



## CONFERENCIA INTERNACIONAL DE DERECHO AERONÁUTICO

(Beijing, 30 de agosto – 10 de septiembre de 2010)

### COMENTARIOS SOBRE LOS PROYECTOS DE PROTOCOLOS AL CONVENIO DE MONTREAL DE 1971 Y AL CONVENIO DE LA HAYA DE 1970

(Nota presentada por China)

#### 1. FORMATO DEL INSTRUMENTO

1.1 Proponemos un nuevo Convenio, denominado “*Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Convenio de Beijing 2010)*”. Los Estados que no se han adherido al Convenio de Montreal de 1971 y al Protocolo de 1988, pueden firmar y ratificar directamente el Convenio de Beijing 2010; el nuevo Convenio entrará en vigor y regirá las relaciones mutuas entre los Estados Partes. Para los Estados Partes en el Convenio original y su Protocolo, este nuevo Convenio sustituirá los originales y regirá sus relaciones mutuas una vez que hayan firmado y ratificado el nuevo Convenio. El *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional* (Convenio de Montreal de 1999) constituye un precedente de este tipo de formato. El Convenio de Varsovia de 1929 ha sido objeto de revisiones mediante varios protocolos que, de hecho, hicieron que el régimen jurídico relativo a responsabilidad civil de los transportistas aéreos con respecto a los pasajeros se volviera poco sistemático. Gracias a los esfuerzos del sector de la aviación civil, especialmente de las asambleas legislativas de los distintos países en todo el mundo, se elaboró un nuevo Convenio de Montreal de 1999 que ha sustituido al Convenio de Varsovia de 1929 y/o sus Protocolos posteriores entre los Estados Partes en el nuevo Convenio. El nuevo Convenio de Montreal de 1999 ha instituido, una vez más, una estructura jurídica uniforme en ese ámbito. Sugerimos que la modernización de los convenios de seguridad, especialmente del Convenio de Montreal de 1971 se lleve a cabo siguiendo la favorable experiencia del Convenio de aviación civil mencionado. A continuación se presenta un breve análisis de las dificultades que supone un protocolo y las ventajas de un nuevo convenio.

#### 2. DEFICIENCIAS EN EL FORMATO DE UN PROTOCOLO

##### 2.1 Título redundante

2.1.1 El Convenio de Montreal de 1971 se enmendó en 1988, con el título de “*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*”. Si el segundo conjunto de enmiendas se hiciera en forma de otro Protocolo, por razones prácticas, sería necesario darle un título que no sea ni demasiado largo ni tan redundante y complejo.

##### 2.2 Contenido disgregado

2.2.1 La modernización del Convenio de Montreal de 1971 es bastante exhaustiva y de amplio alcance ya que no se limita únicamente a un ámbito específico, sino que trata sobre diversas disposiciones que comprenden desde nuevos delitos (tanto primarios como conexos) hasta

definiciones, jurisdicción y nuevos principios de otros convenios de Naciones Unidas. Si se adopta el formato de un Protocolo, su contenido parecerá bastante disgregado y no será de fácil utilización.

### 2.3 **Ventajas de un nuevo Convenio autónomo**

2.3.1 Un nuevo Convenio no sólo incorporará las cláusulas nuevas y enmendadas sino también el contenido de los textos originales. En lugar de estar disgregado, el texto de dicho nuevo convenio mantendrá su integridad y será de fácil utilización.

2.3.2 El título del nuevo instrumento será conciso y claro.

2.3.3 La participación en el nuevo convenio no afectará la existencia del Convenio original y su Protocolo, y su único efecto será que el nuevo convenio prevalecerá, entre sus Estados Partes, sobre los instrumentos originales. En el caso de los Estados que no hayan firmado y ratificado el nuevo Convenio, el Convenio original y/o el Protocolo de 1988 permanecerá en vigor entre ellos.

## 3. **ARTÍCULO 1, PÁRRAFO 1, APARTADO g)**

3.1 Proponemos que se suprima la frase entre paréntesis: “(definida en el Artículo 2 salvo en los apartados a) ii) y b) iii)”.

3.2 En una disposición de orden jurídico no es aconsejable colocar textos entre paréntesis. Aún en el caso en que no se excluyan explícitamente, los equipos estipulados en el apartado a) inciso ii) y en el apartado b) inciso iii) no podrán ser liberados o descargados desde una aeronave.

3.3 Se presenta el mismo problema en una disposición similar que figura en el apartado h) (utilice contra una aeronave un arma BQN) pero no excluye en particular los apartados a) inciso ii) y b) inciso iii) del Artículo 2, apartado i).

3.4 En una disposición similar en el *Protocolo de 2005 al Convenio para la represión de actos de interferencia ilícita contra la seguridad de la navegación marítima* (“SUA 2005”) no figuran esas exclusiones.

### 3.5 **Definición de “material explosivo”**

3.5.1 En los nuevos delitos comprendidos en el Artículo 1 se menciona en varias partes “un arma BQN o un material explosivo, radiactivo, o sustancias similares”. No obstante las nuevas definiciones para arma BQN y material radiactivo, no se incluye una definición para “explosivo”. Por consiguiente, proponemos la adopción de una definición para “material explosivo” similar a la del párrafo a) de la definición de “Artefacto explosivo u otro artefacto mortífero” que figura en el Artículo 1.3 del *Convenio Internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas, de 1997*, que dice lo siguiente: “Un arma o artefacto explosivo o incendiario que obedezca al propósito de causar o pueda causar la muerte, graves lesiones corporales o grandes daños materiales”.

## 4. **ARTÍCULO 1, PÁRRAFO 1, APARTADO I) inciso 4)**

4.1.1 Desearíamos una aclaración del significado y los criterios correspondientes al término “*considerablemente*” en la frase que dice “*equipo, materiales, soporte lógico o tecnología conexas que contribuye considerablemente al diseño, fabricación o lanzamiento de armas BQN, con ...*” que figura en ambos textos entre corchetes.

## 5. **ARTÍCULO 1, PÁRRAFO 1 TER**

5.1 Habida cuenta de que los distintos países tienen disposiciones jurídicas diferentes con respecto a la penalización de “amenazas”, algunos países ni siquiera penalizan las amenazas puras que

no conducen a que se cometan efectivamente los delitos objeto de la amenaza. De hecho, debería aclararse más el significado de “amenaza verosímil”. Por consiguiente, sugerimos que en el proyecto de Protocolo se introduzca una definición o una cláusula aclaratoria para “amenaza verosímil”.

## 6. ARTÍCULO 1, PÁRRAFO 3

6.1 En la introducción de este párrafo, debería añadirse la referencia al párrafo “2, apartado a)” de conformidad con sus apartados a) y b).

6.2 Proponemos que se revise el texto de la introducción así como de los apartados a) y b) para armonizarlo con los convenios que constituyen la fuente de los mismos, a saber la “*Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada de 2000*” [Artículo 5 1) a) i)] y el “*Convenio Internacional para la represión de la financiación del terrorismo de 1999*” [Artículo 2 5) c)]. En primer lugar, el elemento de la intención debería consignarse de modo explícito en la introducción. En segundo lugar, la conducta no es un acuerdo, sino el acto de acordar; similarmente, la conducta no es una contribución, sino el acto de contribuir. Por consiguiente, proponemos la siguiente revisión:

“3. Cada Estado Parte también definirá como delitos, cuando sean cometidos intencionalmente, 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) Ponerse de acuerdo con ...

b) Contribuir 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 a) de este Artículo por un grupo de personas que actúan con un propósito común, intencionalmente y sea:

1) hecha con el propósito ...

2) hecha con conocimiento ...”

## 7. DEFINICIÓN EN EL ARTÍCULO 2

7.1 Proponemos incorporar definiciones para “materias básicas” y “material fisionable especial” que figuran entre corchetes en el Artículo 2, apartado j), a fin de establecer con claridad la gama de tales materiales. Otra forma de hacerlo consiste en citar directamente la definición de tales materiales como figuran en el Estatuto del Organismo Internacional de Energía Atómica. En el SUA 2005 también figura una disposición similar en su Artículo 2.

## 8. ARTÍCULO 4

8.1 Proponemos excluir la aplicación del proyecto de Protocolo a vuelos exclusivamente interiores.

8.2 De acuerdo al actual Artículo 4, el proyecto de Protocolo se aplica tanto a vuelos internacionales como a vuelos interiores siempre que uno de los cuatro elementos esté fuera del Estado de matrícula: el lugar de despegue, de aterrizaje el lugar donde se comete el delito y el lugar donde sea hallado el delincuente.

8.3 Sin embargo, el actual proyecto de Protocolo también se aplicará a los casos en que una aeronave arrendada sin tripulación y matriculada en otro Estado está realizando exclusivamente un vuelo interior entre dos puntos dentro del Estado del explotador. Si éste es el caso, ciertos delitos podrían plantear la inquietud de que el derecho internacional está violando en la soberanía nacional. Un ejemplo lo constituye una aeronave arrendada que está matriculada en otro Estado y que es explotada por una línea aérea de un Estado y dicha línea aérea proporciona la tripulación de vuelo y el

mantenimiento cotidiano. Cuando las aeronaves realizan vuelos exclusivamente interiores, ciertas mercancías o materiales peligrosos pueden corresponder a un “delito de transporte” y ese Estado en particular es el más idóneo para tratar ese delito de conformidad con su reglamentación de control del transporte nacional en lugar de regirse por convenios internacionales.

8.4 El arrendamiento sin tripulación es un arreglo comercial moderno para hacer uso de aeronaves. La modernización del Convenio de Montreal de 1971 deberá tener en cuenta la evolución de la industria y explícitamente excluir la aplicación del proyecto de Protocolo a dichas operaciones exclusivamente interiores.

8.5 Proponemos adaptar la cláusula de aplicación para tener en cuenta los nuevos delitos que se han añadido.

8.6 En primer lugar, en el Artículo 4, párrafo 6 se prevé la aplicación de los párrafos 2, 3, 4, y 5 a los casos previstos en el Artículo 1, párrafo 2. Sin embargo, sucede que el proyecto de texto del Artículo 1, párrafo 2, incluye ahora nuevos delitos que son incongruentes con los criterios originales (que están basados en el Estado de matrícula de la aeronave o, en el caso del párrafo 5, en las instalaciones y servicios de navegación aérea que se utilizan en la navegación aérea internacional). Los nuevos delitos no están directamente relacionados con una aeronave, y como consecuencia la referencia al Estado de matrícula no es adecuada.

8.7 En segundo lugar, los delitos originales previstos en el Convenio de Montreal de 1971 y el Protocolo de 1988 sólo están comprendidos en el Artículo 1, párrafos 1 y 2, y por consiguiente, en la cláusula de aplicación sólo se mencionan los párrafos 1 y 2. Sin embargo, el proyecto de Protocolo ha incluido nuevos delitos en el Artículo *1ter*. Por consiguiente, debería revisarse el Artículo 4 para que refleje las reglas de aplicación con respecto a esos nuevos delitos.

8.8 Teniendo en cuenta lo expuesto, proponemos las siguientes revisiones al Artículo 4:

“1. (...)

2. En los casos previstos en los apartados a), b), c), e), f), g), h), e i) del párrafo 1 y en el párrafo 1 ter del Artículo 1, el presente Convenio solamente se aplicará, independientemente de que se trate de una aeronave en vuelo internacional o en vuelo interior, sí :

- a) (...);
- b) (...).

3. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 de este Artículo, en los casos previstos en los párrafos a), b), c), e), f), g) e i) del párrafo 1 y en el párrafo 1 ter 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 Partes mencionados en el Artículo 9 y en los casos previstos en los apartados a), b), c), e), f), g), h) e i) del párrafo 1 y en el párrafo 1 ter del Artículo 1, el presente Convenio no se aplicará si los lugares mencionados en el apartado a) del párrafo 2 de este Artículo están situados en el territorio de uno solo de los Estados 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. (...)

6. Las disposiciones de los párrafos 2, 3, 4 y 5 de este Artículo se aplicarán también en los casos previstos en el párrafo 2 del Artículo 1, en la medida en que ese párrafo se relacione con los delitos estipulados en los párrafos 1 y 1 ter del Artículo 1.”

9. **ARTÍCULO 4 Y ARTÍCULO 9**

9.1 Esta enmienda no se aplica a la versión en español. En la versión en inglés, en el Artículo 4 y en el Artículo 9, “State of registration” debería sustituirse por la terminología más común y moderna de la OACI “State of Registry” [Estado de matrícula] cuya definición puede encontrarse, por ejemplo, en los Anexos 6, 7 y 13 al Convenio de Chicago (“*Estado de matrícula*. Estado en el cual está matriculada la aeronave.”).

10 **ARTÍCULO 6, PÁRRAFO 4**

10.1 En el Artículo 6 párrafo 4, en la parte de la oración que dice “... *notificará inmediatamente tal detención y las circunstancias que la justifican a los Estados Partes [...] y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados Partes ...*”, consideramos que la palabra “Partes” se ha agregado en esta frase por error y debería suprimirse ya que en el texto original no existía tal restricción.

11. **ARTÍCULO 7 BIS**

11.1 Esta enmienda, relacionada con los tiempos verbales en el texto en inglés, no se aplica a la versión en español.

12. **TEXTO EN IDIOMA CHINO**

12.1 Considerando que el chino es uno de los idiomas de trabajo tanto de la ONU como de la OACI, se propone que el texto en idioma chino se adopte como uno de los textos oficiales del nuevo Convenio.

-----

## **PROYECTO DE PROTOCOLO AL CONVENIO DE LA HAYA DE 1970**

### **1. FORMATO DEL INSTRUMENTO**

1.1 Como es la primera vez que se revisa el Convenio de la Haya de 1970, un nuevo Protocolo podría constituir un medio adecuado para las enmiendas. Para facilitar su uso, podría adjuntarse el texto completo al Protocolo para su adopción en la Conferencia Diplomática.

### **2. ARTÍCULO 1 PÁRRAFO 2**

2.1 Véase el punto 4 de los comentarios sobre el Proyecto de Protocolo al Convenio de Montreal de 1971 enmendado por el Protocolo de 1988 Protocolo (“Proyecto de Protocolo al Convenio de Montreal”).

### **3. ARTÍCULO 1 PÁRRAFO 4**

3.1 Véase el punto 5 de los comentarios sobre el Proyecto de Protocolo al Convenio de Montreal.

### **4. ARTÍCULO 3**

4.1 Véase el punto 7 de los comentarios sobre el Proyecto de Protocolo al Convenio de Montreal.

### **5. ARTÍCULO 3, PÁRRAFO 5**

5.1 Debería considerarse la posibilidad de ampliar o no la referencia que se hace a los “Artículos 6, 7, 8 y 10” en este párrafo para que incluya también los Artículos 7 *bis*, 8 *bis*, 8 *ter* y 10 *bis*.

### **6. ARTÍCULO 5**

6.1 Véase el punto 8 de los comentarios sobre el Proyecto de Protocolo al Convenio de Montreal.

### **7. ARTÍCULO 6, PÁRRAFO 4**

7.1 Véase el punto 9 de los comentarios sobre el Proyecto de Protocolo al Convenio de Montreal.

### **8. TEXTO EN IDIOMA CHINO**

8.1 Considerando que el chino es uno de los idiomas de trabajo tanto de la ONU como de la OACI, se propone revisar el último párrafo del Convenio de la Haya de 1970 sobre los cuatro idiomas auténticos para considerar el texto en idioma chino como uno de los textos oficiales tanto del proyecto de Protocolo como del Convenio de la Haya de 1970.