecto de convenio mencionado antes, o no. Esta cuestión debería estudiarse y explorarse más a fondo en la labor futura.

## 10.8 **Jurisdicción**

10.8.1 El texto de la Ponente (Artículo 4, que enmienda el Artículo 5 del Convenio de Montreal), se presentó a la reunión como sigue:

### “Artículo 5

1. Cada Estado parte tomará las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos en los casos siguientes:

- a) si el delito se comete en el territorio de ese Estado;

- 
- b) si el delito se comete contra o a bordo de una aeronave matriculada en ese Estado;
  - c) si la aeronave a bordo de la cual se cometió el delito aterriza en su territorio con el presunto delincuente todavía a bordo;
  - d) si el delito se comete contra o a bordo de una aeronave dada en arrendamiento sin tripulación a una persona que tenga en ese Estado su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente;
  - e) si el delito lo comete un nacional de ese Estado.
2. Un Estado parte podrá establecer su jurisdicción sobre cualquiera de dichos delitos en los siguientes casos:
- a) si el delito se comete contra un nacional de ese Estado;
  - b) si el delito lo comete una persona apátrida que tiene su residencia habitual en el territorio de ese Estado,
3. Cada Estado parte, al ratificar, aceptar o aprobar el presente Protocolo o adherirse al mismo, notificará al Depositario que ha establecido su jurisdicción de conformidad con su legislación nacional con arreglo al párrafo 2 de este Artículo y notificará inmediatamente al Depositario de los cambios que se produzcan.
4. Cada Estado parte tomará asimismo las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos mencionados en el Artículo 1, párrafos 1 y 1 *ter*, y en el Artículo 1, párrafo 2, en la medida en que ese párrafo tenga relación con esos delitos, en los casos en que el presunto autor se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición, de conformidad con el Artículo 8, a ninguno de los Estados mencionados en el párrafo 1 ó 2 de este Artículo.
5. Cada Estado parte tomará asimismo las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos mencionados en el Artículo 1, párrafos 1 *bis* y 1 *ter*, y en el Artículo 1, párrafo 2, en la medida en que ese párrafo tenga relación con esos delitos, en los casos en que el presunto autor se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición, de conformidad con el Artículo 8, al Estado mencionado en el párrafo 1, apartado a) o e), o en el párrafo 2 de este Artículo.
6. El presente Convenio no excluye el ejercicio de la jurisdicción penal establecida de conformidad con las leyes nacionales.”

10.8.2 La Ponente explicó que su proyecto de texto incluye una razón adicional para el ejercicio obligatorio de la jurisdicción en el párrafo 1, apartado e), y dos razones del ejercicio opcional en el párrafo 2, apartados a) y b). Estas adiciones fueron aceptadas por el Subcomité. Un miembro se refirió al Artículo 6, párrafo 2, apartado c), del Convenio SUA que prevé que un Estado parte podrá establecer su

---

jurisdicción cuando el delito “se comete en un intento de obligar a ese Estado a hacer o no hacer alguna cosa”. Se señaló que el proyecto de texto de la Ponente no contenía una disposición similar. En respuesta a esto, la Ponente explicó que no se había incluido tal disposición porque el mandato del Consejo indicaba que el Subcomité considerara la penalización de ciertos actos, independientemente del motivo. El miembro intervino otra vez declarando que la cuestión debía considerarse desde una perspectiva diferente, dado que ésta era una cuestión de jurisdicción relacionada con el propósito y el objeto del delito, y no con el motivo propiamente dicho.

10.8.3 Un miembro se refirió a la posibilidad de ampliar la función del Depositario en caso de que exista un conflicto de jurisdicción entre Estados partes o cuando un Estado parte se niegue a cumplir sus obligaciones. Otro miembro propuso que en el futuro instrumento se especificara la prioridad de jurisdicción. Otros miembros estimaban que las controversias entre Estados partes podrían resolverse en el marco del Artículo 14 del Convenio vigente y que no era necesario ampliar la función del Depositario ni de establecer la prioridad de jurisdicción del derecho penal.

10.8.4 El presidente resumió el debate diciendo que si bien muchos puntos planteados podrían reservarse para un estudio más a fondo, el Subcomité no debería embarcarse en cambios radicales a la estructura actual de cláusulas jurisdiccionales ni al mecanismo de solución de controversias. El Subcomité estuvo de acuerdo con este resumen y decidió que por el momento se mantuviera la esencia del texto del Artículo 5 citado antes, con solamente los cambios de redacción para que la expresión “el presunto autor” de los párrafos 4 y 5 se reemplace por “esa persona” para que el género sea neutro, y que en el párrafo 5 “al Estado” se reemplace por “a ninguno de los Estados”. El Subcomité recomendó también que la expresión “que hayan establecido su jurisdicción” en el párrafo 4 del Artículo 6 del Convenio de Montreal (enmendado por el Artículo 5 del protocolo propuesto), se reemplace por la expresión “que tendrían jurisdicción”.

## 10.9 **Trato equitativo**

10.9.1 El Subcomité tomó nota de que el Artículo 6 del texto de la Ponente (en que se proponía añadir el Artículo 7 *bis* al Convenio de Montreal) reflejaba cláusulas comparables de los convenios más recientes de las Naciones Unidas para asegurar el respeto de los derechos humanos y el imperio de la ley. La Ponente explicó con detalles al Subcomité que esta disposición era apropiada, dada la naturaleza del delito principal y de otros delitos propuestos y teniendo en cuenta el ejercicio de la jurisdicción más amplio. El Subcomité aceptó el texto propuesto por la Ponente como Artículo 7 *bis*.

## 10.10 **Exclusión explícita de la excepción de delito político**

10.10.1 Al presentar su proyecto de Artículo 7, párrafos 2 y 3 (en que se proponía añadir respectivamente los Artículos 8 *bis* y 8 *ter* al Convenio de Montreal), la Ponente declaró que en el contexto de la extradición del presunto autor de un delito se podía sostener que el texto actual no permite a los Estados partes negar un pedido de extradición invocando la excepción del delito político. Sin embargo, para que esté en armonía con disposiciones comparables de los convenios recientes de las Naciones Unidas, sería conveniente hacer que esta norma sea explícita en el Artículo 8 *bis*. La Ponente declaró además que incluir la “disposición de salvaguardas” en el Artículo 8 *ter* también estaría en armonía con las disposiciones comparables de los convenios recientes de las Naciones Unidas. Un miembro propuso que el Artículo 8 *ter* se vinculara con el Artículo 5, párrafos 4 y 5, del Convenio de Montreal (enmendado por el Artículo 4 del protocolo propuesto) para asegurar que los Estados partes que invoquen el Artículo 8 *ter* para negar la extradición del presunto autor de un delito no queden relevados

---

---

de la obligación de someter el caso a juicio. Otros miembros afirmaron que la redacción del Artículo 7 del Convenio de Montreal era lo suficientemente amplia como para abarcar la situación. El Subcomité aceptó los textos de los Artículos 8 *bis* y 8 *ter*.

#### 10.11 Cambios resultantes y de carácter editorial

10.11.1 El Subcomité recomendó varios cambios al Convenio de Montreal, algunos de carácter editorial y otros resultantes de sus recomendaciones. El **Apéndice 4** de este informe contiene el proyecto de texto refundido del Convenio de Montreal enmendado, que incorpora todas las modificaciones recomendadas por el Subcomité, salvo las cláusulas finales.

#### 10.12 Transporte de mercancías particularmente peligrosas y fugitivos

10.12.1 El Subcomité examinó la propuesta de prohibir el transporte por vía aérea de mercancías particularmente peligrosas y fugitivos, fundándose en la nota WP/3 presentada por Australia. En dicha nota de estudio se señalaba que en el marco normativo internacional hay lagunas con relación al transporte ilícito de armas biológicas, químicas y nucleares y otros materiales peligrosos a bordo de aeronaves civiles. También existen lagunas con respecto a la utilización de aeronaves civiles para ayudar a fugitivos a evadir el enjuiciamiento por delitos graves relacionados con la seguridad. En vista de la estrecha relación que existe entre el terrorismo y este tipo de transporte ilícito, la OACI tiene la responsabilidad de asegurar que la aviación civil no se use para ningún fin que sea incompatible con los objetivos del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago) de 1944. En la nota se identificaban dos opciones para eliminar estas lagunas del derecho: una consistía en seguir el enfoque adoptado por el Protocolo SUA de 2005, la otra era relacionar este asunto con el Anexo 18 del Convenio de Chicago.

10.12.2 El presidente y varios miembros agradecieron al autor de la nota de estudio, pero advirtieron que la cuestión del mero transporte no estaba, estrictamente hablando, dentro de las atribuciones especificadas por el Consejo, es decir, que su penalización por medio de un convenio podría considerarse siempre que se limitara a aquellos actos que probablemente pusieran en peligro la seguridad operacional de las aeronaves en vuelo. La cuestión del transporte ilícito de fugitivos ni siquiera se mencionaba en el mandato que el Consejo había encomendado al Subcomité.

10.12.3 Varios miembros apoyaron la propuesta que contenía la nota WP/3. En opinión de estos miembros, el transporte no autorizado de ciertos materiales peligrosos constituiría un peligro para las aeronaves civiles en vuelo y, por lo tanto, esta cuestión estaba comprendida dentro del mandato del Subcomité. La responsabilidad histórica de la OACI era penalizar estos actos; de otro modo, la seguridad operacional y la integridad de la aviación civil resultaría afectada. En respuesta a una declaración de que el transporte ilícito de material nuclear y otros materiales letales ya estaba previsto en ciertos convenios internacionales relacionados con el control de armamentos, estos miembros expresaron la opinión de que los instrumentos vigentes relacionados con el control de armamentos no contenían disposiciones sobre cooperación internacional ni sobre extradición. Resolver esta cuestión por medio de un instrumento de la OACI fortalecería la parte crítica del proceso para hacer cumplir la ley.

10.12.4 Varios miembros expresaron serias reservas o declinaron adoptar una postura prematura sobre la cuestión del mero transporte, dada su complejidad técnica, jurídica y política y la necesidad de una investigación y un debate más a fondo. Además del argumento de que esta cuestión excedía el mandato del Subcomité, citaron la posible repercusión negativa para el adelanto de la labor y la eventual aceptación del instrumento. Preguntaron también si había algún aspecto no previsto, puesto que el transporte antes del despegue y después del aterrizaje ya estaba previsto. También se identificaron otros

---

problemas, incluido el de cómo calificar el delito de mero transporte en el contexto de la aviación en comparación con el contexto marítimo en el marco del Protocolo SUA, que se basa en un esquema de permiso de importación y exportación; cómo poner en práctica el régimen para hacer cumplir la norma y aplicar penas; y cómo evitar la superposición con otros delitos similares previstos en otros convenios. Sobre la cuestión del transporte ilícito e intencional de fugitivos por vía aérea, estos miembros mostraron más escepticismo que sobre la cuestión del transporte ilícito de ciertas mercancías particularmente peligrosas. Miembros del Subcomité que al principio no se oponían a incluir el delito propuesto advirtieron que había que resolver importantes problemas de responsabilidad civil y política, tales como la posible responsabilidad civil de las líneas aéreas con respecto a determinar a quién se consideraría como “fugitivo”.

10.12.5 Al concluir el debate con respecto a la prohibición del transporte intencional e ilícito por vía aérea de mercancías particularmente peligrosas, el presidente señaló que el Subcomité estaba dividido con respecto al asunto y que, si bien la mayoría de los miembros convenían en la gravedad del asunto, muchos estimaban que no se debía continuar examinando de un modo que demorara la labor del Subcomité. Por lo tanto, esta cuestión se devolvería al Consejo para un examen más a fondo. Si el Consejo determinaba que se debía proseguir con el examen de la cuestión, entonces podría decidir si el asunto iría al Comité Jurídico directamente o si se enviaría nuevamente al Subcomité para un estudio a fondo. En ese momento, correspondería a los miembros que apoyaban incluir esta cuestión en el Convenio de Montreal presentar proyectos de disposiciones. Igualmente, la cuestión del transporte intencional e ilícito de fugitivos se remitiría también al Consejo para su consideración a fondo. El Subcomité estuvo de acuerdo con este proceder.

#### 10.13 **Otras cuestiones**

10.13.1 Un miembro propuso que el Artículo 3 del Convenio de Montreal incluyera como una pena severa la “pérdida de bienes” para los Estados partes. Otros miembros subrayaron la importancia de que los Estados partes determinaran qué constituye una pena severa en sus respectivas leyes. Se decidió que constara en el informe que la pérdida de los bienes constituye una pena severa en algunos regímenes jurídicos.

10.13.2 Un miembro sugirió que no se aplicara la prescripción, dada la gravedad de los delitos previstos en los Convenios de La Haya y de Montreal. El presidente señaló que en los convenios comparables no se hace referencia a la prescripción, dejando que los Estados determinen la cuestión en sus derechos internos.

### 11. **PROPUESTA DE PROTOCOLO PARA ENMENDAR EL CONVENIO DE LA HAYA**

11.1 La Ponente, al presentar el proyecto de protocolo del Convenio de La Haya (Adjunto B del informe de la Ponente) informó al Subcomité que uno de los principales cambios propuestos al Artículo 1 era el siguiente:

“Comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente se apodere o ejerza el control de una aeronave en servicio mediante violencia o cualquier otra forma de intimidación”

11.2 La Ponente explicó además que se había suprimido la expresión “a bordo de una aeronave en vuelo” del comienzo del Artículo 1 del Convenio de La Haya y que se había introducido la expresión “aeronave en servicio”. Ella consideraba que este cambio era necesario para armonizar el

---

---

Convenio de La Haya con el Convenio de Montreal, que emplea el concepto “en servicio”, y para abarcar ciertas situaciones en que quien comete el delito y ejerce ilícitamente el control de una aeronave no se encuentra presente a bordo de la aeronave. El Comité aceptó esta propuesta de modificación. Cuando un miembro objetó la necesidad de retener la definición de “en vuelo” en el Convenio de La Haya, se señaló que la definición de “en servicio” dependía de la definición de “en vuelo” y que era necesario mantener la congruencia con otros convenios de seguridad de la aviación que empleaban esta última expresión.

11.3 Un miembro propuso suprimir la frase “mediante violencia o cualquier otra forma de intimidación”. Otros estimaban que suprimir esa frase ampliaría el alcance del delito y conduciría a que quede comprendido en el delito el robo de una aeronave o volar en una aeronave sin licencia, lo que no había sido la intención de quienes redactaron el Convenio de La Haya. Estos miembros preferían conservar la redacción original del Artículo 1, apartado a), del Convenio de La Haya, es decir, “mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación”, y el Subcomité aceptó esta opinión.

11.4 Otro miembro señaló que la futura posibilidad de que se controlara ilícitamente una aeronave por medios técnicos, tales como artefactos electrónicos de control remoto, en vez de mediante la presencia de una persona a bordo de la aeronave. Se sugirió abarcar este tipo de delito mediante la adición de la expresión “mediante artefactos técnicos” después de “mediante violencia”. Un tercer miembro propuso emplear el término “restricciones” en vez de “mediante artefactos técnicos”. Un cuarto miembro aceptó el concepto de “restricción”, pero sugirió que se verificara si era lingüísticamente apropiado o no. El Subcomité decidió conservar “restricciones” entre corchetes y redactar el Artículo 1, párrafo 1, del siguiente modo:

“Comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente se apodere o ejerza el control de una aeronave en servicio mediante violencia [, restricciones] o amenaza de violencia, o cualquier otra forma de intimidación.”

11.5 Con respecto a otras propuestas de enmienda al Convenio de La Haya, quedó entendido que los comentarios comparables relativos a las propuestas de enmienda al Convenio de Montreal se aplicaban al Convenio de La Haya y que no era necesario repetirlos. Otro miembro, sin embargo, deseaba reiterar todos sus comentarios respecto a la cláusula de exclusión militar (véanse los párrafos 10.7.3 y 10.7.4).

11.6 El Subcomité recomendó también que se hicieran las modificaciones consiguientes y las de carácter editorial para el Convenio de La Haya. El proyecto de texto refundido del Convenio de La Haya enmendado, que incorporaba todas las modificaciones recomendadas por el Subcomité, salvo las cláusulas finales, figura en el **Apéndice 5** de este informe.

## 12. Otros asuntos

12.1 La Delegación de la Federación de Rusia expresó que lamentaba que uno de sus delegados no hubiera podido obtener un visado para Canadá a fin de asistir a la reunión. La Delegación del Canadá declaró que investigaría este asunto.

-----

---

---

## PARTE III

### CONCLUSIONES DEL SUBCOMITÉ

#### 13. PROYECTOS DE TEXTOS ACEPTADOS POR EL SUBCOMITÉ

13.1 Como resultado de los debates recogidos en la Parte II de este informe, los proyectos de textos aceptados por el Subcomité figuran en los **Apéndices 4 y 5** de este documento.

#### 14. REUNIONES SUBSIGUIENTES

14.1 Con respecto a la siguiente reunión del Subcomité, la misma dependería de la decisión del Consejo sobre la cuestión del mero transporte. Para fines de planificación, provisionalmente se programó una segunda reunión para la semana del 17 de diciembre de 2007. Si el Consejo determina que la cuestión del mero transporte según se describe en este informe podría remitirse directamente al Comité Jurídico, podrían proponerse los proyectos de textos incluidos en los **Apéndices 4 y 5** para que el 33º período de sesiones del Comité Jurídico los considere.

14.2 El Subcomité agradeció al presidente su labor.

-----

---

---

**APÉNDICE 1****LISTA DE PARTICIPANTES****MIEMBROS**

Alemania	Lintl, E.
Australia	Atwell, J.-A. M. Leonard, K. L. Clegg, S.
Brasil	Da Silva Pinto, R.
Canadá	Lauzon, G., Q.C. Chambers, S. Hanson, C. Jones, K. Morrill, K. Zigayer, M.
China	Qi, Y. Zhang, Q. Liu, H.
Emiratos Árabes Unidos	Poonoosamy, V.
Estados Unidos	Keller, A. N. Levy, J. E. Giovanniello, A. Klang, J.
Federación de Rusia	Sinenko, A. Y. Chertok, V. B. Belyakov, A. V. Sveshnikov, A. N. Mnishko, V. V. Kuznetsova, N. V. Pasko, A. Shiyan, D.
Finlandia	Tupamäki, M.
Francia	Olson, T. Crozat, A. Navarri, M.-L.
India	Zaidi, N.

---

---

Italia	Ceccarelli, S. Gueli, E. Sala, E.
Japón	Araki, T. Ito, M. Kawaguchi, Y. Ota, M. Watanabe, S.
Líbano	Eid, S.
Nigeria	Gaiya, S. M.
Reino Unido	Keith, S.
Senegal	Sourand, M.
Singapur	Tan, S. H.
Sudáfrica	Mashinini, J. Mabaso, L.
Suiza	Cadrian, A. Noël, L.

**OBSERVADOR**

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD) De Feo, M.

---

---

---

**APÉNDICE 2****LISTA DE DOCUMENTOS**

LC/SC-NET-O/B	Asuntos a tratar el primer día de la reunión
LC/SC-NET-WP/1	Nota introductoria
LC/SC-NET-WP/2	Informe de la Ponente sobre la elaboración de nuevos instrumentos jurídicos para la represión de actos ilícitos contra la seguridad operacional de la aviación civil
LC/SC-NET-WP/3	Propuesta de prohibición del transporte ilícito e intencional de fúgitivos y mercancías particularmente peligrosas por vía aérea

-----

---

---

**APÉNDICE 3**



Organización de Aviación Civil Internacional

LC-SC-NET-WP/2

7/6/07

**NOTA DE ESTUDIO**

**SUBCOMITÉ ESPECIAL PARA LA PREPARACIÓN  
DE UNO O MÁS INSTRUMENTOS SOBRE  
LAS AMENAZAS NUEVAS Y EMERGENTES**

(Montreal, 3-6 de julio de 2007)

**INFORME DE LA PONENTE SOBRE LA ELABORACIÓN  
DE NUEVOS INSTRUMENTOS JURÍDICOS PARA LA REPRESIÓN  
DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL**

(Sra. Julie Atwell)

**INFORME DE LA PONENTE SOBRE LA ELABORACIÓN  
DE NUEVOS INSTRUMENTOS JURÍDICOS PARA LA REPRESIÓN  
DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL**

	<b>Párrafos</b>
1. Antecedentes.....	4-8
2. Elaboración de nuevos instrumentos y sus contextos	
A. Elaboración de nuevos instrumentos .....	9-11
B. Contexto del Convenio de Tokio de 1963 .....	12-15
C. Contexto del Convenio de la Haya de 1970.....	16-19
D. Contexto del Convenio de Montreal de 1971 y del Protocolo sobre los aeropuertos de 1988 .....	20-26
E. Contexto de los instrumentos de las Naciones Unidas contra el terrorismo .....	27-32
3. Texto de los Protocolos	
A. Forma de los instrumentos.....	33-34
B. Ámbito de aplicación .....	35-40
C. Definiciones .....	41-42
D. Delitos principales .....	43-52
E. Delitos conexos e instigación.....	53-57
F. Jurisdicción .....	58-67
G. Trato equitativo.....	68-69
H. Exclusiones y salvaguardas.....	70-73
4. Conclusiones.....	74
- Aspectos que debe considerar el Subcomité Jurídico	
Adjunto A	Proyecto de Protocolo de 2007 del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil
Adjunto B	Proyecto de Protocolo de 2007 del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves

**INFORME DE LA PONENTE SOBRE LA ELABORACIÓN  
DE NUEVOS INSTRUMENTOS JURÍDICOS PARA LA REPRESIÓN  
DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL**

1. A raíz de la presentación de los resultados de una encuesta sobre la necesidad de enmendar los instrumentos de derecho aeronáutico internacional vigentes sobre seguridad de la aviación, el Consejo de la OACI acordó, en su 176º período de sesiones durante noviembre de 2005, crear un grupo de estudio para que asistiera a la Secretaría en la preparación de un instrumento jurídico internacional que abarcara las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil. El grupo de estudio de la Secretaría se reunió tres veces y se presentó un informe al Consejo en su 180º período de sesiones, en marzo de 2007.

2. El Sr. Gilles Lauzon, Q.C., presidente del Comité Jurídico, actuando con arreglo al Artículo 17 del Reglamento interno del Comité Jurídico de la OACI, mediante carta del 2 de abril de 2007 nombró ponente a la autora de este informe. De conformidad con las instrucciones del presidente, el objeto del informe es preparar, dentro de los parámetros establecidos por el Consejo, el proyecto de texto de uno o más proyectos de instrumentos sobre las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil.

3. Este informe se prepara para su consideración en la reunión del Subcomité especial del Comité Jurídico en Montreal, del 3 al 6 de julio de 2007. Cuando aprobó el establecimiento del nuevo Subcomité del Comité Jurídico, el Consejo de la OACI convino en que el fin del Subcomité era preparar, a la luz de la Resolución A33-11<sup>1</sup> de la Asamblea y las orientaciones del Consejo proporcionadas durante su 180º período de sesiones, uno o más proyectos de instrumentos que trataran la cuestión de las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil. Dichos instrumentos deben tener en cuenta únicamente el primer párrafo de las conclusiones del Grupo de estudio de la Secretaría sobre convenios de seguridad de la aviación que figura en el apéndice B de la nota C-WP/12851, y ser compatibles con el mismo.

## **1. ANTECEDENTES**

4. El 33º período de sesiones de la Asamblea, en la Resolución A33-1 encargó al Consejo y al Secretario General que actuaran con urgencia a fin de enfrentar las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil, en particular, para que se examinara la idoneidad de los convenios vigentes sobre seguridad de la aviación. De conformidad con esta Resolución y las recomendaciones de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en febrero de 2002, el Consejo aprobó, en junio de 2002, el Plan de acción OACI de seguridad de la aviación que contiene el Proyecto 12 — Programas jurídicos. El Proyecto 12 prevé un examen de los instrumentos jurídicos vigentes sobre seguridad de la aviación a fin de identificar las lagunas y aspectos inadecuados en cuanto a las disposiciones que prevén las amenazas nuevas y emergentes. En este documento se analiza la forma en que las amenazas nuevas y emergentes están previstas en los convenios de seguridad de la aviación vigentes y se identifican las lagunas y aspectos inadecuados de dichos convenios. El estudio se concentra en los aspectos penales de la interferencia ilícita contra la aviación civil.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> *Declaración sobre el uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y otros actos de terrorismo que afectan a la aviación civil.*

<sup>2</sup> A35-WP/88, "ICAO Aviation Security Plan of Action, Project 12: Legal" (en inglés únicamente).

---

---

LC/SC-NET/WP/2

5. En el estudio se llegó a una conclusión preliminar, la de que si bien los cinco convenios sobre seguridad de la aviación vigentes han sido ampliamente aceptados por los Estados como instrumento jurídicos útiles para combatir la interferencia ilícita en la aviación civil, en varios casos deberían actualizarse para que respondan a las amenazas nuevas y emergentes. Algunas amenazas no están previstas adecuadamente, como el uso de aeronaves como armas, los ataques suicidas, los ataques por medios electrónicos y por computadoras y los ataques químicos, biológicos y radiactivos. Además, los instrumentos vigentes se concentran en las personas que efectivamente cometen los actos punibles, principalmente a bordo de aeronaves o en un aeropuerto, pero no contienen disposiciones específicas que traten la cuestión de las personas que organizan y dirigen la comisión de delitos.<sup>3</sup>

6. Durante la 12ª sesión de su 173º período de sesiones, el 15 de diciembre de 2004, se informó al Consejo que se enviaría a los Estados contratantes de la OACI un cuestionario con miras a evaluar la necesidad de examinar y posiblemente enmendar los convenios sobre seguridad de la aviación vigentes. Ese cuestionario, así como el estudio, se enviaron a los Estados contratantes el 24 de marzo de 2005 a fin de evaluar la necesidad de examinar y posiblemente enmendar los convenios sobre seguridad de la aviación vigentes. Se recibieron 57 respuestas<sup>4</sup>. La mayoría de los Estados que respondieron al cuestionario estaban de acuerdo en que las amenazas por medios electrónicos y por computadoras, los ataques químicos y biológicos y el uso indebido de materiales nucleares o de otros materiales radiactivos no estaban adecuadamente previstas en los instrumentos internacionales de derecho aeronáutico vigentes, que deberían estar previstas en los instrumentos de derecho aeronáutico internacional y que era necesario enmendar los instrumentos de derecho aeronáutico internacional vigentes.<sup>5</sup>

7. El Consejo, en su 176º período de sesiones, en noviembre de 2005, convino en que se creara un grupo de estudio de la Secretaría para que asistiera a la Secretaría en la preparación de un instrumento jurídico internacional que abarcara las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil. Se realizaron tres reuniones de este grupo de estudio: en junio de 2006, octubre de 2006 y febrero de 2007. Durante la 16ª sesión de su 179º período de sesiones, el 5 de diciembre de 2006, el Consejo examinó un informe de la situación del Grupo de estudio de la Secretaría sobre convenios de seguridad de la aviación y tomó nota de que el Secretario General, en el 180º período de sesiones, presentaría al Consejo el informe final sobre la labor del grupo de estudio. El informe final del grupo de estudio se presentó al 180º período de sesiones del Consejo en marzo de 2007.<sup>6</sup>

8. El Consejo convino en las siguientes atribuciones para el Subcomité especial que establecería el presidente del Comité Jurídico: “Habida cuenta de la Resolución A33-1 de la Asamblea (Declaración sobre el uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y otros actos de terrorismo que afectan a la aviación civil) y las orientaciones del Consejo durante su 180º período de sesiones, preparar uno o más proyectos de instrumentos que traten la cuestión de las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil, teniendo en cuenta únicamente el primer párrafo de las conclusiones del grupo de estudio de la Secretaría sobre convenios de seguridad de la aviación que figura en el Apéndice B de la nota C-WP/12851.”

---

<sup>3</sup> Informe relativo a la encuesta sobre la necesidad de enmendar los instrumentos de derecho aeronáutico internacional vigentes sobre seguridad de la aviación, 4 de noviembre de 2005, CWP/12531, párrafo 1.1.

<sup>4</sup> Resumen de decisiones, Consejo de la OACI, 176º período de sesiones, C-DEC 176/12, 30 de noviembre de 2005, párrafo 7.

<sup>5</sup> Véase el Apéndice B de la nota C-WP/12531, 4 de noviembre de 2005.

<sup>6</sup> C-WP/12851, 20 de febrero de 2007, Informe final del Grupo de estudio de la Secretaría sobre convenios de seguridad de la aviación.

## 2. ELABORACIÓN DE NUEVOS INSTRUMENTOS Y SUS CONTEXTOS

### A. Elaboración de nuevos instrumentos

9. El grupo de estudio identificó tanto los actos que no estaban previstos en los instrumentos internacionales de seguridad de la aviación vigentes y que deberían penalizarse en el derecho internacional como la penalización de la contribución voluntaria a la comisión de los delitos. Estos actos incluyen:

- a) utilización de aeronaves civiles como armas;
- b) utilización de aeronaves civiles para propagar ilícitamente sustancias biológicas, químicas y nucleares; y
- c) ataques contra la aviación civil con sustancias biológicas, químicas y nucleares.

La aclaración de la expresión “instalaciones de navegación aérea” también se identificó como una cuestión que debía resolverse a la luz de los adelantos tecnológicos para asegurarse de que el delito previsto en el Convenio de Montreal comprenda adecuadamente la interferencia en las señales, los datos y otros sistemas no tangibles empleados para la navegación aérea. El grupo de estudio reconoció también que la amenaza de cometer cualquiera de estos delitos así como los delitos ya previstos debería penalizarse.

10. Cuando se consideraban los instrumentos vigentes sobre seguridad de la aviación quedó claro para el grupo de estudio que la incorporación de las disposiciones adicionales de los instrumentos recientes de las Naciones Unidas contra el terrorismo podría ser útil, incluidas la excepción de delito político, las disposiciones de trato equitativo y no discriminatorio y la confirmación explícita de que los convenios no se aplican a las actividades de fuerzas armadas durante un conflicto armado. La naturaleza de los actos que no están previstos en los instrumentos internacionales vigentes sobre seguridad de la aviación dio como resultado la necesidad de considerar razones adicionales del ejercicio de la jurisdicción a fin de incluirlas en un nuevo instrumento sobre seguridad de la aviación.

11. Seguidamente se examina el contexto de cada uno de los instrumentos vigentes de seguridad de la aviación pertinentes, incluidos los factores causales para su elaboración, el alcance del instrumento, los delitos, las deficiencias generales de los instrumentos y las razones por las que no prevén adecuadamente las amenazas para la aviación civil identificadas por el grupo de estudio. También se examina el contexto de los instrumentos pertinentes de las Naciones Unidas contra el terrorismo para identificar el alcance del instrumento y las disposiciones pertinentes que, en el contexto de los delitos identificados por el grupo de estudio, también deberían incluirse en los nuevos instrumentos de seguridad de la aviación.

### B. Contexto del Convenio de Tokio de 1963

12. El Convenio de Tokio adoptó los primeros pasos para la represión de los actos ilícitos cometidos a bordo de aeronaves<sup>7</sup>, y prescribe los medios para determinar el derecho penal aplicable cuando se ha cometido una infracción sobre territorios que no pertenecen a un Estado en particular, o en casos en que el lugar en que se ha cometido no puede determinarse con precisión. El Convenio de Tokio

<sup>7</sup> Matte, N.M. *Treatise on Air-Aeronautical Law* (1981) ICASL, pág. 353.

---

---

LC/SC-NET/WP/2

requiere que el Estado de matrícula de la aeronave establezca la jurisdicción con respecto a las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves y reconoce la competencia del Estado de matrícula para ejercer jurisdicción en el caso de infracciones que afectan a la seguridad operacional, el buen orden y la disciplina a bordo de las aeronaves<sup>8</sup>. Además, un Estado parte que no es el Estado de matrícula no puede perturbar el vuelo de una aeronave a fin de ejercer su jurisdicción penal, excepto en ciertas circunstancias<sup>9</sup>.

13. Antes del Convenio de Tokio, los Estados tenían dificultades para hacer frente a los numerosos casos de apoderamiento ilícito, a la tipificación inadecuada de los delitos previstos para que incluyeran este acto y a diferencias entre sistemas jurídicos relativas a la posibilidad de ejercer jurisdicción con una capacidad limitada para extraditar a los infractores ante la ausencia de un tratado aplicable. El Convenio no prevé delitos específicos, sino que depende de los delitos previstos en las leyes nacionales. El Convenio se aplica a los actos que pueden poner en peligro, o no, la seguridad operacional de las aeronaves o la seguridad de las personas o los bienes a bordo o que ponen en peligro el buen orden y la disciplina a bordo de las aeronaves. Si bien el Convenio no trata de abarcar específicamente el apoderamiento ilícito de aeronaves en el Artículo 11, no abarca todas las formas de apoderamiento ilícito de aeronaves ni ofrece una respuesta específica como no sea la obligación de los Estados de tomar “todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.”<sup>10</sup>

14. Si bien los Estados parte tienen la obligación de aceptar a una persona que el comandante de la aeronave entrega debido a que tiene razones fundadas para creer que dicha persona ha cometido una infracción grave de acuerdo con las leyes penales del Estado de matrícula de la aeronave, ese Estado no está obligado a enjuiciar o extraditar a esa persona. En el caso de que no se inicien procedimientos penales o de extradición, el Convenio prevé la obligación de comunicar con el Estado del que sea nacional esa persona, liberarla y asegurarse de que esa persona pueda continuar su viaje hacia el punto de destino que elija<sup>11</sup>. La falta de una obligación de los Estados de actuar ante la infracción cometida se consideró como una deficiencia importante del Convenio de Tokio, particularmente por lo que respecta al delito de apoderamiento ilícito.<sup>12</sup>

15. El Convenio de Tokio no ofrece un marco adecuado para tratar los actos identificados por el grupo de estudio. La falta de disposiciones específicas sobre las infracciones y el hecho de depender de las leyes nacionales para penalizar esos actos da como resultado la ausencia de uniformidad multilateral para considerar los actos identificados como delitos. Además, no hay una disposición específica que penalice la amenaza de cometer una de esas infracciones, lo que resulta en depender de las leyes penales nacionales para castigar como delitos dichas amenazas. El hecho de que el Convenio de Tokio sea inadecuado para prever la obligación de los Estados de actuar ante las infracciones, es decir, de enjuiciar o extraditar a los infractores significa también que el Convenio de Tokio no es un mecanismo apropiado para tratar los actos identificados por el grupo de estudio.

---

<sup>8</sup> Artículo 2, *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, 1963 (Convenio de Tokio).

<sup>9</sup> Artículo 4, Convenio de Tokio de 1963.

<sup>10</sup> Artículo 11, Convenio de Tokio de 1963.

<sup>11</sup> Artículo 13, párrafos 2 y 3, y Artículo 15, Convenio de Tokio.

<sup>12</sup> Horlick, GN, “The Developing Law of Air Hijacking” 12 *Harvard International Law Journal* (1971), en la pág. 37 declara que lo más importante respecto al apoderamiento ilícito es la falta clara de la *obligación* de ejercer la jurisdicción y que el Convenio sería ineficaz si los Estados no persiguen los casos en que no están interesados.

### C. Contexto del Convenio de la Haya de 1970

16. El Convenio de la Haya se elaboró principalmente como respuesta a un número creciente de apoderamientos ilícitos a fines del decenio de 1960, lo que dio como resultado la necesidad de definir el acto de apoderamiento ilícito reconociéndolo como un delito internacional<sup>13</sup> y ofrecer un marco jurídico apropiado para hacer frente al delito. El Convenio de la Haya hizo varias contribuciones importantes al derecho internacional con respecto a la seguridad de la aviación. El Convenio abarca tanto los vuelos interiores como los internacionales<sup>14</sup>, contiene una definición específica del apoderamiento ilícito de una aeronave e incluye como delito la amenaza de llevar a cabo un acto de este tipo, aunque está limitado a la amenaza hecha a bordo de una aeronave en vuelo<sup>15</sup>. Los Estados parte también deben establecer penas severas para el delito<sup>16</sup>.

17. Otro aspecto importante del Convenio de la Haya es el sistema con que los Estados establecen la jurisdicción. En el párrafo 1 del Artículo 4 del Convenio se establece un sistema de jurisdicción múltiple y concurrente. Los Estados parte deben establecer su jurisdicción cuando el delito se comete a bordo de una aeronave matriculada en tal Estado, cuando el infractor está a bordo de una aeronave que aterriza en su territorio y cuando el delito se comete en el Estado en que el arrendatario de la aeronave tenga su oficina principal o su residencia permanente. El problema fue objeto de un extenso debate con varias propuestas respecto a la jurisdicción obligatoria y opcional<sup>17</sup>. Si bien parecería que las razones para ejercer la jurisdicción son concurrentes, como cuestión práctica con respecto al delito de apoderamiento ilícito de aeronaves el Estado de aterrizaje probablemente tenga prioridad, dado que el presunto delincuente estará en el territorio de ese Estado y puede ser arrestado fácilmente.

18. Una de las características más importantes del Convenio de la Haya es la disposición que establece efectivamente la jurisdicción universal, es decir, si el Estado parte no concede la extradición, debe adoptar medidas para establecer su jurisdicción sobre el presunto delincuente que se halla en su territorio<sup>18</sup>. Esta disposición, junto con ciertos otros requisitos<sup>19</sup>, fue concebida para asegurarse de que los Estados enjuician o extraditan a los presuntos delincuentes que se hallan en su territorio. Hubo un extenso debate sobre estas disposiciones, particularmente sobre la cuestión del apoderamiento ilícito por motivos políticos y la discreción de los Estados de enjuiciar a los infractores en esas circunstancias. Si bien la intención es excluir los motivos políticos como razón para no extraditar cuando no se enjuicia al presunto delincuente<sup>20</sup>, en el Convenio no hay una disposición específica que diga que el delito no es un “delito político”<sup>21</sup>.

<sup>13</sup> Diedericks-Verschoor, I.H. *An Introduction to Air Law* (1991) Kluwer pág. 199. Véase también Bantekas, I. y Nash, C. *International Criminal Law* (2003) Cavendish Publishing Ltd., pág. 23.

<sup>14</sup> Artículo 3, párrafo 3, Convenio de la Haya de 1970. Por ejemplo, cuando una aeronave está matriculada en el Estado A y arrendada al Estado B para vuelos interiores dentro del Estado B, el Convenio de la Haya se aplica.

<sup>15</sup> Artículo 1, Convenio de la Haya de 1970.

<sup>16</sup> Artículo 2, Convenio de la Haya de 1970.

<sup>17</sup> Para un resumen de los debates véase Rutgers, H.J. *Conventions on Penal Law Regarding Aircraft* (1978) Utrecht, pág. 142. Véanse también las propuestas del Reino Unido (S.A. Doc No 62, ICAO Doc 8979-LC/165-2), Suiza (S.A. Doc No 58, ICAO Doc 8979-LC/165-2), España (S.A. Doc No 61, ICAO Doc 8979-LC/165-2) y Austria (S.A. Doc No 42, ICAO Doc 8979-LC/165-2).

<sup>18</sup> Artículo 4, párrafo 2, Convenio de la Haya de 1970.

<sup>19</sup> Véanse los Artículos 7 y 8, Convenio de la Haya de 1970.

<sup>20</sup> Artículo 7, Convenio de la Haya de 1970. Un delegado declaró que los Estados a menudo distinguen entre delitos políticos y penales, y que la distinción podía servir para impedir la extradición de un delincuente, pero que la misma distinción también podía influir en el enjuiciamiento y, en algunos casos, conducir a que no haya enjuiciamiento. Su lectura del Artículo 7 era que el Artículo debía asegurar la máxima posibilidad de enjuiciamiento en el Estado en que se encontraba el presunto delincuente y que la decisión de enjuiciar estaría regida por exactamente las mismas consideraciones que las invocadas con

---

---

LC/SC-NET/WP/2

19. Aunque el Convenio de la Haya incluyó varios conceptos clave que tratan algunas de las deficiencias del Convenio de Tokio, su alcance se limita a delitos específicos de apoderamiento ilícito de aeronaves y actos de violencia relacionados con ese delito. La adición de una disposición específica sobre el delito político con las correspondientes disposiciones de salvaguarda corregiría una de las deficiencias del Convenio de la Haya, particularmente dada la larga historia de apoderamiento ilícito de aeronaves y su relación con los motivos políticos<sup>22</sup>. La adición de razones del ejercicio de la jurisdicción más amplio que incluye la jurisdicción obligatoria sobre un nacional de ese Estado así como dos razones del ejercicio opcional de la jurisdicción también mejorarán la eficacia del Convenio. Si bien el Convenio de la Haya incluye el delito de complicidad, un cómplice sólo queda comprendido en el ámbito del Convenio si provee ayuda mientras está a bordo de la aeronave en vuelo<sup>23</sup>. La inclusión de otros delitos relacionados con los organizadores o instigadores de un delito o con quienes contribuyen a la comisión de un delito ampliará el alcance del Convenio de la Haya y su aplicación, asegurando que los cómplices en tierra así como los que están a bordo de la aeronave queden comprendidos en el ámbito del Convenio.

#### **D. Contexto del Convenio del Montreal de 1971 y del Protocolo sobre los aeropuertos de 1988**

20. Aún antes de la firma del Convenio de la Haya, la necesidad del Convenio de Montreal era evidente, es decir, el creciente número de actos de violencia cometidos a bordo de aeronaves así como en las instalaciones de tierra de un aeropuerto<sup>24</sup> requería la elaboración de un Convenio que penalizara los delitos cometidos en vuelo y también los cometidos en tierra. La elaboración del Convenio se caracterizó por un extenso debate con respecto al Artículo 1 del Convenio y a la tipificación de delitos específicos. En particular, si el Artículo 1 debería comprender únicamente los actos cometidos intencionalmente, lo cual podría expresarse incluyendo el término “intencionalmente” al comienzo del Artículo 1, y si el Convenio debía limitarse a los actos que ponían en peligro la seguridad operacional de la navegación aérea. Algunos miembros pensaban que el Convenio debía abarcar únicamente los actos en que la intención del delincuente era poner en peligro la seguridad operacional de la navegación aérea, otros pensaban que el Convenio debía abarcar los actos en que había un peligro real para la seguridad operacional de la navegación aérea, sea que el infractor tuviera o no la intención de hacerlo.

---

relación a cualquier otro delito ordinario. (OACI, Doc 8979 - LC 165-1, pág. 135). Otro delegado declaró también que el Convenio debería indicar explícitamente que el apoderamiento ilícito por cualquier motivo que sea se considere universalmente como un delito grave y no un mero delito político (OACI, Doc 8979 - LC 165-1, pág. 9).

<sup>21</sup> La declaración sobre el terrorismo de la Cumbre de Ottawa, el 20 de julio de 1981, se refería al caso específico en que jefes de gobierno estaban convencidos de que en el apoderamiento ilícito de una aeronave de Pakistan International Airlines, en marzo de 1981, la conducta del régimen de Babrak Karmal de Afganistán, tanto durante como después del incidente, al brindar refugio a los secuestradores, fue y una violación flagrante de sus obligaciones internacionales en virtud del Convenio de la Haya del cual Afganistán es parte, y constituye una grave amenaza para la seguridad aeronáutica. La declaración proponía suspender todos los vuelos hacia y desde Afganistán como aplicación de la Declaración de Bonn. La Declaración de Bonn de 1978 era un primer intento de asegurar que los Estados no se negaran a extraditar o a enjuiciar a quienes se habían apoderado de una aeronave. Esto se lograría si todos los miembros convenían en suspender todos los vuelos al país en cuestión y todos los vuelos provenientes de ese país.

<sup>22</sup> Para una exposición más extensa de las razones del acto de apoderamiento ilícito de aeronaves y sus diferentes fases, tanto antes como después del Convenio de la Haya véase: Harrison J, “The Changing Face of Aviation Terrorism” en Gunaratna, R. ed. *The Changing Face of Terrorism* (2004), Eastern Universities Press, págs. 83-101 y Dempsey, PS “Aviation Security: The Role of Law in the War against Terrorism” 41 *Columbia Journal of Transnational Law* (2003) pág. 649.

<sup>23</sup> Bantekas, I. y Nash S. *International Criminal Law* (2003) Cavendish Publishing Ltd, pág. 24. Véase también Shubber, S. “Aircraft Hijacking under the Hague Convention 1970 – A new regime?” 22 *International and Comparative Law Quarterly* (1973) págs. 704-705.

<sup>24</sup> Véase Matte, NM. *Treatise on Air- Aeronautical Law* (1981) ICASL, pág. 367. Véase también Dempsey, PS. “Aviation Security: The Role of Law in the War against Terrorism”, 41 *Columbia Journal of Transnational Law* 2003, pág. 669.

21. Durante el extenso debate sobre este problema, un delegado señaló que del debate habían surgido ciertos principios sobre los cuales el Comité podía decidir, en particular si el término “intencionalmente” debía aplicarse solamente al acto de destrucción o daño y no al intento de poner en peligro una aeronave en vuelo<sup>25</sup>. Esta cuestión de si el acto propiamente dicho debía ser intencional se sometió a votación y el principio fue aceptado. La segunda parte, en cuanto a si los actos debían tener la intención de poner en peligro la seguridad operacional de la aeronave en vuelo también se sometió a votación y el principio fue rechazado<sup>26</sup>.

22. Otra cuestión que originó un importante debate era la interpretación de “seguridad de la navegación aérea” que algunos miembros creían que estaba relacionada únicamente con la seguridad operacional de una aeronave en vuelo, mientras que otros pensaban que debía incluir una aeronave en tierra, con pasajeros embarcando o desembarcando, o quizá una aeronave en operaciones<sup>27</sup>. Este debate dio como resultado la definición de una aeronave “en servicio”, expresión utilizada en la definición del delito relativo a colocar un artefacto o una sustancia en una aeronave en servicio y que puede destruirla<sup>28</sup>. Este delito y la definición de “en servicio”<sup>29</sup> aseguran que el acto de poner un artefacto o una sustancia en una aeronave antes de que la aeronave se considere en vuelo queda comprendido en el Convenio.

23. Como resultado de lo anterior, el Convenio de Montreal se limita a los delitos que pueden afectar a la seguridad operacional de la aeronave “en servicio” o “en vuelo”. Esta limitación se corrigió en cierta medida en el *Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional* de 1988, que prevé específicamente los delitos contra una persona en un aeropuerto así como la destrucción o el daño de instalaciones de un aeropuerto o de una aeronave que no está en servicio cuando tales actos ponen o pueden poner en peligro la seguridad operacional en el aeropuerto<sup>30</sup>.

24. Otra limitación del Convenio de Montreal es que no considera delito las amenazas de cometer los delitos que prevé el Convenio, a diferencia del Convenio de la Haya que específicamente penaliza la amenaza de apoderamiento ilícito de una aeronave, aunque se limita a las personas a bordo de la aeronave en vuelo. Dadas las limitaciones de tiempo para elaborar el Convenio de Montreal así como el deseo de armonizar más los Convenios de la Haya y de Montreal, se aceptó la propuesta de adoptar los Artículos 4 a 14 del Convenio de la Haya para el Convenio de Montreal<sup>31</sup>. Como resultado de esto, los comentarios formulados con respecto a incluir disposiciones específicas relacionadas con los delitos que no son un delito político, las disposiciones de salvaguarda pertinentes y las razones para el ejercicio de la jurisdicción redactadas en el contexto del Convenio de la Haya también se aplican al Convenio de Montreal.

<sup>25</sup> Novena sesión, lunes 5 de octubre de 1970, en Doc 8936-LC/164-1, Comité Jurídico, 18º período de sesiones, Londres, 29 de septiembre – 22 de octubre de 1970, Actas, Volumen I, pág. 64.

<sup>26</sup> Décima sesión, martes 6 de octubre de 1970, en Doc 8936-LC/164-1, Comité Jurídico, 18º período de sesiones, Londres, 29 de septiembre – 22 de octubre de 1970, Actas, Volumen I, pág. 68.

<sup>27</sup> Véanse los debates de la séptima sesión, viernes 2 de octubre de 1970 y la novena sesión, lunes 5 de octubre de 1970 en Doc 8936-LC/164-1, Comité Jurídico, 18º período de sesiones, Londres, 29 de septiembre – 22 de octubre de 1970, Volumen I, Actas.

<sup>28</sup> Artículo 1, apartado c) del párrafo 1, Convenio de Montreal de 1971.

<sup>29</sup> Artículo 2, Convenio de Montreal de 1971.

<sup>30</sup> Artículo II, Protocolo [Artículo 1 (*I bis*) del Convenio de Montreal].

<sup>31</sup> Véase primera sesión del Comisión plenaria, jueves 9 de septiembre de 1971, en ICAO Doc 9081-LC/170-1 International Conference on Air Law, Montreal, septiembre de 1971, Volumen 1, Minutes.

---

---

LC/SC-NET/WP/2

25. Si bien el Convenio de Montreal ampliaba el alcance de las disposiciones para incluir los delitos contra una persona a bordo de una aeronave, ese delito está limitado por el requisito de que sea un acto que pueda poner en peligro la seguridad operacional de la aeronave<sup>32</sup>. El Convenio de Montreal refleja el punto en que los Estados centraban la atención en esa fecha: los delitos específicamente dirigidos contra la seguridad operacional de la aeronave, sea “en vuelo” o “en servicio”. Los actos en que se utiliza una aeronave como medio para causar daño tanto en vuelo como en tierra sin poner en peligro necesariamente la seguridad operacional de la aeronave era una amenaza poco probable en la fecha en que se elaboró el Convenio. Aunque ciertos elementos de los delitos descritos en el Convenio de Montreal podrían aplicarse a algunos de estos actos, los delitos descritos no reflejan la gravedad del acto ni penalizan específicamente la utilización de una aeronave para esos fines.

26. Como resultado, es necesario enmendar el Convenio de Montreal a fin de penalizar internacionalmente tales actos. Si bien dichos actos pueden tener un efecto secundario sobre la seguridad operacional de la aviación, su fin primordial es causar numerosas muertes y destrucción general mediante el uso de una aeronave. Como tal, los delitos descritos difieren considerablemente de los delitos previstos en el Convenio de Montreal por cuanto no dependen de que los actos puedan poner en peligro la seguridad operacional de la aeronave en vuelo. Este es un cambio fundamental en el Convenio de Montreal, pero es necesario a fin de penalizar y castigar internacionalmente tales actos.

#### **E. Contexto de los instrumentos de las Naciones Unidas contra el terrorismo**

27. El que sigue es un análisis de los instrumentos de las Naciones Unidas contra el terrorismo vigentes, en particular la identificación de algunas de las disposiciones y razones para incluirlas en algunos de los instrumentos más recientes. Varios instrumentos de las Naciones Unidas tratan de diversos actos ilícitos, incluidos los actos de violencia en contextos específicos que se consideran delitos graves en el derecho internacional. Estos convenios procuran reprimir el terrorismo internacional estableciendo un marco para la cooperación internacional entre los Estados, de modo que principios tales como “enjuiciar o extraditar”, intercambio de información y asistencia judicial recíproca se repiten en cada instrumento<sup>33</sup>. Un principio clave es el requisito de enjuiciar o extraditar al presunto delincuente detenido en el territorio de un Estado, como figura en los Convenios de la Haya y de Montreal.

28. A fin de asegurarse de que el modelo “enjuiciar o extraditar” funciona eficientemente, es importante asegurarse de que los actos que de otro modo las leyes nacionales podrían caracterizar como “delitos políticos” y, por lo tanto, no estar sujetos a extradición, están específicamente excluidos de una excepción como esa en los instrumentos propiamente dichos. Si bien los Convenios de la Haya y de Montreal tratan indirectamente de impedir que ocurran esas excepciones<sup>34</sup> no hay una disposición

---

<sup>32</sup> Es interesante observar que en el proyecto inicial del Comité Jurídico este delito no estaba calificado (CUI Doc núm. 4, DOC 9081-LC/170-2, International Conference on Air Law, Montreal, septiembre de 1971, Vol II, Documents). Algunas delegaciones reconocieron este punto. Un delegado declaró que el párrafo significaba apartarse del resto de los delitos, puesto que estaba dirigido a extender la protección, por un acuerdo internacional, a una parte de la aviación civil internacional que de otro modo no estaba protegida, es decir, el pasajero. Otro delegado declaró que parecía que en todos los convenios había una laguna por la que no se creaba el delito de poner en peligro la vida de una persona a bordo cuando la seguridad operacional de la aeronave no estaba también en peligro. Segunda sesión, Comisión plenaria, jueves 9 de septiembre de 1971, ICAO, Doc 9081-LC/170-1.

<sup>33</sup> Bantekas, I. y Nash S. *International Criminal Law* (2003) Cavendish Publishing Ltd., p. 35. Véase también Murphy JF “The Future of Multilateralism and Efforts to Combat International Terrorism” 25 *Colombia Journal of Transnational Law* (1996) pág. 35.

<sup>34</sup> Artículos 7, Convenio de la Haya de 1970 y Convenio de Montreal de 1971.

específica que declara que los delitos previstos en los Convenios no son “delitos políticos”<sup>35</sup>. Juntamente con tal disposición, en muchos instrumentos está incluido el requisito de que el Estado al que se solicita la extradición no está obligado a concederla si tiene razones serias para creer que la solicitud ha sido presentada con el fin de perseguir o castigar a una persona por razones de raza, religión, nacionalidad, origen étnico, opinión política o sexo<sup>36</sup>. Muchos instrumentos incluyen también una disposición que garantiza el trato equitativo por el Estado de detención de conformidad con el derecho internacional, incluidos los derechos humanos internacionales<sup>37</sup>.

29. En los Convenios de las Naciones Unidas contra el terrorismo se encuentra también una disposición común que exceptúa las actividades de las fuerzas armadas durante un conflicto armado y las actividades militares oficiales de los Estados<sup>38</sup>.

30. Finalmente, un aspecto clave para asegurarse de que no hay impunidad para un delincuente es la variedad de razones para ejercer su jurisdicción que tienen los Estados parte en los instrumentos de las Naciones Unidas contra el terrorismo. En estos instrumentos, las razones para el ejercicio de la jurisdicción comúnmente hacen que esta sea obligatoria u opcional. En la jurisdicción obligatoria, los Estados deben adoptar medidas para establecer su jurisdicción en ciertos casos (como ocurre en los Convenios de la Haya y Montreal). Muchos instrumentos también prevén el ejercicio operacional de la jurisdicción cuando los Estados pueden establecer su jurisdicción.

31. Por lo que respecta al ejercicio obligatorio de la jurisdicción, figura en varios instrumentos de las Naciones Unidas cuando un nacional de un Estado comete el delito<sup>39</sup>. La adición de este ejercicio de la jurisdicción en los Convenios de la Haya y de Montreal ayudará a ampliar su ámbito y proveer más oportunidades para llevar a la justicia a los transgresores. El ejercicio de la jurisdicción será opcional cuando el delito ‘sea cometido contra un nacional’<sup>40</sup> y cuando el delito ‘sea cometido por un

<sup>35</sup> Una disposición específica de que los delitos previstos en el Convenio no son “delitos políticos” se encuentra en los siguientes Convenios: Artículo 11, *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas*, 1997; Artículo 14, *Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo*, 1999; Artículo 15, *Convención sobre la protección física de los materiales nucleares*; y Artículo 11 bis, *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima*, 2005.

<sup>36</sup> Este requisito se encuentra en los siguientes Convenios: Artículo 12, *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997; Artículo 9, párrafo 1, *Convención internacional contra la toma de rehenes*; Artículo 15, *Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo*; Artículo 16, *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear*; y Artículo 11 ter, *Tratado SUA* de 2005.

<sup>37</sup> Esta disposición se encuentran en los siguientes Convenios: Artículo 8, párrafo 2, *Convención Internacional contra la toma de rehenes* de 1979; Artículo 14, *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas*; Artículo 17, *Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo* de 1999; Artículo 12, *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear*; Artículo 10, párrafo 2, *Tratado SUA* de 2005.

<sup>38</sup> Esta disposición se encuentra en los siguientes Convenios: Artículo 19, *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997; Artículo 4, *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005; Artículo 2 bis, *Tratado SUA* de 2005.

<sup>39</sup> Esta razón del ejercicio de la jurisdicción se encuentra en los siguientes Convenios: Artículo 6, párrafo 1, *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997; Artículo 7, párrafo 1, *Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo* de 1999; Artículo 9, párrafo 1, *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005; Artículo 6, párrafo 1, *Tratado SUA* de 2005, Artículo 8, párrafo 1, *Convención sobre la protección física de los materiales nucleares* de 1980; Artículo 5, párrafo 1, *Convención internacional contra la toma de rehenes* de 1979.

<sup>40</sup> Esta razón del ejercicio de la jurisdicción se encuentra en los siguientes Convenios: Artículo 5, párrafo 1 apartado d), *Convención Internacional contra la toma de rehenes* de 1979; Artículo 6, párrafo 2 apartado b), *Tratado SUA* de 1988, Artículo 6, párrafo 2 apartado a), *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997; Artículo 7, párrafo 2 apartado a), *Convenio internacional para la represión de la financiación del*

---

---

LC/SC-NET/WP/2

apátrida<sup>41</sup> lo que dará a los Estados más oportunidades de ejercer la jurisdicción en caso de que opten por hacerlo dependiendo de las circunstancias del caso.

32. La flexibilidad que ofrece incluir estas razones del ejercicio de la jurisdicción es particularmente importante dado el contexto de los nuevos delitos. En particular, contribuirán a que ambos Convenios, particularmente con relación a los nuevos delitos en que el infractor ‘organice o instigue’ y ‘contribuya a la comisión del delito’, ofreciendo más oportunidades de someter a la justicia a los perpetradores, que generalmente no estarían a bordo de la aeronave.

### **3. TEXTO DE LOS PROTOCOLOS**

#### **A. Forma de los instrumentos**

33. En opinión del autor, a fin de abordar eficazmente los problemas identificados por el grupo de estudio, la forma más apropiada del instrumento es un protocolo del Convenio de la Haya y un protocolo del Convenio de Montreal. La elaboración de dos protocolos se basa en lo logrado por cada uno de los Convenios; además, los complementa para subsanar las lagunas identificadas por el grupo de estudio. Ambos Convenios están ampliamente ratificados y ofrecen un marco apropiado para incluir las disposiciones recientes elaboradas en el contexto de otros instrumentos de las Naciones Unidas contra el terrorismo. Tratar de usar un solo instrumento para enmendar ambos Convenios podría ser más complejo, particularmente con respecto a las relaciones entre ambos instrumentos.

#### *Aspectos que debe considerar el Subcomité*

34. El Convenio de Montreal ya tiene un protocolo complementario, el *Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional* de 1988 (el ‘Protocolo sobre los aeropuertos’). No todos los Estados que son parte en el Convenio de Montreal son parte del Protocolo sobre los aeropuertos. Sin embargo, el proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal propone que se aplique al Convenio de Montreal actualizado por el Protocolo sobre los aeropuertos. Convendría que el Subcomité considere y recomiende un mecanismo apropiado para que el proyecto de Protocolo pueda aplicarse a los Estados que son parte en el Convenio de Montreal pero que no son parte en el Protocolo sobre los aeropuertos y que deseen pasar a ser parte del Protocolo propuesto.

#### **B. Ámbito de aplicación**

##### *Proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal*

35. El alcance y la aplicación del Protocolo propuesto son necesariamente diferentes que los del Convenio vigente como resultado de la naturaleza de los delitos propuestos. La aplicación del Convenio de Montreal a una aeronave ‘en servicio’ se limita que se ‘destruya una aeronave en servicio’ o

---

terrorismo de 1999; Artículo 9, párrafo 2 apartado a), *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005.

<sup>41</sup> Esta razón del ejercicio de la jurisdicción se encuentra en los siguientes Convenios: Artículo 5, párrafo 1 apartado b), *Convención internacional contra la toma de rehenes* de 1979; Artículo 6, párrafo 2 apartado a), Tratado SUA de 1988; Artículo 6, párrafo 2 apartado c), *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997; Artículo 7, párrafo 2 apartado d), *Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo* de 1999; Artículo 9, párrafo 2 apartado c), *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005.

se ‘coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia’. El proyecto de Protocolo amplía la aplicación del Convenio a tres nuevos delitos principales, cada uno de los cuales se refiere a una aeronave ‘en servicio’. En el proyecto de Protocolo, la atención respecto a los delitos no está dirigida principalmente hacia la protección de la aeronave ‘en servicio’ o ‘en vuelo’ como es en el caso en el Convenio, sino a la protección de las personas, los bienes y el medio ambiente, tanto a bordo como fuera de una aeronave en servicio. Este es un cambio fundamental por cuanto el Convenio se concentra en abordar los actos que afectan a la seguridad de la aviación y que emanan directamente del uso de una aeronave para causar la muerte, lesiones graves y daños a los bienes o al medio ambiente en vez de actos que afectan a la seguridad operacional de una aeronave, sea ‘en servicio’ o sea ‘en vuelo’.

36. El proyecto de Protocolo también cambia la aplicación del Convenio asegurando que los Estados parte no puedan rehusar la extradición basándose en un supuesto ‘delito político’. Si los Estados parte no someten a juicio un caso, no pueden negar la extradición basándose en que se trata de un ‘delito político’. El proyecto de Protocolo también restringe la aplicación del Convenio con relación a actividades de las fuerzas armadas durante un conflicto que están regidas por el derecho internacional humanitario así como las fuerzas militares cuando sus actividades están regidas por otras reglas del derecho internacional.

#### *Proyecto de Protocolo del Convenio de la Haya*

37. Si bien no hay nuevos delitos en el Protocolo del Convenio de la Haya propuesto, su ámbito de aplicación en cierta medida queda alterado por la nueva redacción de los delitos en el Artículo 1. El Convenio de la Haya se redactó sobre la base de una sola disposición relativa a los delitos que contiene varios elementos, como apoderarse ilícitamente de una aeronave o ejercer ilícitamente el control de la aeronave. Sin embargo, esos actos solo eran delitos cuando los cometía una persona a bordo de una aeronave en vuelo. La nueva redacción de la disposición relativa a los delitos en el Artículo 1 del proyecto de Protocolo da como resultado una aplicación más amplia del Convenio, haciendo de esos actos un delito grave, sean o no cometidos por una persona a bordo de una aeronave ‘en vuelo’, con la condición de que la persona haya cometido esos actos con relación a una aeronave que estaba ‘en servicio’. Análogamente, el delito de amenaza de apoderarse o de ejercer control de una aeronave ya no se limita a los actos cometidos por personas a bordo de una aeronave en vuelo.

38. El hecho de incluir una disposición de ‘delito político’ y una disposición que excluye la actividad de las fuerzas armadas y militares también altera la aplicación del Convenio de la Haya, como se vio en el contexto del Convenio de Montreal.

#### *Aspectos que debe considerar el Subcomité*

##### *Proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal*

39. La aplicación de los nuevos delitos en el Convenio y cómo se interrelacionan con los delitos actualmente previstos.

##### *Proyecto de Protocolo del Convenio de la Haya*

40. La aplicación del Convenio se altera con la nueva redacción de la disposición relativa a los delitos del Artículo 1 para aplicarla a los actos cometidos cuando la aeronave está ‘en servicio’, por oposición a cuando la aeronave está ‘en vuelo’.

---

---

LC/SC-NET/WP/2

### C. Definiciones

#### *Proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal*

41. El proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal incluye varias definiciones adicionales en el Artículo 2 del Convenio. Con excepción de la definición de ‘instalaciones de navegación aérea’, cada una de estas definiciones es el resultado de nuevas disposiciones relativas a los delitos del Artículo 1. Esos delitos se refieren a la utilización de cierto material, cuyo significado ha sido definido en los Convenios multilaterales vigentes<sup>42</sup>. Cabe señalar que la definición de ‘material biológico’ difiere de la del Convenio sobre armas biológicas, dado que no excluye las cantidades de sustancias biológicas que pueden usarse para otros fines legítimos. La razón por la que no se limita la definición con relación a la cantidad de material es asegurarse de que se penalizan como delito grave las situaciones en que se usan pequeñas cantidades para causar la muerte, lesiones corporales graves y daños considerables a los bienes o al medio ambiente a bordo de una aeronave ‘en servicio’. Si bien la definición es amplia, el delito en sí mismo está limitado por el uso ilícito e intencional o la emisión de ese material para causar la muerte, lesiones corporales graves o daños considerables a los bienes o al medio ambiente. La definición de ‘instalaciones de navegación aérea’ se incluyó para asegurarse de que la evolución de la nueva tecnología quedara incluida en la definición de ‘instalaciones de navegación aérea’ y que esta expresión no se limitara a las instalaciones necesarias para la navegación de una aeronave existente en el momento en que se elaboró el Convenio.

#### *Proyecto de Protocolo del Convenio de la Haya*

42. La única definición que se agrega al Artículo 2 del proyecto de Protocolo del Convenio de la Haya es la de ‘en servicio’, que es compatible con la definición de ese término en el Convenio de Montreal. El empleo de la expresión ‘en servicio’ en la enmienda de la disposición sobre el delito en el párrafo 1 del Artículo 1 del Convenio hace que sea necesario incluir ese término. Si bien la expresión ‘en vuelo’ ya no se usa separadamente en el Convenio de la Haya, la definición de ‘en servicio’ comprende a la aeronave ‘en vuelo’.

### D. Delitos principales

#### *Proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal*

43. Hay tres nuevos delitos que se agregan al párrafo 1 del Artículo 1 del Convenio de Montreal y que describen ciertos actos ilícitos. El apartado f) crea el delito de utilización de aeronave en servicio para causar la muerte, lesiones corporales graves o daños considerables a los bienes o al medio ambiente<sup>43</sup>. Si bien este delito comprende una amplia variedad de actos, está limitado adecuadamente por la expresión ‘en servicio’, así como por el requisito de que debe ser ilícito e intencional. El delito abarca los actos en que se utiliza una aeronave, desde el principio de la preparación de la aeronave previa al vuelo por el personal de tierra hasta 24 horas después del aterrizaje. Esto abarcaría la situación en que una

---

<sup>42</sup> *Convención sobre la prohibición del desarrollo, la producción y el almacenamiento de armas bacteriológicas (biológicas) y tóxicas y sobre su destrucción de 1972, Convención sobre la prohibición del desarrollo, la producción, el almacenamiento y el empleo de armas químicas y sobre su destrucción de 1993, Convención sobre la protección física de los materiales nucleares de 1980.*

<sup>43</sup> La expresión ‘utilización de una aeronave’ se basa en la formulación aplicada en el Tratado SUA de 2005, aunque está limitada por la expresión ‘en servicio’ para asegurarse de que únicamente ciertas aeronaves quedan comprendidas según se describe en la sección de definiciones.

aeronave que se prepara para el vuelo se utilice como medio para causar la muerte, lesiones graves, o daños considerables a los bienes o al medio ambiente, por ejemplo contra una terminal de aeropuerto.

44. La expresión ‘causar la muerte, lesiones corporales graves o daños considerables a los bienes o al medio ambiente’<sup>44</sup> se aparta de la redacción previamente empleada en el Artículo 1 del Convenio de Montreal. Los delitos previstos actualmente requieren la intención de ‘poner en peligro la seguridad operacional de una aeronave en vuelo’ o de que ‘la incapaciten para el vuelo’. Los términos amplios que describen el delito propuesto están limitados por el elemento de la intención. En muchos casos, las consecuencias de tales actos podrían extenderse fuera de la aeronave ‘en servicio’ dado que afecta a las personas, los bienes y el medio ambiente, tanto en el aire como en tierra. Esto no significa que la muerte, las lesiones corporales graves o los daños considerables a los bienes deban resultar necesariamente de un acto que puede no llevarse a cabo con éxito, sino que el delincuente tenía la intención de utilizar la aeronave ilícita e intencionalmente para obtener ese resultado.

45. El apartado g) propuesto para el párrafo 1 del Artículo 1 del Convenio crearía el delito de ‘provocar la emisión desde una aeronave en servicio’ de ciertas sustancias para causar la muerte, lesiones corporales graves o daños considerables a los bienes o al medio ambiente<sup>45</sup>. Este delito incluye la ‘emisión’ de cierto material desde una aeronave<sup>46</sup> desde el comienzo de la preparación de la aeronave previa al vuelo por el personal de tierra hasta 24 horas después del aterrizaje de la aeronave, es decir, cuando la aeronave está ‘en servicio’. Esto tiene por objeto abarcar, por ejemplo, la situación en que se emite material desde una aeronave a fin de causar la muerte, lesiones graves, daños considerables a los bienes o al medio ambiente en aquellas aeronaves que rodean a la aeronave en tierra, la terminal de aeronaves o los bienes que la rodean y a las personas que se encuentran allí. Dicho material podría emitirse antes del embarque o después del desembarque así como también durante el período en que la aeronave está ‘en vuelo’.

46. El apartado h) del párrafo 1 del Artículo 1 propuesto para el Convenio tipificaría como delito ‘la utilización contra una aeronave en servicio o a bordo de la misma’ de dicho material para causar la muerte, lesiones graves o daños considerables a los bienes o medio ambiente<sup>47</sup>. El delito debe incluir los actos en que las personas utilizan ese material desde fuera de la aeronave en servicio contra la propia aeronave. Esto abarcaría también la situación en que personas se infectan deliberadamente o llevan a bordo de la aeronave ese material con la intención de causar la muerte o lesiones graves a los pasajeros a bordo de la aeronave sin poner en peligro necesariamente la seguridad operacional de la aeronave o de ser capaz de destruir la aeronave. Esto podría incluir también los actos en que las personas que están fuera de la aeronave en servicio usen intencionalmente dicho material contra la aeronave, pero no tengan éxito en dañar la aeronave o afectar la seguridad operacional de la aeronave en vuelo o de las personas que se

<sup>44</sup> La redacción ‘causar la muerte, lesiones corporales graves, o daños considerables a los bienes o al medio ambiente’ proviene del Artículo 2 del *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005, del Artículo 2 del *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997 y del Artículo 3 bis del Tratado SUA de 2005.

<sup>45</sup> El empleo del término ‘emisión’ se basa en la redacción empleada en el Artículo 2, párrafo 1, apartado b), del *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005, el Artículo 1, párrafo 3, apartado b), del *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997 y es equivalente a ‘descarga’ empleado en el contexto marítimo en el Artículo 3 bis, párrafo 1, apartado a) inciso ii), del Tratado SUA de 2005.

<sup>46</sup> La descripción del material propiamente dicho proviene de los Artículos 1 y 2 del *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997 y los Artículos 1 y 3 bis del Tratado SUA de 2005. El material se define en el Artículo 2 del Convenio como se dijo antes.

<sup>47</sup> Este texto se basa en la redacción empleada en el Artículo 3 bis del Tratado SUA de 2005 y en el Artículo 2 del *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997.

---

---

LC/SC-NET/WP/2

hallan a bordo de la aeronave, pero que sí causen la muerte, lesiones graves o daños considerables a los bienes o al medio ambiente respecto a quienes están en tierra.

47. Este delito incluye también una aeronave ‘en servicio’ a fin de prever, por ejemplo, la situación en que personas utilizan ese material contra una aeronave durante la preparación previa al vuelo a fin de causar la muerte, lesiones graves, o daños considerables a los bienes o al medio ambiente respecto a las personas y los bienes que rodean a la aeronave en tierra. También comprendería la situación en que una persona entra y utiliza ese material en la aeronave a fin de matar o lesionar gravemente a los pasajeros que más tarde subirán a bordo de la aeronave. El material por sí mismo puede no poner necesariamente en peligro la seguridad operacional de la aeronave o causar daños a la aeronave. Este delito subsanaría una laguna en la disposición actual sobre el delito en el Artículo 1, apartado c) del párrafo 1, del Convenio de Montreal.

48. De conformidad con el párrafo 1 *ter* del Artículo 1 constituye un delito que una persona amenace cometer cualquiera de los delitos previstos en el párrafo 1 o en el 1 *bis* del Convenio<sup>48</sup>. En el Convenio de la Haya se reconoció la amenaza de cometer tales actos en un contexto de aviación y se incluyó como delito la amenaza de apoderarse o ejercer el control de una aeronave<sup>49</sup>. La disposición está calificada por la defensa basada en la falta de credibilidad de la amenaza. En opinión de la autora esta redacción es preferible, dado que no hace que la ‘amenaza verosímil’ sea un elemento que debe ser probado por el representante fiscal. Más bien, la defensa debe probar la falta de una amenaza verosímil.

#### *Proyecto de Protocolo del Convenio de la Haya*

49. El Protocolo del Convenio de la Haya no incluye ningún nuevo delito principal. Sin embargo, el delito previsto en el párrafo 1 del Artículo 1 se ha redactado nuevamente. Anteriormente se había limitado el delito a las aeronaves ‘en vuelo’. La ampliación del delito a apoderarse o a ejercer el control de una aeronave ‘en servicio’ tiene la finalidad de abarcar aquellas situaciones en que una persona se apodera o ejerce el control de la aeronave durante la preparación previa al vuelo o después de aterrizar una aeronave así como cuando la aeronave está ‘en vuelo’.

50. El párrafo 2 del Artículo 1 prevé el delito de que una persona amenace cometer cualquiera de los delitos previstos en el párrafo 1 del Convenio<sup>50</sup>. Si bien el Convenio de Montreal ya incluía el delito de amenaza de apoderarse o de ejercer el control de una aeronave, se limitaba a una persona a bordo de una aeronave en vuelo que amenazaba apoderarse o ejercer el control de la aeronave. La disposición que hace que sea un delito apoderarse o ejercer el control de una aeronave se ha separado de las disposiciones relativas a los actos principales y ha sido ampliada para abarcar una amenaza de apoderarse o de ejercer el control de una aeronave ‘en servicio’, independientemente de si la persona que profiere la amenaza está a bordo de la aeronave.

---

<sup>48</sup> La disposición incluida, que hace que sea un delito amenazar cometer cualquiera de los actos descritos en los párrafos 1 y 1 *bis* es compatible con el *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005 y el Tratado SUA de 2005.

<sup>49</sup> La disposición está redactada de una manera diferente que las disposiciones del *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005 y del Tratado SUA de 2005.

<sup>50</sup> La misma redacción que se propone para el Protocolo del Convenio de Montreal se propone para el proyecto de Protocolo del Convenio de la Haya. Como se dijo con relación al proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal, la disposición está redactada de un modo diferente al de las disposiciones del *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005 y del Tratado SUA de 2005 por las mismas razones indicadas en el contexto del proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal.

*Aspectos que debe considerar el Subcomité**Proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal*

51. Si el texto propuesto para cada uno de los delitos comprende adecuadamente los actos que no están previstos en los Convenios vigentes.

*Proyecto de Protocolo del Convenio de la Haya*

52. Si la disposición sobre el delito con la nueva redacción del párrafo 1 del Artículo 1 refleja adecuadamente y actualiza el Convenio de la Haya. En particular si el empleo de la expresión ‘en servicio’ es apropiado para aplicarla a la disposición del delito principal, dado que los delitos propuestos en el Convenio de Montreal también se aplican a las aeronaves ‘en servicio’ y que en muchos casos se requiere el control o el apoderamiento ilícitos de una aeronave por medio de la fuerza para perpetrar estos actos. Parecería incongruente que según el Convenio de Montreal fuera un delito utilizar una aeronave en servicio para causar la muerte o lesiones graves pero que, según el Convenio de la Haya, no fuera un delito apoderarse de esa aeronave a fin de cometer el delito porque la aeronave estaba ‘en servicio’ y no ‘en vuelo’. Si la separación de la disposición relativa a las amenazas de cometer un delito refleja de modo apropiado la posibilidad de que tal delito pueda cometerlo una persona que no está a bordo de la aeronave o que no está a bordo de una aeronave en vuelo o si la defensa basada en la credibilidad de la amenaza es apropiada.

**E. Delitos conexos e instigación***Proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal*

53. En el párrafo 2 del Artículo 1 del Convenio de Montreal también se incluyen delitos conexos con el apartado b), que hace que constituya un delito organizar o instigar a otros a que cometan un delito de los párrafos 1, 1 *bis*, 1 *ter*, o apartado a) del párrafo 2 del Artículo 1. Esto comprende a quienes organizan o instigan a otros a cometer un delito previsto en el Convenio de Montreal vigente, complementado por el Protocolo sobre los aeropuertos, cualquiera de los delitos principales del proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal así como el intento de cometer cualquiera de estos delitos. La inclusión de este delito asegura que las personas que contribuyen a que otros lleven a cabo el acto principal también puedan ser enjuiciadas y se les haga igualmente responsables. Esto es particularmente pertinente para los nuevos delitos, dado que los delincuentes principales pueden morir al realizar el acto principal. El delito de organizar o instigar a otros a cometer un delito también figura en varios otros convenios internacionales<sup>51</sup>.

54. El otro delito conexo incluido en el proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal es cuando una persona contribuye en: a) la comisión de un delito principal, b) una amenaza a cometer un delito principal, o c) un intento de cometer un delito principal por un grupo de personas que actúan con un fin común, intencionalmente con el propósito de fomentar ese fin o con conocimiento de la intención del grupo de cometer el delito. Esta disposición está dirigida a asegurarse de que quienes contribuyen a la comisión de un delito son penalmente responsables de sus actos como principales, y no solo como

<sup>51</sup> Artículo 2, párrafo 3, apartado b), *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997; Artículo 3 *quater* apartado d), Tratado SUA de 2005; Artículo 2, párrafo 5, apartado b), *Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo* de 1999; y Artículo 2, párrafo 4 apartado b), *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005.

---

---

LC/SC-NET/WP/2

colaboradores e instigadores<sup>52</sup>. En esta disposición, el delito va más allá de meramente ‘colaborar e instigar’ pues requiere la existencia de actos según un plan o un fin común<sup>53</sup>, es decir, que debería considerarse que el delito es de la misma gravedad que el delito principal.

55. El apartado e) del párrafo 2 del Artículo 1 también considera un delito que una persona acepte cometer un delito, sea que el delito principal se cometa o no. La esencia del delito es estar de acuerdo en cometer un delito, independientemente de que el delito que es objeto del acuerdo se cometa. Esta es una forma del delito de ‘conspiración’ del *common law* y es parte de los delitos de instigación, es decir, delitos que son punibles aún cuando el delito principal no se lleve a cabo. El delito de ‘conspiración’ es más limitado en otros convenios internacionales<sup>54</sup>.

#### *Proyecto de Protocolo del Convenio de la Haya*

56. Si bien el Convenio de la Haya incluye los delitos de intento y complicidad en el Artículo 1, el Protocolo propuesto para el Convenio de la Haya separa los delitos principales de los delitos conexos y de instigación que figuran en el párrafo 3 del Artículo 1 del Convenio. En el párrafo 3 se han incluido también delitos adicionales y las razones para incluirlos se aplican en el contexto del Convenio de la Haya así como en el del Convenio de Montreal.

#### *Aspectos que debe considerar el Subcomité*

57. Las razones para incluir los delitos, y el texto propuesto, en el párrafo 3 del Artículo 1 de ambos Convenios y si estos delitos son apropiados en el contexto de los delitos principales.

## **F. Jurisdicción**

#### *Proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal*

58. El Artículo 5 del Convenio de Montreal se enmienda para incluir razones adicionales del ejercicio de la jurisdicción. El párrafo 1 del Artículo incluye el ejercicio obligatorio de la jurisdicción ‘si el delito lo comete un nacional de ese Estado’. El párrafo 2 del Artículo 5 prevé dos razones del ejercicio opcional de la jurisdicción ‘si el delito se comete contra un nacional de ese Estado’ y ‘si el delito lo comete un apátrida que tiene la residencia habitual en ese Estado’.

---

<sup>52</sup> La Cámara de apelaciones, en la sentencia de *Prosecutor v Dusko Tadic* (ICTY Case No. IT-94-1) (2 de octubre de 1995), párrafo 192, dijo que hacer penalmente responsable como perpetrador únicamente a la persona que materialmente comete el delito no tendría en cuenta el papel de colaboradores de todos aquellos que de alguna manera hicieron posible que el perpetrador cometiera físicamente el crimen. Al mismo tiempo, dependiendo de las circunstancias, hacer que los últimos sean responsables únicamente como colaboradores e instigadores puede disminuir el grado de su responsabilidad penal. El texto de la disposición figura en varios convenios internacionales: Artículo 25, párrafo 3, apartado d), Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional de 1988; Artículo 3 *quater*, Tratado SUA de 2005; Artículo 2, párrafo 3, apartado c), *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997; y Artículo 2, párrafo 4, apartado c), *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005.

<sup>53</sup> Para un examen detallado de la distinción entre ‘colaborar e instigar’ y actuar según un fin o un designio común para cometer un crimen, véase la sentencia de la Cámara de apelaciones de ICTY en *Tadic*, párrafo 229.

<sup>54</sup> Artículo III, apartado b), *Convención para la prevención y la sanción del delito de genocidio* de 1948; Artículo 5, párrafo 1 apartado a) inciso i), *Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional* de 2000; Artículo 8, Convenio sobre la prevención del terrorismo, Consejo de Europa, 2005.

59. El requisito de establecer la jurisdicción cuando un nacional comete un delito asegurará que los Estados que de otro modo no ejercerían la jurisdicción extraterritorial sobre sus nacionales deberán hacerlo con respecto a los delitos previstos en este Convenio. La inclusión de esta razón del ejercicio de la jurisdicción significará que, para los fines de extradición, en el marco del párrafo 4 del Artículo 8 del Convenio los Estados parte deberán tratar los delitos cometidos por sus nacionales en otros Estados como si hubieran ocurrido en sus respectivos territorios.

60. La inclusión de las dos razones del ejercicio opcional de la jurisdicción sería particularmente ventajosa en la aplicación de las disposiciones propuestas sobre nuevos delitos. Como se expuso antes, los delitos propuestos amplían el alcance del Convenio concentrándose en la muerte, las lesiones graves y en los daños considerables a los bienes y al medio ambiente fuera de la aeronave así como dentro de la aeronave. Dichas razones dan a los Estados parte más oportunidades para ejercer la jurisdicción, particularmente cuando se ha cometido un delito contra un nacional.

61. La inclusión del párrafo 3 del Artículo 5 del Convenio enmendado por el proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal es el resultado de incluir razones adicionales del ejercicio de la jurisdicción. Esto hace que los Estados parte deban notificar al depositario de toda jurisdicción que establezcan como resultado del ejercicio opcional de la jurisdicción del párrafo 2 así como todo cambio que un Estado parte pueda hacer con respecto al ejercicio opcional de la jurisdicción. Esta disposición se incluye en varios otros convenios internacionales que contienen el ejercicio opcional de la jurisdicción<sup>55</sup>.

62. El proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal también enmienda el Convenio para que los Estados parte tomen medidas para establecer su jurisdicción sobre el delito previsto en el apartado d) del párrafo 1 del Artículo 1. La aclaración en la definición de ‘instalaciones de navegación aérea’ es el resultado de la evolución de la tecnología que permite que las aeronaves dependan de instalaciones que incluyen datos y sistemas de información que no están necesariamente confinados en el territorio de ningún Estado. Actualmente el Convenio no requiere que los Estados parte establezcan jurisdicción sobre este delito cuando el presunto autor se halle en su territorio y dicho Estado no conceda su extradición. Los cambios de la tecnología hacen que la gravedad de un delito como este sea potencialmente mucho más grande y, por lo tanto, debería considerarse como un delito sujeto a extradición en el Artículo 5 del Convenio.

63. Cabe señalar también que con respecto a los delitos relacionados con el Artículo 1, párrafo 1 *bis* y Artículo 1, párrafo 2, cuando el delincuente se halle en el territorio de un Estado y dicho Estado no conceda su extradición, el requisito de establecer jurisdicción se aplica no solo en el caso de la decisión de no conceder la extradición del delincuente al Estado en que se cometió el delito sino que se extiende también al Estado del que es nacional quien cometió el delito. El Artículo III del Protocolo sobre los aeropuertos actualmente prevé que los Estados parte solo deberían establecer su jurisdicción sobre aquellos delitos cuando el presunto autor se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición al Estado en que se cometió el delito.

#### *Proyecto de Protocolo del Convenio de la Haya*

64. Análogamente al proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal, el proyecto de Protocolo del Convenio de la Haya enmienda el Artículo 4 del Convenio de la Haya a fin de crear

<sup>55</sup> *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear de 2005, Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas de 1997, Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo de 1999 y Tratado SUA de 2005.*

---

---

LC/SC-NET/WP/2

dos razones adicionales del ejercicio obligatorio de la jurisdicción. La primera requiere que un Estado parte ejerza jurisdicción sobre un presunto perpetrador que es nacional de ese Estado. La segunda es ‘si el delito se comete en el territorio de un Estado’. El caso de un delito cometido ‘por un nacional’ aunque no está excluido del Convenio de la Haya actualmente no es una razón para el ejercicio obligatorio de la jurisdicción<sup>56</sup>. La inclusión de la primera razón del ejercicio de la jurisdicción significará que, para los fines de extradición, en el marco del párrafo 4 del Artículo 8 del Convenio los Estados parte deberán tratar los delitos cometidos por sus nacionales en otros Estados como si hubieran ocurrido en sus respectivos territorios.

65. La inclusión del ejercicio de la jurisdicción ‘si el delito se comete en el territorio de ese Estado’ es más pertinente a la luz del mayor alcance del delito en el Artículo 1 del Convenio. Apoderarse o ejercer el control de una aeronave ‘en servicio’ en comparación con ‘en vuelo’ asegura que los actos que ocurran antes de que se cierren las puertas externas del avión se consideran delitos graves en el Convenio. Por lo tanto, es conveniente incluir la razón adicional del ejercicio obligatorio de la jurisdicción ‘si el delito se comete en el territorio de ese Estado’<sup>57</sup>. Como se dijo en el contexto del Protocolo propuesto para el Convenio de Montreal, la inclusión de dos razones del ejercicio opcional de la jurisdicción da a los Estados parte otras oportunidades para ejercer su jurisdicción. Esto sería ventajoso debido al mayor alcance del delito en el párrafo 1 del Artículo 1.

*Aspectos que debe considerar el Subcomité*

*Proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal*

66. La propuesta de incluir una razón adicional del ejercicio obligatorio de la jurisdicción y razones del ejercicio opcional de la jurisdicción y cómo se aplican con relación a los delitos previstos en el Convenio de Montreal y en el Protocolo sobre los aeropuertos así como a los nuevos delitos propuestos.

*Proyecto de Protocolo del Convenio de la Haya*

67. La propuesta de incluir dos razones adicionales del ejercicio obligatorio de la jurisdicción y razones del ejercicio opcional de la jurisdicción y la forma en que se propone que funcionen teniendo en cuenta el mayor alcance del delito principal.

## **G. Trato equitativo**

68. Tanto el proyecto de Protocolo del Convenio de la Haya como el proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal incluyen una disposición en que los Estados parte garantizan que una persona detenida recibirá trato equitativo, incluidos todos los derechos y garantías de conformidad con la ley del Estado en cuyo territorio se halla esa persona y las disposiciones aplicables del derecho internacional, incluido el derecho internacional en materia de derechos humanos. Esta disposición se incluyó en el *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1977 y fue concebida para asegurar un trato equitativo, en todas las etapas, a todas las personas que eran enjuiciadas<sup>58</sup>. Como resultado de una propuesta de varias delegaciones de incluir un elemento de derecho

---

<sup>56</sup> Artículo 4, párrafo 3, Convenio de la Haya de 1970.

<sup>57</sup> Esta razón del ejercicio obligatorio de la jurisdicción ya se encuentra en el Artículo 5 del Convenio de Montreal.

<sup>58</sup> Párrafos 78 y 83 del Anexo 4, Informe del Comité Ad Hoc establecido por la Resolución 51/210 de la Asamblea General, del 17 de diciembre de 1996 (A/52/37).

internacional que no existía en las versiones anteriores de la disposición, se incluyó el texto ‘...y las disposiciones pertinentes del derecho internacional, incluido el derecho internacional en materia de derechos humanos’. Las disposiciones sobre el trato equitativo son parte de un esfuerzo más amplio para asegurar que los derechos humanos, las libertades fundamentales y el imperio de la ley se reconocen como elementos esenciales en la lucha contra el terrorismo<sup>59</sup>. Esta disposición se encuentra en varios otros convenios internacionales<sup>60</sup> y es apropiada para su incorporación tanto en los protocolos propuestos a la luz de las nuevas disposiciones sobre los delitos como en el ámbito de aplicación más amplio de los Convenios enmendados por los proyectos de Protocolo.

#### *Aspectos que debe considerar el Subcomité*

69. Considerar la inclusión de la disposición sobre el trato equitativo en el contexto de los Convenios de la Haya y de Montreal teniendo en cuenta la naturaleza y el alcance más amplio de los delitos propuestos.

### **H. Exclusiones y salvaguardas**

#### *Disposición de excepción de delito político y salvaguardas*

70. Ambos proyectos de Protocolo, del Convenio de la Haya y del Convenio de Montreal, incluyen una disposición en el sentido de que, para los fines de extradición o asistencia judicial recíproca, ninguno de los delitos se considerará delito político o un delito conexo a un delito político o un delito inspirado por motivos políticos. Esto obliga explícitamente a los Estados a no invocar una excepción para no conceder la extradición o para no prestar su asistencia judicial en razón de que el delito era un delito político. La naturaleza y la gravedad de los delitos en ambos Convenios es tal que los motivos políticos no podrían invocarse como razón para que los Estados parte nieguen la extradición o la asistencia judicial recíproca. En la Declaración complementaria de la Declaración de 1994 sobre medidas para eliminar el terrorismo internacional<sup>61</sup> se alentaba a los Estados a no considerar los delitos políticos como excluidos de los acuerdos de extradición con relación a los delitos terroristas que ponen en peligro o constituyen una amenaza física para la protección y seguridad de las personas. Otros convenios también contienen disposiciones similares<sup>62</sup>.

71. La disposición sobre el delito político va acompañada de una ‘disposición de salvaguardas’ que permite la excepción a la obligación de extradición o de prestación de asistencia judicial recíproca. Cuando un Estado parte estima que un pedido de extradición o de asistencia judicial recíproca se ha hecho con el propósito de perseguir a una persona en razón de su raza, religión, nacionalidad, origen étnico, opinión política o sexo dicho Estado no está obligado a extraditar a la persona ni a proveer dicha asistencia. Esta disposición se agregó al *Convenio internacional para la represión de*

<sup>59</sup> Véanse los comentarios del Secretario General extractados en la *Guía para la incorporación legislativa y la aplicación de los instrumentos universales contra el terrorismo*, 2006, párrafo 407, *Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito*.

<sup>60</sup> *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005, Tratado SUA de 2005 y *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997.

<sup>61</sup> La Declaración se agregó en un anexo a la Resolución de la Asamblea 51/210 (1996) por la que se creó el Comité especial que elaboró el *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997.

<sup>62</sup> Tales como la *Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas* de 1988, la *Convención para la prevención y la sanción del delito de genocidio* de 1948 y el *Convenio europeo para la represión del terrorismo* de 1977. Véase el párrafo 88 del Anexo IV del Informe del Comité especial establecido por la Resolución de la Asamblea General 51/210 del 17 de diciembre de 1996 (A/52/37).

---

---

LC/SC-NET/WP/2

*los atentados terroristas cometidos con bombas* debido a que algunas delegaciones estimaban que esa disposición era necesaria para asegurar que el Convenio no imponía al Estado al que se solicitaba la extradición la obligación de concederla cuando tuviera razones suficientes para creer que la solicitud de extradición se hacía con el fin de perseguir o castigar a una persona por las razones descritas<sup>63</sup>.

#### *Excepción de fuerzas militares y fuerzas armadas*

72. Ambos proyectos de Protocolo, del Convenio de la Haya y del Convenio de Montreal, incluyen una excepción respecto a que las actividades de las fuerzas armadas durante un conflicto armado y las actividades realizadas por fuerzas militares en el ejercicio de sus funciones oficiales no están regidas por los respectivos Convenios cuando estén regidas por otras normas de derecho internacional. Esta excepción fue elaborada durante las negociaciones sobre el *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997 para asegurar que el Convenio no pretendía regir la conducta de las fuerzas armadas bajo el control de un Estado. Las delegaciones confirmaron que la dirección de las fuerzas armadas ya se había tratado, entre otras cosas, en otros cuerpos de leyes tales como el derecho humanitario internacional y el derecho sobre responsabilidad del Estado. Esta excepción ha sido adoptada después en otros convenios internacionales<sup>64</sup> y, a la luz de la naturaleza y del alcance de los delitos propuestos en los proyectos de Protocolo, parece apropiado incluir también esta excepción.

#### *Aspectos que debe considerar el Subcomité*

73. Si la exclusión de delito político y la correspondiente disposición sobre salvaguardas y la excepción de fuerzas militares y fuerzas armadas son apropiadas para incluirlas en los proyectos de Protocolo propuestos, teniendo en cuenta las razones para incluirlas en otros convenios internacionales así como el alcance y la naturaleza de los delitos en los proyectos propuestos.

## **4. CONCLUSIONES**

74. La elaboración de los dos proyectos de Protocolo, uno para el Convenio de la Haya y uno para el Convenio de Montreal, actualizará esos Convenios penalizando los actos que afectan no solo a la seguridad operacional de las aeronaves sino también a las personas y a los bienes a bordo y fuera de la aeronave. La inclusión de las disposiciones sobre el trato equitativo y las exclusiones pertinentes en las correspondientes disposiciones de salvaguarda actualizarán los Convenios que fueron elaborados hace ya un tiempo, armonizándolos con los Convenios recientes de las Naciones Unidas que tratan de actos ilícitos en contextos específicos. La adición de los dos Protocolos desempeñará un papel importante para continuar salvaguardando y asegurando la confianza del público en la aviación civil.

---

<sup>63</sup> El texto es una adaptación del Artículo 4 del *Convenio europeo para la represión del terrorismo*, de 1977; véase el debate en el párrafo 89 del Anexo IV del Informe del Comité especial establecido por la Resolución de la Asamblea General 51/210 del 17 de diciembre de 1996 (A/52/37). Esta disposición también figura en el *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005, el Tratado SUA de 2005 y el *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997.

<sup>64</sup> *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005 y Tratado SUA de 2005.

**ASPECTOS QUE DEBE CONSIDERAR EL SUBCOMITÉ JURÍDICO****De fondo***Proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal*

1. Forma y objetivos del instrumento.
2. Contenido del preámbulo y de los objetivos del instrumento.
3. Forma en que el Protocolo podría aplicarse entre Estados que son parte en el Convenio pero que no son parte en el Protocolo sobre los aeropuertos y que desean ser parte en el Protocolo propuesto.
4. Aplicación de la disposición sobre delitos principales del Artículo 1, párrafo 1, e interrelación de dichos delitos con los delitos actualmente previstos.
5. Razón de la inclusión de la credibilidad de la amenaza como defensa en el Artículo 1, párrafo 1 *ter*, y aplicación de la misma; relación con los delitos principales.
6. Razón de la inclusión de la disposición sobre delitos conexos en el Artículo 1, párrafo 2, y aplicación de la misma; relación de dichos delitos con los delitos principales.
7. Razón de la inclusión del delito previsto en el Artículo 1, apartado e) del párrafo 2, y aplicación de esa disposición; relación de dicho delito con los delitos principales.
8. Aplicación de la definición de “material biológico” en el Artículo 1, párrafo 1.
9. Inclusión de la excepción relativa a las fuerzas armadas en el artículo 4 *bis*.
10. Efecto de la inclusión de la nueva razón del ejercicio obligatorio de la jurisdicción y su efecto sobre el Convenio, particularmente con relación a los nuevos delitos y al requisito de extradición del Artículo 8.
11. Efecto de la inclusión de razones del ejercicio opcional de la jurisdicción, particularmente con relación a los nuevos delitos y al requisito de extradición del Artículo 8.
12. Requisito de establecer jurisdicción con respecto al delito relacionado con las instalaciones de navegación aérea que ahora se aplica en el Artículo 5 como resultado de la aclaración de la definición de “instalaciones de navegación aérea”.
13. Inclusión de la obligación respecto al trato equitativo en el Artículo 7 *bis*.
14. Inclusión de la excepción de delito político en el Artículo 8 *bis* y la correspondiente disposición sobre salvaguardas en el artículo 8 *ter* y efecto de las mismas, particularmente con relación a los nuevos delitos.

*Proyecto de Protocolo del Convenio de La Haya*

1. Forma y objetivos del instrumento.
2. Preámbulo y objetivos del instrumento.
3. Aplicación del alcance más amplio del Artículo 1, párrafo 1.
4. Separación de la disposición sobre el delito de amenaza con respecto al delito principal del Artículo 1, párrafo 2, y consideración de la defensa basada en la credibilidad de la amenaza.
5. Razones de la inclusión de la disposición sobre delitos conexos en el Artículo 1, párrafo 3, y aplicación de la misma; relación de dichos delitos con el delito principal.
6. Razón de la inclusión del delito previsto en el Artículo 1, apartado e) del párrafo 3, y aplicación de esa disposición; relación de dicho delito con el delito principal.
7. Inclusión de la definición de “en servicio” con relación a su uso en el Artículo 1.
8. Inclusión de la excepción relativa a las fuerzas armadas en el Artículo 3 *bis*.

---

---

LC/SC-NET/WP/2

9. Efecto de la inclusión de dos razones nuevas del ejercicio obligatorio de la jurisdicción y su efecto sobre el Convenio, particularmente con relación al alcance más amplio del delito previsto en el Artículo 1 y al requisito de extradición del Artículo 8.
10. Efecto de la inclusión de razones del ejercicio opcional de la jurisdicción, particularmente con relación a los nuevos delitos y al requisito de extradición del Artículo 8.
11. Inclusión de la obligación respecto al trato equitativo en el Artículo 7 *bis*.
12. Inclusión de la excepción de delito político en el Artículo 8 *bis* y la correspondiente disposición sobre salvaguardas en el artículo 8 *ter* y efecto de las mismas, particularmente con relación a los nuevos delitos.
13. Inclusión de la obligación de proveer información pertinente en el Artículo 10 *bis*.

**De forma***Proyecto de Protocolo del Convenio de Montreal*

1. Texto de los delitos en el Artículo 1, párrafo 1.
2. Inclusión del párrafo 1 *ter*.
3. Texto de los delitos en el Artículo 1, apartados d) y e) del párrafo 2.
4. Definición de “instalaciones de navegación aérea” en el Artículo 2.
5. Enmiendas consiguientes del artículo 4, párrafos 2, 3 y 4, como resultado de las disposiciones propuestas sobre el nuevo delito en el Artículo 1, párrafo 1.
6. Consideración de si deberían combinarse los párrafos 4 y 5 del Artículo 5.
7. Enmiendas consiguientes del Artículo 6, párrafo 4, del Convenio como resultado de las razones más amplias del ejercicio de la jurisdicción en el Artículo 5, párrafos 1 y 2 del Convenio.
8. Enmiendas consiguientes del Artículo 8, párrafo 4, como resultado de la razón adicional del ejercicio de la jurisdicción en el Artículo 5, apartado e) del párrafo 1.
9. Enmienda consiguiente del Artículo 12 del Convenio como resultado de las razones del ejercicio de la jurisdicción en el Artículo 5.

*Proyecto de Protocolo del Convenio de La Haya*

1. Redacción revisada del Artículo 1, párrafo 1, del Convenio.
2. Texto de los delitos en el Artículo 1, apartados d) y e) del párrafo 3.
3. Enmienda consiguiente del artículo 2.
4. Adición de la definición de “en servicio” en el Artículo 3, párrafo 1.
5. Enmiendas consiguientes de los Artículos 8, 9, 10 y 11 como resultado de la nueva redacción del Artículo 1.

**AGRADECIMIENTO**

La Ponente desea expresar su agradecimiento a la Secretaría por la asistencia que le ha brindado y a los expertos en derecho penal y derecho aeronáutico internacional por el asesoramiento prestado para la preparación de este informe. Desea agradecer también al Departamento del Procurador General de Australia por autorizarle a desempeñar sus funciones.

-----

**ADJUNTO A****INFORME DE LA PONENTE SOBRE LA ELABORACIÓN  
DE NUEVOS INSTRUMENTOS JURÍDICOS PARA LA REPRESIÓN  
DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL****PROYECTO****PROTOCOLO DE 2007 DEL CONVENIO PARA LA REPRESIÓN  
DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,

CONSIDERANDO que los actos ilícitos cometidos usando aeronaves civiles y los actos ilícitos contra las aeronaves civiles ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes en aire y en tierra, socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad operacional de la aviación civil y amenazan la seguridad internacional e interna;

CONVENCIDOS de que es necesario adoptar disposiciones complementarias de las del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y del 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, a fin de hacer frente a los actos ilícitos cometidos usando aeronaves civiles y a otros actos ilícitos que ponen en peligro la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

Han convenido en lo siguiente:

**ARTÍCULO 1****1. Añádanse al párrafo 1 del Artículo 1 del Convenio los siguientes apartados:**

- f) use una aeronave<sup>1</sup> en servicio para causar la muerte, lesiones corporales graves o daños considerables a los bienes o al medio ambiente<sup>2</sup>; o

<sup>1</sup> El Artículo 3 *bis* del Tratado SUA de 2005 emplea la redacción ‘utilice un buque de forma que’.

<sup>2</sup> El Artículo 2 del *Convenio internacional para represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005 emplea la formulación ‘la muerte o lesiones corporales graves o daños considerables a los bienes o al medio ambiente’, el Artículo 2 del *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997 emplea la redacción ‘la muerte o graves lesiones corporales o destrucción significativa de ese lugar, instalación o red que produzca o pueda producir un gran perjuicio económico’. En el Artículo 3 *bis* del Tratado SUA de 2005 se emplea la redacción ‘la muerte o daños o lesiones graves’ y define ‘daños o lesiones graves’ como que significa ‘lesiones corporales graves o destrucción significativa de un

LC/SC-NET/WP/2  
Adjunto A

- g) emita desde una aeronave<sup>3</sup> en servicio un material químico tóxico, explosivo, radiactivo, biológico o nuclear para causar la muerte, lesiones corporales graves o daños considerables a los bienes o al medio ambiente; o
- h) use contra o a bordo de una aeronave<sup>4</sup> en servicio un material químico tóxico, explosivo, radiactivo, biológico o nuclear para causar la muerte, lesiones corporales graves o daños considerables a los bienes o al medio ambiente.

**2. Añádase al Artículo 1 el texto siguiente como nuevo párrafo 1 ter:**

1 ter. Igualmente comete un delito la persona que amenace cometer cualquiera de los delitos mencionados en el párrafo 1 o un delito mencionado en el párrafo 1 bis<sup>5</sup> siempre que un Estado parte permita una defensa basada en la verosimilitud de la amenaza.

**3. Enmiéndese el párrafo 2 del Artículo 1 del Convenio a tenor de:**

- 2. Igualmente comete un delito toda persona que:
  - a) intente cometer cualquiera de los delitos mencionados en el párrafo 1 ó 1 bis de este Artículo; o
  - b) organice o instigue a otros a cometer un delito mencionado en los párrafos 1, 1 bis, 1 ter ó 2, apartado a), de este Artículo; o
  - c) sea cómplice de la persona que cometa un delito mencionado en los párrafos 1, 1 bis, 1 ter ó 2, apartado a), de este Artículo; o
  - d) contribuya de cualquier otro modo a la comisión de uno o varios delitos de los mencionados en los párrafos 1, 1 bis 1 ter ó 2, apartado a), de este Artículo por un grupo de personas que actúan con un propósito común, intencionalmente y sea
    - i) con el propósito de fomentar la finalidad o la actividad delictiva general del grupo, cuando dicha finalidad o actividad suponga la comisión de un delito mencionado en los párrafos 1, 1 bis, 1 ter ó 2, apartado a), de este Artículo; sea

---

lugar...(como en la redacción del *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas*) o daños sustanciales al medio ambiente, incluidos el aire, el suelo, las aguas, los animales y las plantas’.

<sup>3</sup> En el Artículo 3 bis del Tratado SUA de 2005 se usa la redacción ‘descargue desde un buque’.

<sup>4</sup> En el Artículo 3 bis del Tratado SUA de 2005 se emplea la redacción ‘use en un buque, o en su contra,’. Esto incluiría la situación de una persona deliberadamente infectada con material biológico que sube a bordo de la aeronave para causar la muerte o lesiones graves a otros pasajeros aunque no ponga necesariamente en peligro la seguridad operacional de la aeronave en vuelo o pueda destruir la aeronave, que estaría comprendida en el apartado c) del Artículo 2) del Convenio de Montreal. El delito comprendería también la situación de quienes traten de usar en tierra tales medios para causar la muerte, lesiones graves, etc. a las personas a bordo de la aeronave.

<sup>5</sup> Esta redacción es una adaptación del párrafo 2 del Artículo 2 del *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005 y del Artículo 3 bis del Tratado SUA de 2005. Esta formulación, en vez de hacer que ‘en circunstancias que indiquen que la amenaza es verosímil’ sea un elemento del delito, es preferible en opinión de la autora, porque incluye una disposición que prevé una defensa con respecto a la credibilidad de las circunstancias bajo las cuales se hizo la amenaza.

---

---

LC/SC-NET/WP/2

## Adjunto A

- ii) con conocimiento de la intención del grupo de cometer un delito mencionado en los párrafos 1, 1 *bis*, 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo<sup>6</sup>; o
- e) acuerde con una o más personas cometer un delito mencionado en los párrafos 1, 1 *bis*, 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo, sea que el delito que es objeto del acuerdo se lleve a cabo o no.<sup>7</sup>

**ARTÍCULO 2****Añádanse al Artículo 2 las siguientes definiciones:**

- c) “Instalaciones de navegación aérea” incluye señales, datos, información o sistemas necesarios para la navegación de las aeronaves.
- d) “Material biológico” designa agentes microbianos u otros agentes biológicos, o toxinas, sea cual fuere su origen o modo de producción<sup>8</sup>;
- e) “Sustancia química tóxica” designa toda sustancia química que, por su acción química sobre los procesos vitales, pueda causar la muerte, la incapacidad temporal o lesiones permanentes a seres humanos o animales. Quedan incluidas todas las sustancias químicas de esa clase, cualquiera sea su origen o método de producción y ya sea que se produzcan en instalaciones, como municiones o de otro modo<sup>9</sup>;
- f) “Material radiactivo” designa material nuclear y otras sustancias radiactivas que contienen núclidos que sufren desintegración espontánea (un proceso que se acompaña de la emisión de uno o más tipos de radiación ionizante, como las partículas alfa y beta, las partículas neutrónicas y los rayos gamma) y que, debido a sus propiedades radiológicas o fisionables, pueden causar la muerte, lesiones corporales graves o daños considerables a los bienes o al medio ambiente.<sup>10</sup>
- g) “Materiales nucleares” designa el plutonio, excepto aquél cuyo contenido en el isótopo plutonio-238 exceda del 80%; el uranio-233; el uranio enriquecido en el isótopo 235 ó 233; el uranio que contenga la mezcla de isótopos presentes en su estado natural, pero no en forma de mineral o de residuos de mineral, y cualquier material que contenga uno o varios de los elementos mencionados.

---

<sup>6</sup> Este texto se basa en el Artículo 3 *quater* del Tratado SUA de 2005. Disposiciones similares figuran también en el Artículo 2, apartado c) del párrafo 3, del *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997 y en el Artículo 2, apartado c) del párrafo 4, del *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005.

<sup>7</sup> Este texto es una versión simplificada del que figura en el Artículo 5, párrafo 1, apartado a) inciso i), de la *Convención contra la delincuencia organizada transnacional* de 2000.

<sup>8</sup> Tomado del Artículo I, párrafo 1 de la *Convención sobre la prohibición del desarrollo, la producción y el almacenamiento de armas bacteriológicas (biológicas) y tóxicas y sobre su destrucción* de 1972, cabe señalar que la última parte del Artículo 1, párrafo 1, se ha omitido debido a la intención de abarcar material biológico que podría causar la muerte, lesiones corporales graves o daños considerables como resultado de su uso por, en o contra aeronaves civiles. En esa situación, las cantidades necesarias de dicho material pueden ser similares a las cantidades necesarias para fines legítimos. Cabe señalar que el delito está calificado por la intención de causar la muerte, lesiones graves o daños considerables.

<sup>9</sup> Definición empleada en el Artículo II, párrafo 2, de la *Convención sobre la prohibición del desarrollo, la producción, el almacenamiento y el empleo de armas químicas y sobre su destrucción* de 1993.

<sup>10</sup> Artículo 1, párrafo 1 del *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005.

h) “Uranio enriquecido en el isótopo 235 ó 233” designa el uranio que contiene el isótopo 235 ó 233, o ambos, en cantidad tal que la razón de abundancia entre la suma de estos isótopos al isótopo 238 sea mayor que la razón entre el isótopo 235 y el 238 en el estado natural.<sup>11</sup>

### ARTÍCULO 3

1. Enmiéndense los párrafos 2, 3 y 4 del Artículo 4 para que se refieran a los “incisos a), b), c), e), f), g) y h)”.

2. Añádase el texto siguiente como Artículo 4 bis del Convenio:

1. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio menoscabará los derechos, las obligaciones y las responsabilidades de los Estados y de las personas con arreglo al derecho internacional, en particular los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas y el derecho internacional humanitario.

2. Las actividades de las fuerzas armadas durante un conflicto armado, según se entienden esos términos en el derecho internacional humanitario, que se rijan por ese derecho no estarán sujetas al presente Convenio y las actividades que lleven a cabo las fuerzas armadas de un Estado en el ejercicio de sus funciones oficiales, en la medida en que se rijan por otras normas de derecho internacional, no estarán sujetas al presente Convenio.<sup>12</sup>

### ARTÍCULO 4

Replácese el Artículo 5 del Convenio por el texto siguiente:

1. Cada Estado parte tomará las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos en los casos siguientes:

- a) si el delito se comete en el territorio de ese Estado;
- b) si el delito se comete contra o a bordo de una aeronave matriculada en ese Estado;
- c) si la aeronave a bordo de la cual se cometió el delito aterriza en su territorio con el presunto delincuente todavía a bordo;
- d) si el delito se comete contra o a bordo de una aeronave dada en arrendamiento sin tripulación a una persona que tenga en ese Estado su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente;

<sup>11</sup> Artículo 2, párrafo 1, del *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005.

<sup>12</sup> Este texto es compatible con el *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005, el Tratado SUA de 2005 y el *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997, y se han incluido después del Artículo 4 dado que esta disposición está relacionada con la aplicación del Convenio. Esto es compatible con el *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005 y el Tratado SUA de 2005.

---

---

LC/SC-NET/WP/2

**Adjunto A**

e) si el delito lo comete un nacional de ese Estado.<sup>13</sup>

2. Un Estado parte podrá establecer su jurisdicción sobre cualquiera de dichos delitos en los siguientes casos:

a) si el delito se comete contra un nacional de ese Estado;<sup>14</sup>

b) si el delito lo comete una persona apátrida que tiene su residencia habitual en el territorio de ese Estado.<sup>15</sup>

3. Cada Estado parte, al ratificar, aceptar o aprobar el presente Protocolo o adherirse al mismo, notificará al Depositario que ha establecido su jurisdicción de conformidad con su legislación nacional con arreglo al párrafo 2 de este Artículo y notificará al Depositario de los cambios que se produzcan.<sup>16</sup>

4. Cada Estado parte tomará asimismo las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos mencionados en el Artículo 1, párrafos 1 y 1 *ter*, y en el Artículo 1, párrafo 2, en la medida en que ese párrafo tenga relación con esos delitos, en los casos en que el presunto autor se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición, de conformidad con el Artículo 8, a ninguno de los Estados partes mencionados en el párrafo 1 ó 2 de este Artículo.

5. Cada Estado parte tomará asimismo las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos mencionados en el Artículo 1, párrafos 1 y 1 *ter*, y en el Artículo 1, párrafo 2, en la medida en que ese párrafo tenga relación con esos delitos, en los casos en que el presunto autor se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición, de conformidad con el Artículo 8, al Estado mencionado en el párrafo 1, apartado a) o e), o en el párrafo 2 de este Artículo.

6. El presente Convenio no excluye el ejercicio de la jurisdicción penal establecida de conformidad con las leyes nacionales.

---

<sup>13</sup> Esta razón hace que el ejercicio de la jurisdicción sea obligatorio en los siguientes instrumentos: *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997, *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005, *Convención para la protección física de los materiales nucleares* de 1980, *Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo* de 1999, *Convención internacional contra la toma de rehenes* de 1979 y *Tratado SUA* de 1988 y *Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental*.

<sup>14</sup> Esta razón hace que el ejercicio de la jurisdicción sea opcional en los siguientes instrumentos: *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997, *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005, *Convención internacional contra la toma de rehenes* de 1979 y *Tratado SUA* de 1988 y *Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental*.

<sup>15</sup> Esta razón hace que el ejercicio de la jurisdicción sea opcional en los siguientes instrumentos: *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997, *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005, *Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo* de 1999, *Convención internacional contra la toma de rehenes* de 1979 y *Tratado SUA* de 1988 y *Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental*.

<sup>16</sup> Esta disposición se incluye cuando existan razones para el ejercicio opcional de la jurisdicción. Este texto con ligeras variaciones figura en los siguientes instrumentos: *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005, *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997 y *Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo* de 1999.

**ARTÍCULO 5****Enmiéndese el párrafo 4 del Artículo 6 del Convenio a tenor de:**

4. Cuando un Estado haya detenido a una persona en virtud de este Artículo, notificará inmediatamente tal detención y las circunstancias que la justifican a los Estados que hayan establecido su jurisdicción de conformidad con el Artículo 5, párrafos 1 y 2, y si lo considera conveniente, a los demás Estados interesados. El Estado que realice la investigación preliminar prevista en el párrafo 2 de este Artículo comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone ejercer su jurisdicción.

**ARTÍCULO 6****Añádase el texto siguiente como Artículo 7 bis:**

Toda persona que se encuentre detenida, o respecto de la cual se adopten otras medidas o sea encausada con arreglo al presente Convenio, recibirá un trato equitativo, incluido el goce de todos los derechos y garantías de conformidad con las leyes del Estado en cuyo territorio se encuentre y con las disposiciones pertinentes del derecho internacional, incluido el derecho internacional en materia de derechos humanos.<sup>17</sup>

**ARTÍCULO 7**

**1. Enmiéndese el párrafo 4 del Artículo 8 a tenor de “de acuerdo con los incisos b), c), d) y e) del párrafo 1 del Artículo 5.”**

**2. Añádase el texto siguiente como Artículo 8 bis:**

Ninguno de los delitos mencionados en el Artículo 1 se considerará, para los fines de extradición o de asistencia judicial recíproca, como delito político, como delito conexo a un delito político ni como delito inspirado por motivos políticos. Por consiguiente, no podrá rechazarse una solicitud de extradición o de asistencia judicial recíproca formulada en relación con un delito de ese carácter por la única razón de que se refiere a un delito político, a un delito conexo a un delito político o a un delito inspirado por motivos políticos.

**3. Añádase el texto siguiente como Artículo 8 ter del Convenio:**

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará en el sentido de que imponga una obligación de extraditar o de prestar asistencia judicial recíproca si el Estado parte al que se presenta la solicitud tiene motivos fundados para creer que la solicitud de extradición por los delitos mencionados en el Artículo 1 o de asistencia judicial recíproca en relación con esos delitos se ha formulado con el fin de

---

<sup>17</sup> Este texto es compatible con el del *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005, el Tratado SUA de 2005 y el *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997. Esta disposición se incluyó inmediatamente después de la disposición sobre extradición o enjuiciamiento como en el *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005 y en el Tratado SUA de 2005.

---

---

LC/SC-NET/WP/2

**Adjunto A**

enjuiciar o castigar a una persona por motivos de raza, religión, nacionalidad, origen étnico, opinión política o sexo, o que el cumplimiento de lo solicitado podría perjudicar la situación de esa persona por cualquiera de esos motivos.<sup>18</sup>

### **ARTÍCULO 8**

#### **Enmiéndese el Artículo 12 del Convenio a tenor de:**

Todo Estado parte que tenga razones para creer que se vaya a cometer un delito previsto en el Artículo 1 suministrará, de acuerdo con su ley nacional, toda información pertinente de que disponga a los demás Estados que, en su opinión, sean los mencionados en los párrafos 1 y 2 del Artículo 5.

— — — — —

---

<sup>18</sup> Este texto es compatible con el texto del *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005, el Tratado SUA de 2005 y el *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997. Tanto el Artículo 8 *bis* como el 8 *ter* se incluyeron consecutivamente después de las disposiciones sobre extradición. Esto es compatible con el Tratado SUA de 2005. El *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005 y el *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997 incluyen esta disposición después de la disposición sobre asistencia judicial recíproca, aunque en el Convenio de Montreal esta disposición figura un poco más adelante en el texto. En opinión de la autora, el texto debería estar después de las disposiciones sobre extradición.

**ADJUNTO B****INFORME DE LA PONENTE SOBRE LA ELABORACIÓN  
DE NUEVOS INSTRUMENTOS JURÍDICOS PARA LA REPRESIÓN  
DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL****PROYECTO****PROTOCOLO DE 2007 DEL CONVENIO PARA LA REPRESIÓN  
DEL APODERAMIENTO ILÍCITOS DE AERONAVES**

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,

CONSIDERANDO que los actos ilícitos de apoderamiento o ejercicio del control de aeronaves ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, afectan gravemente a la explotación de los servicios aéreos, socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad operacional de la aviación civil y amenazan la seguridad internacional e interna;

CONVENCIDOS de que es necesario adoptar disposiciones complementarias de las del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 a fin de hacer frente a los actos ilícitos de apoderamiento o ejercicio del control de aeronaves;

Han convenido en lo siguiente:

**ARTÍCULO 1****1. Remplácese el Artículo 1 del Convenio por el texto siguiente:**

1. Comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente se apodere o ejerza el control de una aeronave en servicio mediante violencia o cualquier otra forma de intimidación.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> El párrafo 1 ha sido enmendado para concentrarse en el delito de apoderamiento o ejercicio del control de una aeronave. La amenaza de cometer tal delito se prevé en un párrafo por separado. El alcance del delito también se ha ampliado para aplicarlo a las aeronaves 'en servicio' para prever las situaciones en que una aeronave es objeto de un acto de apoderamiento o control ilícito antes de estar 'en vuelo'. El delito está limitado por el hecho que debe ser un apoderamiento ilícito e intencional, que es compatible con la formulación empleada en el Convenio de Montreal. La tipificación del delito de esta manera asegura también que el delito de 'amenaza de apoderamiento de una aeronave' no se limite a cuando una aeronave está 'en vuelo' ni se limite a una persona a bordo de una aeronave que profiere una amenaza una vez que la aeronave está 'en vuelo'.

---

---

LC/SC-NET/WP/2

**Adjunto B**

**2. Añádase el texto siguiente como nuevo párrafo 2 del Artículo 1:**

2. Igualmente comete un delito la persona que amenace cometer un delito mencionado en el párrafo 1 siempre que un Estado parte permita una defensa basada en la verosimilitud de la amenaza.<sup>2</sup>

**3. Añádase el texto siguiente como nuevo párrafo 3 del Artículo 1:**

3. Igualmente comete un delito toda persona que:
- a) intente cometer cualquiera de los delitos mencionados en el párrafo 1 de este Artículo; o
  - b) organice o instigue a otros a cometer un delito mencionado en los párrafos 1, 2 ó 3, apartado a), de este Artículo;<sup>3</sup> o
  - c) sea cómplice de la persona que cometa un delito mencionado en los párrafos 1, 2 ó 3, apartado a), de este Artículo; o
  - d) contribuya de cualquier otro modo a la comisión de uno o varios delitos de los mencionados en los párrafos 1, 2 ó 3, apartado a), de este Artículo por un grupo de personas que actúan con un propósito común, intencionalmente y sea
    - i) con el propósito de fomentar la finalidad o la actividad delictiva general del grupo, cuando dicha finalidad o actividad suponga la comisión de un delito mencionado en los párrafos 1, 2 ó 3, apartado a), de este Artículo; sea
    - ii) con conocimiento de la intención del grupo de cometer un delito mencionado en los párrafos 1, 2 ó 3, apartado a), de este Artículo<sup>4</sup>; o
  - e) acuerde con una o más personas cometer un delito mencionado en los párrafos 1, 1 *bis*, 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo, sea que el delito que es objeto del acuerdo se lleve a cabo o no.<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> La separación del delito de ‘amenace cometer...’ del párrafo 1 amplía el alcance del Convenio y evita la deficiencia del Convenio de la Haya que sólo considera un delito si la persona que profiere de la amenaza está a bordo de la aeronave en vuelo en el momento en que lo hace. Este texto es una adaptación del Artículo 2, párrafo 2, del *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005 y del Artículo 3 *bis* del Tratado SUA de 2005. Esta formulación, en vez de hacer que ‘en circunstancias que indiquen que la amenaza es verosímil’ sea un elemento del delito, es preferible en opinión de la autora, porque incluye una disposición que prevé una defensa con respecto a la credibilidad de las circunstancias bajo las cuales se hizo la amenaza.

<sup>3</sup> Este delito figura en el Artículo 2 del *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997, el Artículo 2 del *Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo* de 1999, el Artículo 3 *quater* del Tratado SUA de 2005, y el Artículo 2 del *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005.

<sup>4</sup> Este texto se basa en el Artículo 3 *quater* del Tratado SUA de 2005. Disposiciones similares figuran también en el Artículo 2, apartado c) del párrafo 3, del *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997 y en el Artículo 2, apartado c) del párrafo 4, del *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005.

<sup>5</sup> Este texto es una versión simplificada del que figura en el Artículo 5, párrafo 1, apartado a) inciso i), de la *Convención contra la delincuencia organizada transnacional* de 2000.

**ARTÍCULO 2**

**En el Artículo 2 del Convenio, replácese ‘delito’ por ‘delitos’.**

**ARTÍCULO 3**

**Enmiéndense el párrafo 1 del Artículo 3 del Convenio a tenor de:**

1. Para los fines del presente Convenio,
  - a) se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierren todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo.
  - b) se considerará que una aeronave se encuentra en servicio desde el principio de la preparación de la aeronave previa al vuelo por el personal de tierra o por la tripulación para un vuelo específico hasta 24 horas después de todo aterrizaje; en todos los casos, el período de servicio se extenderá por la totalidad del período durante el cual la aeronave está en vuelo según se define en el apartado a) de este Artículo.

**ARTÍCULO 4**

**Añádase el texto siguiente como Artículo 3 bis del Convenio:**

1. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio menoscabará los derechos, las obligaciones y las responsabilidades de los Estados y de las personas con arreglo al derecho internacional, en particular los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas y el derecho internacional humanitario.
2. Las actividades de las fuerzas armadas durante un conflicto armado, según se entienden esos términos en el derecho internacional humanitario, que se rijan por ese derecho no estarán sujetas al presente Convenio y las actividades que lleven a cabo las fuerzas armadas de un Estado en el ejercicio de sus funciones oficiales, en la medida en que se rijan por otras normas de derecho internacional, no estarán sujetas al presente Convenio.<sup>6</sup>

**ARTÍCULO 5**

**Replácese el Artículo 4 del Convenio por el texto siguiente:**

---

<sup>6</sup> Este texto es compatible con el *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005, el *Tratado SUA* de 2005 y el *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997, y se han incluido después del Artículo 3 dado que esta disposición está relacionada con la aplicación del Convenio. Esto es compatible con el *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005 y el *Tratado SUA* de 2005.

---

---

LC/SC-NET/WP/2

**Adjunto B**

1. Cada Estado parte tomará las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos y sobre cualquier otro acto de violencia cometido por el presunto delincuente, contra los pasajeros o la tripulación, en relación con los delitos en los casos siguientes:

- a) si el delito se comete en el territorio de ese Estado;<sup>7</sup>
- b) si el delito se comete a bordo de una aeronave matriculada en ese Estado;
- c) si la aeronave a bordo de la cual se cometió el delito aterriza en su territorio con el presunto delincuente todavía a bordo;
- d) si el delito se comete a bordo de una aeronave dada en arrendamiento sin tripulación a una persona que tenga en ese Estado su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente;
- e) si el delito lo comete un nacional de ese Estado.<sup>8</sup>

2. Un Estado parte podrá establecer su jurisdicción sobre cualquiera de dichos delitos en los siguientes casos:

- a) si el delito se comete contra un nacional de ese Estado;<sup>9</sup>
- b) si el delito lo comete una persona apátrida que tiene su residencia habitual en el territorio de ese Estado.<sup>10</sup>

3. Cada Estado parte, al ratificar, aceptar o aprobar el presente Protocolo o adherirse al mismo, notificará al Depositario que ha establecido su jurisdicción de conformidad con su legislación nacional con arreglo al párrafo 2 de este Artículo y notificará al Depositario de los cambios que se produzcan.<sup>11</sup>

---

<sup>7</sup> Esta razón del ejercicio de la jurisdicción figura en el Artículo 5 del Convenio de Montreal y debería incluirse también aquí para ampliar las razones del ejercicio obligatorio de la jurisdicción en armonía con el alcance más amplio de los delitos mencionados en el Artículo 1.

<sup>8</sup> Esta razón hace que el ejercicio de la jurisdicción sea obligatorio en los siguientes instrumentos: *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas de 1997*, *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear de 2005*, *Convención para la protección física de los materiales nucleares de 1980*, *Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo de 1999*, *Convención internacional contra la toma de rehenes de 1979* y *Tratado SUA de 1988* y *Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental*.

<sup>9</sup> Esta razón hace que el ejercicio de la jurisdicción sea opcional en los siguientes instrumentos: *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas de 1997*, *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear de 2005*, *Convención internacional contra la toma de rehenes de 1979* y *Tratado SUA de 1988* y *Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental*.

<sup>10</sup> Esta razón hace que el ejercicio de la jurisdicción sea opcional en los siguientes instrumentos: *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas de 1997*, *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear de 2005*, *Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo de 1999*, *Convención internacional contra la toma de rehenes de 1979* y *Tratado SUA de 1988* y *Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental*.

<sup>11</sup> Esta disposición se incluye cuando existan razones para el ejercicio opcional de la jurisdicción. Este texto con ligeras variaciones figura en los siguientes instrumentos: *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo*

4. Cada Estado parte tomará asimismo las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos mencionados en el Artículo 1, en los casos en que el presunto autor se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición, de conformidad con el Artículo 8, a ninguno de los Estados mencionados en el párrafo 1 ó 2 de este Artículo.

5. El presente Convenio no excluye el ejercicio de la jurisdicción penal establecida de conformidad con las leyes nacionales.

## ARTÍCULO 6

### **Enmiéndese el párrafo 4 del Artículo 6 del Convenio a tenor de:**

4. Cuando un Estado haya detenido a una persona en virtud de este Artículo, notificará inmediatamente tal detención y las circunstancias que la justifican a los Estados que hayan establecido su jurisdicción de conformidad con el Artículo 4, párrafos 1 y 2, y si lo considera conveniente, a los demás Estados interesados. El Estado que realice la investigación preliminar prevista en el párrafo 2 de este Artículo comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone ejercer su jurisdicción.

## ARTÍCULO 7

### **Añádase el texto siguiente como Artículo 7 bis:**

Toda persona que se encuentre detenida, o respecto de la cual se adopten otras medidas o sea encausada con arreglo al presente Convenio, recibirá un trato equitativo, incluido el goce de todos los derechos y garantías de conformidad con las leyes del Estado en cuyo territorio se encuentre y con las disposiciones pertinentes del derecho internacional, incluido el derecho internacional en materia de derechos humanos.<sup>12</sup>

## ARTÍCULO 8

- 1. En el texto en inglés, en los párrafos 1 y 3 del Artículo 8 suprimase ‘an’.**
- 2. En los párrafos 1, 2, 3 y 4 del Artículo 8 replácese ‘delito’ por ‘delitos’.**
- 3. En el párrafo 4 del Artículo 8, después de ‘se considerará que’ insértese ‘cada uno de’.**
- 4. En el párrafo 4 del Artículo 8 añádase al final del párrafo, después de ‘párrafo 1’, “b), c), d) y e)”.**

---

*nuclear de 2005, Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas de 1997 y Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo de 1999.*

<sup>12</sup> Este texto es compatible con el del *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear de 2005*, el *Tratado SUA de 2005* y el *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas de 1997*. Esta disposición se incluyó inmediatamente después de la disposición sobre extradición o enjuiciamiento como en el *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear de 2005* y en el *Tratado SUA de 2005*.

---

---

LC/SC-NET/WP/2

Adjunto B

**5. Añádase el texto siguiente como Artículo 8 bis:**

Ninguno de los delitos mencionados en el Artículo 1 se considerará, para los fines de extradición o de asistencia judicial recíproca, como delito político, como delito conexo a un delito político ni como delito inspirado por motivos políticos. Por consiguiente, no podrá rechazarse una solicitud de extradición o de asistencia judicial recíproca formulada en relación con un delito de ese carácter por la única razón de que se refiere a un delito político, a un delito conexo a un delito político o a un delito inspirado por motivos políticos.

**6. Añádase el texto siguiente como Artículo 8 ter del Convenio:**

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará en el sentido de que imponga una obligación de extraditar o de prestar asistencia judicial recíproca si el Estado parte al que se presenta la solicitud tiene motivos fundados para creer que la solicitud de extradición por los delitos mencionados en el Artículo 1 o de asistencia judicial recíproca en relación con esos delitos se ha formulado con el fin de enjuiciar o castigar a una persona por motivos de raza, religión, nacionalidad, origen étnico, opinión política o sexo, o que el cumplimiento de lo solicitado podría perjudicar la situación de esa persona por cualquiera de esos motivos.<sup>13</sup>

## ARTÍCULO 9

**Enmiéndese el párrafo 1 del Artículo 9 a tenor de:**

1. Cuando se realice cualquier acto de los mencionados en el párrafo 1 del Artículo 1 o sea inminente su realización, los Estados parte tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

## ARTÍCULO 10

**En el párrafo 1 del Artículo 10 replácese ‘delito’ por ‘delitos’.**

---

<sup>13</sup> Este texto es compatible con el texto del *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005, el Tratado SUA de 2005 y el *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997. Tanto el Artículo 8 bis como el 8 ter se incluyeron consecutivamente después de las disposiciones sobre extradición. Esto es compatible con el Tratado SUA de 2005. El *Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear* de 2005 y el *Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* de 1997 incluyen esta disposición después de la disposición sobre asistencia judicial recíproca, aunque en el Convenio de Montreal esta disposición figura un poco más adelante en el texto. En opinión de la autora, el texto debería estar después de las disposiciones sobre extradición.

## ARTÍCULO 11

### **Añádase el texto siguiente como Artículo 10 *bis* del Convenio:**

Todo Estado parte que tenga razones para creer que se vaya a cometer un delito previsto en el Artículo 1 suministrará, de acuerdo con su ley nacional, toda información pertinente de que disponga a los demás Estados que, en su opinión, sean los Estados mencionados en los párrafos 1 y 2 del Artículo 4.<sup>14</sup>

-----

---

<sup>14</sup> Esta disposición figura en el Artículo 12 del Convenio de Montreal y actualiza el Convenio de la Haya por cuanto requiere que los Estados proporcionen información cuando estiman que se va a cometer un delito.

**APÉNDICE 4****CONVENIO DE MONTREAL DE 1971 ENMENDADO POR EL PROTOCOLO  
SOBRE LOS AEROPUERTOS DE 1988, CON LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS  
POR EL SUBCOMITÉ ESPECIAL DEL COMITÉ JURÍDICO**

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,

CONSIDERANDO que los actos ilícitos contra la seguridad **operacional** de la aviación civil ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, afectan gravemente a la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad **operacional** de la aviación civil;

CONSIDERANDO que la realización de tales actos les preocupa gravemente; y

CONSIDERANDO que, a fin de prevenir tales actos, es urgente prever las medidas adecuadas para sancionar a sus autores;

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

**Artículo 1**

1. Comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente:
  - a) realice contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad **operacional** de la aeronave; **o**
  - b) destruya una aeronave en servicio o le cause daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad **operacional** de la aeronave en vuelo; **o**
  - c) coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad **operacional** de la aeronave en vuelo; **o**
  - d) destruya o dañe las instalaciones o servicios de ~~la~~ navegación aérea **u otros sistemas necesarios para las operaciones de aeronaves,**<sup>1</sup> o perturbe su funcionamiento, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad **operacional** de las aeronaves en vuelo; **o**
  - e) comunique, a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad **operacional** de una aeronave en vuelo; **o**
  - f) **utilice una aeronave en servicio de un modo que pueda causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente; o**

<sup>1</sup> Nota de la Secretaría: Esta modificación puede repercutir en el Artículo 4, párrafos 4 y 5; por ej., el párrafo 4 podría tener que incluir una referencia al apartado d), puesto que “otros sistemas necesarios para las operaciones de aeronaves” es diferente de instalaciones o servicios de navegación aérea.

- g) [libere] [descargue] desde una aeronave en servicio un material químico tóxico, explosivo, radiactivo, biológico o nuclear [u otros materiales potencialmente letales] [o sustancias similares] de un modo que pueda causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente; o
- h) utilice contra o a bordo de una aeronave en servicio un material químico tóxico, explosivo, radiactivo, biológico o nuclear [u otros materiales potencialmente letales] [o sustancias similares] de un modo que pueda causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes [o al medio ambiente].

1 *bis*. Comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente, utilizando cualquier artefacto, sustancia o arma:

- a) ejecute un acto de violencia contra una persona en un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte; o
- b) destruya o cause graves daños graves en las instalaciones de un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeropuerto, o perturbe los servicios del aeropuerto,

si ese acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad operacional en el aeropuerto.

1 *ter* Igualmente comete un delito toda persona que amenace [, en circunstancias que indiquen que la amenaza es verosímil,] cometer cualquiera de los delitos previstos en el párrafo 1 o un delito previsto en el párrafo 1 *bis*.

2. Igualmente comete un delito toda persona que [intencionalmente]:

- a) intente cometer cualquiera de los delitos mencionados previstos<sup>2</sup> en los párrafos 1 ó 1 *bis* del presente este Artículo; o
- b) organice o instigue a otros para que cometan un delito previsto en los párrafos 1, 1 *bis*, 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo; o
- c) sea cómplice de la persona que los cometa o intente cometerlos un delito previsto en los párrafos 1, 1 *bis*, 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo.

3. Cada Estado parte definirá como delitos, independientemente de que realmente se cometa o intente cometer cualquiera de los delitos previstos en los párrafos 1, 1 *bis* ó 1 *ter* de este Artículo, una de las conductas siguientes o ambas:

- a) el acuerdo con una o varias personas para cometer un delito previsto en los párrafos 1, 1 *bis*, 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo, y cuando así lo prescriba el derecho

<sup>2</sup> Nota de la Secretaría: En el Subcomité se señaló que debería mantenerse la congruencia en los proyectos de protocolos y el Convenio con respecto al empleo de “*contained*” propuesto por la Ponente y “*mentioned*” que se emplea en el texto original de ambos Convenios. Ciertos convenios de las Naciones unidas emplean “*as set forth*”, mientras que en el Convenio y el Protocolo SUA se emplea “*set forth*”. En los proyectos de textos refundidos de los Apéndices 4 y 5 se emplea “*set forth*” [previsto(s)], hasta un examen ulterior.

interno, que suponga un acto perpetrado por uno de los participantes para llevar adelante ese acuerdo; o

- b) la contribución de cualquier otro modo a la comisión de uno o varios delitos de los previstos en los párrafos 1, 1 *bis*, 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo por un grupo de personas que actúan con un propósito común, intencionalmente y sea
  - i) con el propósito de facilitar la finalidad o la actividad delictiva general del grupo, cuando dicha finalidad o actividad suponga la comisión de un delito previsto en los párrafos 1, 1 *bis*, 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo; o
  - ii) con conocimiento de la intención del grupo de cometer un delito previsto en los párrafos 1, 1 *bis*, 1 *ter* ó 2, apartado a), de este Artículo.

## Artículo 2

Para los fines del presente Convenio:

- a) se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierren todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo;
- b) se considerará que una aeronave se encuentra en servicio desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje; el período en servicio se prolongará extenderá en cualquier caso por durante todo el tiempo que la aeronave se encuentre en vuelo conforme al párrafo apartado a) del presente este Artículo;
- c) “Instalaciones de navegación aérea” incluye señales, datos, información o sistemas necesarios para la navegación de las aeronaves;
- d) “Material biológico” designa agentes microbianos u otros agentes biológicos, o toxinas, sea cual fuere su origen o modo de producción;
- e) “Sustancia química tóxica” designa toda sustancia química que, por su acción química sobre los procesos vitales, pueda causar la muerte, la incapacidad temporal o lesiones permanentes a seres humanos o animales. Quedan incluidas todas las sustancias químicas de esa clase, cualquiera sea su origen o método de producción y ya sea que se produzcan en instalaciones, como municiones o de otro modo;
- f) “Material radiactivo” designa material nuclear y otras sustancias radiactivas que contienen núclidos que sufren desintegración espontánea (un proceso que se acompaña de la emisión de uno o más tipos de radiación ionizante, como las partículas alfa y beta, las partículas neutrónicas y los rayos gamma) y que, debido a sus propiedades radiológicas o fisionables, pueden causar la muerte, lesiones corporales graves o daños considerables a los bienes o al medio ambiente;

- g) “Materiales nucleares” designa el plutonio, excepto aquél cuyo contenido en el isótopo plutonio-238 exceda del 80%; el uranio-233; el uranio enriquecido en el isótopo 235 ó 233; el uranio que contenga la mezcla de isótopos presentes en su estado natural, pero no en forma de mineral o de residuos de mineral, y cualquier material que contenga uno o varios de los elementos mencionados;
- h) “Uranio enriquecido en el isótopo 235 ó 233” designa el uranio que contiene el isótopo 235 ó 233, o ambos, en cantidad tal que la razón de abundancia entre la suma de estos isótopos al isótopo 238 sea mayor que la razón entre el isótopo 235 y el 238 en el estado natural.]

### Artículo 3

Los Estados ~~contratantes~~ partes se obligan a establecer penas severas para los delitos mencionados ~~previstos~~ en el Artículo 1.

### Artículo 4

1. El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.
2. En los casos previstos en los incisos a), b), c) ~~y~~ e), f), g) y h) del párrafo 1 del Artículo 1, el presente Convenio solamente se aplicará, ya se trate de una aeronave en vuelo internacional, ya en vuelo ~~interno~~ interior, si:
  - a) el lugar, real o previsto, de despegue o de aterrizaje de la aeronave está situado fuera del Estado de matrícula; o
  - b) el delito se comete en el territorio de un Estado distinto del de matrícula de la aeronave.
3. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del ~~presente~~ este Artículo, en los casos previstos en los ~~incisos~~ apartados a), b), c) ~~y~~ e), f), g) y h) del párrafo 1 del Artículo 1, el presente Convenio se aplicará asimismo si el delincuente o el presunto delincuente es hallado en el territorio de un Estado distinto del de matrícula de la aeronave.
4. Por lo que se refiere a los Estados ~~mencionados~~ previstos en el Artículo 9, ~~no se aplicará el presente Convenio~~ en los casos previstos en los ~~incisos~~ apartados a), b), c) ~~y~~ e), f), g) y h) del párrafo 1 del Artículo 1, ~~el presente Convenio no se aplicará~~ si los lugares mencionados en el ~~inciso~~ apartado a) del párrafo 2 del ~~presente~~ este Artículo están situados en el territorio de uno solo de los Estados ~~referidos~~ mencionados en el Artículo 9, a menos que el delito se haya cometido o el delincuente o el presunto delincuente sea hallado en el territorio de un Estado distinto de dicho Estado.
5. En los casos previstos en el ~~inciso~~ apartado d) del párrafo 1 del Artículo 1, el presente Convenio se aplicará solamente si las instalaciones y servicios de navegación aérea se utilizan para la navegación aérea internacional.
6. Las disposiciones de los párrafos 2, 3, 4 y 5 del ~~presente~~ este Artículo se aplicarán también en los casos previstos en el párrafo 2 del Artículo 1.

**Artículo 4 bis**

1. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio menoscabará los derechos, las obligaciones y las responsabilidades de los Estados y de las personas con arreglo al derecho internacional, en particular los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas y el derecho humanitario internacional.
2. Las actividades de fuerzas armadas durante un conflicto armado, según se entienden esos términos en el derecho humanitario internacional y que se rijan por ese derecho, no estarán sujetas al presente Convenio; y las actividades que lleven a cabo las fuerzas militares de un Estado en el ejercicio de sus funciones oficiales, en la medida en que se rijan por otras normas de derecho internacional, no estarán sujetas al presente Convenio.

**Artículo 5**

1. Cada Estado ~~contratante~~ parte tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos en los casos siguientes:
  - a) si el delito se comete en el territorio de ~~tal~~ ese Estado;
  - b) si el delito se comete contra o a bordo de una aeronave matriculada en ~~tal~~ ese Estado;
  - c) si la aeronave, a bordo de la cual se cometió el delito, aterriza en su territorio con el presunto delincuente todavía a bordo;
  - d) si el delito se comete contra o a bordo de una aeronave dada en arrendamiento sin tripulación a una persona que ~~tenga~~ en ~~tal~~ ese Estado ~~tenga~~ su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente.
  - e) si el delito lo comete un nacional de ese Estado.
2. Un Estado parte podrá establecer su jurisdicción sobre cualquiera de dichos delitos en los siguientes casos:
  - a) si el delito se comete contra un nacional de ese Estado;
  - b) si el delito lo comete una persona apátrida que tiene su residencia habitual en el territorio de ese Estado.
3. Cada Estado parte, al ratificar, aceptar o aprobar el presente Protocolo<sup>3</sup> o adherirse al mismo, notificará al Depositario que ha establecido su jurisdicción de conformidad con su legislación nacional con arreglo al párrafo 2 de este Artículo. En caso de que se produzca un cambio, el Estado parte de que se trate lo notificará inmediatamente al Depositario.

24. Asimismo, cada Estado ~~contratante~~ parte tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos previstos en los ~~incisos a), b) y e) del párrafo 1~~ párrafos 1 y 1 *ter* del Artículo 1,

<sup>3</sup> Nota de la Secretaría: El término “Protocolo” deberá cambiarse en caso de que se decida adoptar los textos refundidos de los Convenios que figuran en los apéndices 4 y 5. De no ser así, podría emplearse la redacción del Protocolo SUA, es decir: “Todo Estado parte que haya establecido la jurisdicción indicada en el párrafo 2 lo notificará al [Depositario]. Si ese Estado parte deroga con posterioridad tal jurisdicción lo notificará al [Depositario].”

así como en el párrafo 2 del mismo artículo, en cuanto este último párrafo se refiere a ~~los~~ delitos ~~previstos en dichos incisos~~, en el caso de que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición de esa persona, conforme al Artículo 8, a ~~ninguno de~~ los Estados previstos en el párrafo 1 ~~del presente~~ ~~o~~ 2 de este Artículo.

~~2-bis~~ 5. Asimismo, cada Estado ~~contratante~~ ~~parte~~ tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos previstos en ~~los párrafos 1 bis y 1 ter~~ del Artículo 1, así como en el párrafo 2 del mismo artículo, en cuanto este último párrafo se refiere a ~~los~~ delitos ~~previstos en dicho párrafo 1 bis~~, en el caso de que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición de esa persona, conforme al Artículo 8, ~~al Estado mencionado~~ ~~a~~ ~~ninguno de~~ los Estados previstos en el párrafo 1 ~~a) del presente~~, ~~apartados a) o e) o~~ párrafo 2 de este Artículo.

36. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

### Artículo 6

1. Todo Estado ~~contratante~~ ~~parte~~ en cuyo territorio se encuentre el delincuente o el presunto delincuente, si considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención o tomará otras medidas para asegurar su presencia. La detención y demás medidas se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de ~~tal~~ ~~ese~~ Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

2. Tal Estado procederá inmediatamente a una investigación preliminar de los hechos.

3. La persona detenida de acuerdo con el párrafo 1 ~~del presente~~ ~~este~~ Artículo tendrá toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo.

4. Cuando un Estado, ~~en virtud del presente artículo~~, detenga a una persona ~~en virtud de este artículo~~, notificará inmediatamente tal detención y las circunstancias que la justifican; a los Estados ~~mencionados en el que tendrían jurisdicción de conformidad con los párrafos 1 y 2 del Artículo 5~~, ~~al Estado del que sea nacional el detenido~~ y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 2 ~~del presente~~ ~~este~~ artículo; comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone ejercer su jurisdicción.

### Artículo 7

El Estado ~~contratante~~ ~~parte~~ en cuyo territorio sea hallado el presunto delincuente, si no procede a ~~la~~ ~~su~~ extradición ~~del mismo~~, someterá el caso a sus autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento, sin excepción alguna y con independencia de que el delito haya sido o no cometido en su territorio. Dichas autoridades tomarán su decisión en las mismas condiciones que las aplicables a los delitos comunes de carácter grave, de acuerdo con la legislación de tal Estado.

**Artículo 7 bis**

Toda persona que se encuentre detenida, o respecto de la cual se adopten otras medidas o sea encausada con arreglo al presente Convenio, recibirá un trato equitativo, incluido el goce de todos los derechos y garantías de conformidad con las leyes del Estado en cuyo territorio se encuentre y con las disposiciones pertinentes del derecho internacional, incluido el derecho internacional en materia de derechos humanos.

**Artículo 8**

1. Los delitos se considerarán incluidos entre los delitos que den lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados ~~contratantes partes~~. Los Estados ~~contratantes partes~~ se comprometen a incluir los delitos como caso de extradición en todo tratado de extradición que celebren entre sí en el futuro.

2. Si un Estado ~~contratante parte~~, que subordina la extradición a la existencia de un tratado, recibe una solicitud de extradición de otro Estado ~~contratante parte~~, con el que no tiene tratado de extradición, ~~una solicitud de extradición~~, podrá discrecionalmente considerar el presente Convenio como la base jurídica necesaria para la extradición ~~referente~~ respecto a los delitos. La extradición estará sujeta a las demás condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido.

3. Los Estados ~~contratantes partes~~ que no subordinen la extradición a la existencia de un tratado reconocerán los delitos como caso de extradición entre ellos, sujeto a las condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido.

4. ~~A~~Para los fines de la extradición entre Estados ~~contratantes partes~~, se considerará que los delitos se han cometido, no solamente en el lugar donde ocurrieron, sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción de acuerdo con los ~~incisos~~ apartados b), c) y d) y e) del párrafo 1 del Artículo 5.

**Artículo 8 bis**

Ninguno de los delitos previstos en el Artículo 1 se considerará, para los fines de extradición o de asistencia judicial recíproca, como delito político, como delito conexo a un delito político ni como delito inspirado por motivos políticos. Por consiguiente, no podrá rechazarse una solicitud de extradición o de asistencia judicial recíproca formulada en relación con un delito de ese carácter por la única razón de que se refiere a un delito político, a un delito conexo a un delito político o a un delito inspirado por motivos políticos.

**Artículo 8 ter**

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará en el sentido de que imponga una obligación de extraditar o de prestar asistencia judicial recíproca si el Estado parte al que se presenta la solicitud tiene motivos fundados para creer que la solicitud de extradición por los delitos previstos en el Artículo 1 o de asistencia judicial recíproca en relación con esos delitos se ha formulado con el fin de enjuiciar o castigar a una persona por motivos de raza, religión, nacionalidad, origen étnico, opinión política o sexo, o que el cumplimiento de lo solicitado podría perjudicar la situación de esa persona por cualquiera de esos motivos.

---

---

### Artículo 9

Los Estados ~~contratantes partes~~ que constituyan organizaciones de explotación en común del transporte aéreo u organismos internacionales de explotación que utilicen aeronaves que sean objeto de una matrícula común o internacional, designarán, con respecto a cada aeronave, según las circunstancias del caso, el Estado de entre ellos que ejercerá la jurisdicción y tendrá las atribuciones del Estado de matrícula ~~de acuerdo con el~~ para los fines del presente Convenio y lo comunicará a la Organización de Aviación Civil Internacional, que lo notificará a todos los Estados partes en el presente Convenio.

### Artículo 10

1. Los Estados ~~contratantes partes~~ procurarán tomar, de acuerdo con el derecho internacional y sus propias leyes, todas las medidas que sean factibles para impedir la comisión de los delitos previstos en el Artículo 1.
2. Cuando, con motivo de haberse cometido un delito previsto en el Artículo 1, se produzca retraso o interrupción de ~~un~~ vuelo, ~~cada~~ el Estado ~~contratante parte~~ en cuyo territorio se encuentren la aeronave, los pasajeros o la tripulación, facilitará a los pasajeros y a la tripulación la continuación del viaje lo antes posible y devolverá sin demora la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

### Artículo 11

1. Los Estados ~~contratantes partes~~ se prestarán la mayor ayuda posible por lo que respecta a todo proceso penal relativo a los delitos. En todos los casos, la ley aplicable para la ejecución de una petición de ayuda será la ley del Estado requerido.
2. ~~Sin embargo, lo~~ dispuesto en el párrafo precedente no afectará a las obligaciones derivadas de cualquier tratado bilateral o multilateral que ~~regularija~~, en todo o en parte, lo relativo a la ayuda ~~mutua~~ ~~recíproca~~ en materia penal.

### Artículo 12

Todo Estado ~~contratante parte~~ que tenga razones para creer que se vaya a cometer un delito previsto en el Artículo 1, suministrará, de acuerdo con su ley nacional, toda información pertinente de que disponga a los demás Estados que, en su opinión, sean los ~~mencionados~~ ~~previstos~~ en ~~ellos~~ párrafos 1 y 2 del Artículo 5.

### Artículo 13

Cada Estado ~~contratante parte~~ notificará lo antes posible al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con su ley nacional, ~~cualquier~~ ~~toda~~ información pertinente que tenga en su poder referente a:

- a) las circunstancias del delito;

- 
- 
- b) las medidas tomadas en aplicación ~~de este~~ cumplimiento del párrafo 2 del Artículo 10;
  - c) las medidas tomadas en relación con el delincuente o el presunto delincuente y, especialmente, el resultado de todo procedimiento de extradición u otro procedimiento judicial.

#### Artículo 14

1. Las controversias que surjan entre dos o más Estados ~~contratantes~~ partes con respecto a la interpretación o aplicación ~~de este~~ del presente Convenio, y que no puedan solucionarse mediante negociaciones, se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las Partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las Partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.

2. Todo Estado, en el momento de la firma o ratificación ~~de este~~ del presente Convenio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado por el párrafo anterior. Los demás Estados ~~contratantes~~ partes no estarán obligados por el párrafo anterior ante ningún Estado ~~parte~~ que haya formulado dicha reserva.

3. Todo Estado ~~contratante~~ parte que haya formulado ~~la~~ una reserva ~~prevista en~~ de conformidad ~~con~~ el párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento notificándolo a los Gobiernos depositarios.

-----

**APÉNDICE 5****CONVENIO DE LA HAYA DE 1970, CON LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS  
POR EL SUBCOMITÉ ESPECIAL DEL COMITÉ JURÍDICO****PREÁMBULO**

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO

CONSIDERANDO que los actos ilícitos de apoderamiento o ejercicio del control de aeronaves en ~~vuelo~~ ~~servicio~~ ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, afectan gravemente a la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad ~~operacional~~ de la aviación civil;

CONSIDERANDO que la realización de tales actos les preocupa gravemente;

CONSIDERANDO que, a fin de prevenir tales actos, es urgente prever las medidas adecuadas para sancionar a sus autores,

HAN CONVENIDO LO SIGUIENTE:

**Artículo 1**

~~Comete un delito (que en adelante se denominará “el delito”) toda persona que, a bordo de una aeronave en vuelo,~~

- ~~a) ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma, o intente cometer cualquiera de tales actos.~~
- ~~b) sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cualquiera de tales actos.~~

1. Comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente se apodere o ejerza el control de una aeronave en servicio mediante violencia [, restricciones], amenaza de ejercerla[s] o cualquier otra forma de intimidación.

2. Igualmente comete un delito toda persona que amenace [, en circunstancias que indiquen que la amenaza es verosímil,] cometer un delito previsto en el párrafo 1.

3. Igualmente comete un delito toda persona que [intencionalmente]:

- a) intente cometer cualquiera de los delitos previstos en el párrafo 1 de este Artículo; o
- b) organice o instigue a otros para que cometan un delito previsto en los párrafos 1, 2 ó 3, apartado a), de este Artículo; o
- c) sea cómplice de la persona que cometa un delito previsto en los párrafos 1, 2 ó 3, apartado a), de este Artículo.

4. Cada Estado parte definirá como delitos, independientemente de que realmente se cometa o intente cometer cualquiera de los delitos previstos en los párrafos 1, 2 ó 3, apartado a), de este Artículo, una de las conductas siguientes o ambas:

- a) el acuerdo con una o varias personas para cometer un delito previsto en los párrafos 1, 2 ó 3, apartado a), de este Artículo, y cuando así lo prescriba el derecho interno, que suponga un acto perpetrado por uno de los participantes para llevar adelante ese acuerdo; o
- b) la contribución de cualquier otro modo a la comisión de uno o varios delitos de los previstos en los párrafos 1, 2 ó 3, apartado a), de este Artículo por un grupo de personas que actúan con un propósito común, intencionalmente y sea
  - i) con el propósito de facilitar la finalidad o la actividad delictiva general del grupo, cuando dicha finalidad o actividad suponga la comisión de un delito previsto en los párrafos 1, 2 ó 3, apartado a), de este Artículo; o
  - ii) con conocimiento de la intención del grupo de cometer un delito previsto en los párrafos 1, 2 ó 3, apartado a), de este Artículo.

## Artículo 2

Los Estados Contratantes partes se obligan a establecer para el delito penas severas para los delitos.

## Artículo 3

1. APara los fines del presente Convenio,

- a) se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierren todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo;
- b) se considerará que una aeronave se encuentra en servicio desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje; el período en servicio se extenderá en cualquier caso durante todo el tiempo que la aeronave se encuentre en vuelo conforme al apartado a) de este Artículo.

2. El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

3. El presente Convenio se aplicará solamente si el lugar de despegue o el de aterrizaje real de la aeronave, a bordo de la cual se cometió el delito, está situado fuera del territorio del Estado de su matrícula, ya se trate de una aeronave en vuelo internacional, ya en vuelo interno interior.

4. En los casos previstos en el Artículo 5, no se aplicará el presente Convenio si el lugar de despegue y el de aterrizaje real de la aeronave, a bordo de la cual se cometió el delito, están situados en el territorio de uno solo de los Estados referidos mencionados en dicho Artículo.

5. No obstante lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 del presente este Artículo, se aplicarán los Artículos 6, 7, 8 y 10, cualquiera que sea el lugar de despegue o de aterrizaje real de la aeronave, si el delincuente o el presunto delincuente es hallado en el territorio de un Estado distinto del de matrícula de dicha aeronave.

### Artículo 3 bis

1. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio menoscabará los derechos, las obligaciones y las responsabilidades de los Estados y de las personas con arreglo al derecho internacional, en particular los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas y el derecho humanitario internacional.

2. Las actividades de fuerzas armadas durante un conflicto armado, según se entienden esos términos en el derecho humanitario internacional y que se rijan por ese derecho, no estarán sujetas al presente Convenio; y las actividades que lleven a cabo las fuerzas militares de un Estado en el ejercicio de sus funciones oficiales, en la medida en que se rijan por otras normas de derecho internacional, no estarán sujetas al presente Convenio.

### Artículo 4

1. Cada Estado contratante parte tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre ~~ellos~~ delitos y sobre cualquier acto de violencia cometido por el presunto delincuente contra los pasajeros o la tripulación, en relación directa con ~~ellos~~ delitos, en los casos siguientes:

- a) si el delito se comete en el territorio de ese Estado;
- ~~a)~~ b) si el delito se comete [contra o] a bordo de una aeronave matriculada en ~~tal~~ ese Estado;
- ~~b)~~ c) si la aeronave, a bordo de la cual se cometió el delito, aterriza en su territorio con el presunto delincuente todavía a bordo;
- ~~c)~~ d) si el delito se comete [contra o] a bordo de una aeronave dada en arrendamiento sin tripulación a una persona que ~~tenga~~ en ~~tal~~ ese Estado ~~tenga~~ su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente;
- e) si el delito lo comete un nacional de ese Estado.

2. Un Estado parte podrá establecer su jurisdicción sobre cualquiera de dichos delitos en los siguientes casos:

- a) si el delito se comete contra un nacional de ese Estado;
- b) si el delito lo comete una persona apátrida que tiene su residencia habitual en el territorio de ese Estado.

3. Cada Estado parte, al ratificar, aceptar o aprobar el presente Protocolo o adherirse al mismo, notificará al Depositario que ha establecido su jurisdicción de conformidad con su legislación nacional con arreglo al párrafo 2 de este Artículo. En caso de que se produzca un cambio, el Estado parte de que se trate lo notificará inmediatamente al Depositario.

24. Asimismo, cada Estado Contratante parte tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre ~~ellos~~ delitos previstos en el Artículo 1 en el caso de que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición de esa persona, conforme al Artículo 8, a ninguno de los Estados previstos en el párrafo 1 del presente este Artículo.

35. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

### Artículo 5

Los Estados Contratantes partes que constituyan organizaciones de explotación en común del transporte aéreo u organismos internacionales de explotación que utilicen aeronaves que sean objeto de una matrícula común o internacional, designarán, con respecto a cada aeronave, según las circunstancias del caso, el Estado de entre ellos que ejercerá la jurisdicción y tendrá las atribuciones del Estado de matrícula de acuerdo con el para los fines del presente Convenio, y lo comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional, que lo notificará a todos los Estados partes en el presente Convenio.

### Artículo 6

1. Todo Estado Contratante parte en cuyo territorio se encuentre el delincuente o el presunto delincuente, si considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención o tomará otras medidas para asegurar su presencia. La detención y demás medidas se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal ese Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

2. Tal Estado procederá inmediatamente a una investigación preliminar de los hechos.

3. La persona detenida de acuerdo con el párrafo 1 del presente este Artículo tendrá toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo.

4. Cuando un Estado, en virtud de este artículo, detenga a una persona en virtud de este Artículo, notificará inmediatamente tal detención y las circunstancias que la justifican, al Estado de matrícula de la aeronave, al Estado mencionado en a los Estados que tendrían jurisdicción de conformidad con los párrafos 1 y 2 del Artículo 4, párrafos 1 c), al Estado del que sea nacional el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 2 del presente este Artículo, comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone ejercer su jurisdicción.

### Artículo 7

El Estado Contratante parte en cuyo territorio sea hallado el presunto delincuente, si no procede a la su extradición del mismo, someterá el caso a sus autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento, sin excepción alguna y con independencia de que el delito haya sido o no cometido en su

territorio. Dichas autoridades tomarán su decisión en las mismas condiciones que las aplicables a los delitos comunes de carácter grave, de acuerdo con la legislación de tal Estado.

#### **Artículo 7 bis**

Toda persona que se encuentre detenida, o respecto de la cual se adopten otras medidas o sea encausada con arreglo al presente Convenio, recibirá un trato equitativo, incluido el goce de todos los derechos y garantías de conformidad con las leyes del Estado en cuyo territorio se encuentre y con las disposiciones pertinentes del derecho internacional, incluido el derecho internacional en materia de derechos humanos.

#### **Artículo 8**

1. ~~El~~ Los delitos se considerarán incluidos entre los delitos que den lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados ~~Contratantes partes~~. Los Estados ~~Contratantes partes~~ se comprometen a incluir ~~ellos~~ los delitos como caso de extradición en todo tratado de extradición que celebren entre sí en el futuro.
2. Si un Estado ~~Contratante parte~~, que subordina la extradición a la existencia de un tratado, recibe una solicitud de extradición de otro Estado ~~Contratante parte~~, con el que no tiene tratado de extradición, ~~una solicitud de extradición~~, podrá discrecionalmente considerar el presente Convenio como la base jurídica necesaria para la extradición ~~referente al~~ respecto a los delitos. La extradición estará sujeta a las demás condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido.
3. Los Estados ~~Contratantes partes~~ que no subordinen la extradición a la existencia de un tratado reconocerán el delito como caso de extradición entre ellos, sujeto a las condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido.
4. ~~A~~ Para los fines de la extradición entre Estados ~~Contratantes partes~~, se considerará que ~~ellos~~ los delitos se han cometido, no solamente en el lugar donde ~~ocurrieron~~ ocurrieron, sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción de acuerdo con los apartados b), c), d) y e) del párrafo 1 del Artículo 4, ~~párrafo 1~~.

#### **Artículo 8 bis**

Ninguno de los delitos previstos en el Artículo 1 se considerará, para los fines de extradición o de asistencia judicial recíproca, como delito político, como delito conexo a un delito político ni como delito inspirado por motivos políticos. Por consiguiente, no podrá rechazarse una solicitud de extradición o de asistencia judicial recíproca formulada en relación con un delito de ese carácter por la única razón de que se refiere a un delito político, a un delito conexo a un delito político o a un delito inspirado por motivos políticos.

#### **Artículo 8 ter**

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará en el sentido de que imponga una obligación de extraditar o de prestar asistencia judicial recíproca si el Estado parte al que se presenta la solicitud tiene motivos fundados para creer que la solicitud de extradición por los delitos previstos en el Artículo 1 o de asistencia judicial recíproca en relación con esos delitos se ha formulado con el fin de

enjuiciar o castigar a una persona por motivos de raza, religión, nacionalidad, origen étnico, opinión política o sexo, o que el cumplimiento de lo solicitado podría perjudicar la situación de esa persona por cualquiera de esos motivos.

### Artículo 9

1. Cuando se realice cualquier acto de los mencionados previstos en el párrafo 1 del Artículo 1 ~~o~~ o sea inminente su realización, los Estados Contratantes partes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

2. En los casos previstos en el párrafo anterior, cada el Estado Contratante parte en cuyo territorio se encuentren la aeronave, o los pasajeros o la tripulación, facilitará a los pasajeros y a la tripulación la continuación del viaje lo antes posible y devolverá sin demora la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

### Artículo 10

1. Los Estados Contratantes partes se prestarán la mayor ayuda posible por lo que respecta a todo proceso penal relativo a los delitos y a los demás actos mencionados previstos en el Artículo 4. En todos los casos, la ley aplicable para la ejecución de una petición de ayuda será la del Estado requerido.

2. Sin embargo, lo dispuesto en el párrafo precedente no afectará a las obligaciones derivadas de cualquier tratado bilateral o multilateral que regularija, en todo o en parte, lo relativo a la ayuda mutua recíproca en materia penal.

### Artículo 10 bis

Todo Estado parte que tenga razones para creer que se vaya a cometer un delito previsto en el Artículo 1 suministrará, de acuerdo con su ley nacional, toda información pertinente de que disponga a los demás Estados que, en su opinión, sean los Estados previstos en los párrafos 1 y 2 del Artículo 4.

### Artículo 11

Cada Estado Contratante parte notificará lo antes posible al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con su legislación nacional, cualquier toda información pertinente que tenga en su poder referente a:

- a) las circunstancias del delito;
- b) las medidas tomadas en aplicación cumplimiento del Artículo 9;
- c) las medidas tomadas en relación con el delincuente o el presunto delincuente y, especialmente, el resultado de todo procedimiento de extradición u otro procedimiento judicial.

---

---

**Artículo 12**

1. Las controversias que surjan entre dos o más Estados ~~Contratantes partes~~ con respecto a la interpretación o aplicación ~~de este del presente~~ Convenio, y que no puedan solucionarse mediante negociaciones, se someterán a arbitraje; a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las Partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las Partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia; mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.
2. Todo Estado, en el momento de la firma o ratificación ~~de este del presente~~ Convenio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado por el párrafo anterior. Los demás Estados ~~Contratantes partes~~ no estarán obligados por el párrafo anterior ante ningún Estado ~~parte~~ que haya formulado dicha reserva.
3. Todo Estado ~~Contratante parte~~ que haya formulado ~~la una~~ reserva ~~prevista en~~ ~~de~~ ~~conformidad con~~ el párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento notificándolo a los Gobiernos depositarios.

— FIN —