



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ARAGON

" ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA A BORDO
DE AERONAVES MEXICANAS ."

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO

PRESENTA:

ALEJANDRA GONZALEZ OCHOA

ASESOR:

LIC. RICARDO LIMON PEREZ

SAN JUAN DE ARAGÓN, ESTADO DE MÉXICO 2005

m 352461



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AGRADECIMIENTOS

A TI SEÑOR:

Te agradezco profundamente la alegría de la vida y todas las bendiciones de que he sido objeto.

Gracias señor por que me has dado la luz para seguir adelante y la voluntad para alcanzar mis metas.

A TI MAMA:

Te agradezco haberme dado la vida

Te agradezco tu apoyo incondicional,

Tu confianza en mí en todo momento.

Tus sacrificios para sacarme adelante.

Te agradezco estar siempre junto a mí sin importar lo que pase

Me siento muy orgullosa de ser parte de ti.

Eres la esencia de mi vida y fundadora de lo que ahora soy.

Muchas gracias Mamá

A TI PAPA:

Gracias por tus esfuerzos, consejos y apoyo en todo momento.

Gracias por enseñarme lo que es la tenacidad y la responsabilidad

Me siento profundamente afortunada de ser tu hija

Eres pilar de mi vida y mis logros te los dedico a ti.

Muchas gracias Papá.

A TI AMANDA:

A ti como mi única hermana te agradezco infinitamente tu paciencia y confianza en mí.

Gracias por estar a mi lado siempre y saber que puedo contar contigo en cualquier circunstancia.

Gracias por los maravillosos momentos que hemos pasado juntas y sobre todo por saber que en ti tengo a parte de una hermana, una entrañable amiga.

Te quiero Mucho

A TI JACINTO

Quiero decirte que representas lo más especial de mi vida,

Te dedico esta tesis y te agradezco por compartir conmigo lo más valioso que alguien puede poseer, ¡La vida!

*Gracias por la comprensión que siempre encuentro en ti,
Gracias por todo el apoyo que me brindaste para la consolidación de esta meta.*

Y sobre todo gracias por caminar junto a mí en todo momento.

Te amo

A MI TIA BERTHA

Muchas gracias por todo el cariño y amor que siempre me has brindado, eres parte muy importante de mi vida.

El saberte siempre junto a mí me hace infinitamente feliz.

Te quiero muchísimo

A MI ASESOR

Lic. José Ricardo Limón Rojas

Definitivamente no tengo palabras para agradecer todo su invaluable apoyo y paciencia para la realización del presente trabajo, así como el haberme brindarme su comprensión y amistad.

Gracias por darme la oportunidad de aprender del gran Ser Humano y excelente Jurista que es usted.

Sinceramente infinitas gracias

LIC. MA. GRACIELA LEON LOPEZ

Gracias por el apoyo y paciencia que me ha brindado para la realización de mi tesis, haber tenido la oportunidad de conocerla como profesora ha sido un ejemplo a seguir en mi vida.

Muchas gracias

*A LA UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTONOMA DE MEXICO*

*Por darme la oportunidad de llevar en mi corazón la
dicha de ser profesionista y luchar por poner en alto Su
nombre.*

*A LA FACULTAD DE ESTUDIOS
SUPERIORES ARAGON*

*Gracias por enseñarme el sendero hacia la abogacía y
haberme abrigado entre tus brazos como una más de tus
hijas,*

*Gracias por dejarme recorrer tus pasillos y salones con
mis hermanos universitarios.*

*Gracias porque hoy como toda una orgullosa Madre,
abres tus brazos para dejarme volar.*

¡Muchas gracias mi querida Universidad!

**ANALISIS DE LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA A BORDO DE AERONAVES
MEXICANAS**

INTRODUCCION

**CAPITULO I
ANTECEDENTES**

1.1	América.....	1
1.2	Europa.....	14
1.3	Asia.....	18
1.4	Africa.....	21
1.5	Estadísticas.....	23

**CAPITULO II
ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL DELITO DE INTERFERENCIA ILICITA DE AERONAVES**

2.1	Definición de acto de interferencia ilícita.....	25
2.2	Concepto de acto de interferencia ilícita.....	34
2.3	Aspectos positivos y negativos.....	43
2.4	Conducta y su ausencia.....	45
2.5	Tipicidad y atipicidad.....	47
2.6	Antijuricidad y causas de justificación.....	49
2.7	Imputabilidad e inimputabilidad.....	52
2.8	Culpabilidad e inculpabilidad.....	55
2.9	Condiciones objetivas de Punibilidad y sus aspectos negativos.....	58
2.10	Punibilidad y excusas absolutorias.....	60
2.11	Elementos del tipo penal.....	63
2.11.1	Ilícitud.....	64
2.11.2	Violencia.....	65
2.11.3	Aeronave en vuelo.....	68
2.11.4	Control de la aeronave.....	70
2.11.5	Aeronave privada.....	71
2.12	Naturaleza jurídica del acto de interferencia ilícita.....	72

CAPITULO III
TEXTOS INTERNACIONALES RELACIONADOS CON LOS ACTOS DE INTERFERENCIA
ILICITA

3.1	Objetivo de la Organización de Aviación Civil Internacional.....	76
3.2	Convenio de Tokio de 1963.....	79
3.3	Convenio de la Haya de 1970.....	83
3.4	Convenio de Montreal de 1971.....	85
3.5	Convenio de Chicago de 1944.....	86

CAPITULO IV
PROPUESTAS PARA LA PREVENCIÓN Y TRATAMIENTO DE ACTOS DE INTERFERENCIA
ILICITA ABORDO AERONAVES MEXICANAS

4.1	Medidas de Seguridad en el Aeropuerto de Origen	89
4.2	Medidas de Seguridad a cargo de la Línea Aérea.....	92
4.3	Propuesta de Reformas al Código Penal Federal.....	93
4.4	Propuesta para la Aplicación Judicial.....	95

CONCLUSIONES.....	96
--------------------------	-----------

BIBLIOGRAFIA

INTRODUCCION

Nuestro país al igual que el resto del mundo atraviesa por una serie de constantes cambios de relevancia como lo son la tecnología, la ciencia, la industria, medios de comunicación, economía así como por supuesto medios de transporte; el conjunto de éstos ha creado una diversidad de fenómenos sociales cada uno con diversas consecuencias, en el presente trabajo de tesis nos vamos a enfocar a uno considerado medular para nuestra sociedad.

La aviación constituye uno de los medios de transporte más importante alrededor del mundo, la seguridad en su uso, se convierte en el factor primordial de todos los que en ella intervienen; en México la aviación es una industria joven que día con día se actualiza, desarrollando programas de calidad y seguridad acorde a las necesidades exigidas por los usuarios.

Sin duda, los lamentables acontecimientos sucedidos el 11 de septiembre de 2001 en el Centro Internacional de Comercio de Nueva York, constituyen un parte aguas en lo concerniente a la seguridad a bordo de una aeronave; el presente trabajo de tesis pretende remarcar la importancia de la seguridad en el interior de una aeronave, así como realizar un análisis jurídico penal de los actos que en un momento determinado ponen en riesgo la vida o seguridad de las personas, no solo usuarias del medio de transporte, sino también habitantes de cualquier ciudad que pueda resultar afectada por la comisión de delitos utilizando una aeronave como arma de destrucción masiva.

Es de gran relevancia considerar penas estrictas a todos aquellos infractores de la ley en este ámbito, ya que no se comete una acción aislada sino que confluyen toda una serie de violaciones que ponen en riesgo diversos bienes jurídicos tutelados.

Considerando que el simple hecho de utilizar un avión como medio de transporte implica un riesgo por su propia y especial naturaleza, se hace indispensable enfatizar la importancia de las leyes que regulan cualquier tipo de actividad ilícita a bordo de una aeronave, independientemente que esta se encuentre en tierra o en el aire.

Asimismo se pretende analizar de forma particular los actos u omisiones que constituyen un riesgo para la seguridad a bordo de una aeronave, los cuales son sancionados por la ley y se remarca la importancia de contar con las medidas de seguridad adecuadas que colaboren a evitar actos ilícitos.

En nuestro país a pesar de que la industria de la aviación no alcanza cifras record en operaciones y fabricación de aeronaves, como en el caso de países desarrollados, la actividad aeronáutica reporta un notable incremento año con año, este crecimiento necesariamente reclama un cambio de actitud en la forma de vivir la aviación mexicana.

En el presente estudio realizaremos una reseña histórica de los actos ilícitos cometidos a bordo de aeronaves, a través de distintas épocas y países; analizaremos sus repercusiones en la sociedad y las organizaciones internacionales que se han unido en un frente común para erradicar la violencia a bordo de un medio de comunicación diseñado originalmente para facilitar la comunicación entre los pueblos.

Estudiaremos como el Estado interviene en la aplicación de penas, medidas de seguridad, quiénes son los sujetos que intervienen en la comisión del delito así como las muy específicas características del tipo penal.

Todo lo anteriormente mencionado correlacionado con uno de los fines del Derecho, que es proteger la integridad física de todos los seres humanos, para una convivencia armónica de los hombres en sociedad.

Bajo la hipótesis mencionada, hemos dividido el presente trabajo en cuatro capítulos:

En el primer capítulo se abordan antecedentes de actos de interferencia ilícita, pretendiendo demostrar que desde su inicio la aviación ha sido objeto de fines ilícitos, así como la historia del primer acto de apoderamiento y sus móviles.

El capítulo segundo se denomina *Elementos Constitutivos del Delito de Interferencia Ilícita de Aeronaves*, en el que se analizan desde el punto de vista de la teoría de delito, los aspectos positivos y negativos que integran el delito de apoderamiento ilícito de aeronaves, tales como la conducta - su ausencia, la tipicidad - atipicidad, la juricidad - las causas de justificación, la imputabilidad - la inculpabilidad, las condiciones objetivas de punibilidad - su aspecto negativo, así como la punibilidad - las excusas absolutorias.

En el capítulo tercero se mencionan textos internacionales relacionados con los actos de interferencia ilícita a bordo de aeronaves mexicanas, en éste se exponen los diferentes Convenios suscritos por Estados miembros de la OACI, para la prevención de los actos de interferencia ilícita.

En el capítulo Cuarto denominado *Propuestas Para la Prevención y Tratamiento de los Actos de Interferencia Ilícita a Bordo de Aeronaves Mexicanas* se plasman las ideas que tenemos para evitar la comisión de éste delito y una vez cometido, el tratamiento específico que se sugiere aplicar.

No resta más que esperar que el presente trabajo de investigación aporte ideas útiles para la prevención y control de este tipo de delitos.

CAPITULO I

ANTECEDENTES

1.1. AMERICA

El primer piloto del mundo víctima de un secuestro aéreo, había aprendido a volar el mismo año en el que Lindbergh realizó su vuelo en solitario a través del Atlántico, el año en que Juan Trippe fundó la Pan American Airways, el año en suma que vio el despegue de la aviación civil de América, 1927.

El domingo 21 de febrero de 1931, el piloto Byron Richards aterrizó en Arequipa, Perú, en un vuelo postal regular; el Aeropuerto tenía una sola pista, parecía abandonado, Richards aterrizaba viniendo del sur, el hangar se hallaba en el extremo norte del campo, mientras que el edificio de la terminal se levantaba exactamente en la otra punta, así que tenía que dar la vuelta; justamente cuando estaba haciendo la maniobra, salieron corriendo del hangar soldados armados con fusiles, quienes rodearon al avión pidiéndole parar los motores. Un oficial se acercó diciéndole que tendría que dejar el avión y acompañarlos a la prefectura, debido a que la Revolución peruana había estallado la junta de Arequipa no dejaba partir a los aviones.

En ese momento Richards acababa de ser capturado por los primeros secuestradores de aviones en la historia del mundo, impidiendo el transporte del correo Internacional, obstaculizando el funcionamiento de un avión de los Estados Unidos.

En Piura, Perú se presentó el segundo secuestro de la aviación; un capitán llamado Jaramillo junto a dos cabos rebeldes, se apoderaron del avión para obligar al piloto Elmer Faucett a volar hasta Talará para cargar petróleo y aceite. En medio de toda esta revuelta política armada se descubrió y utilizó por

primera vez la aviación como un medio propicio para cuestiones bélicas, debido a su rapidez y funcionalidad.

Treinta años después, el 3 de agosto de 1961, el primer piloto secuestrado de la historia de la aviación se convertía en el primero en sufrir un segundo secuestro; para entonces Richards piloteaba reactores de pasajeros de la Continental Airlines en E.U.A. y la Piratería Aérea empezaba a ser calificada como Un Fenómeno Moderno.¹

→ Enero 30, 2001 – Atentado en Colombia

Un hombre armado con una pistola de 9mm. forzó al piloto de la aeronave Satena con numero de vuelo HK1165 a aterrizar, con 26 pasajeros y cuatro tripulantes a bordo la aeronave bimotor Domier eventualmente descendió en la base militar de Catam, localizada junto al Aeropuerto Internacional de *El Dorado* en Bogotá. Cuatro de los pasajeros fueron liberados para recibir atención médica.

El incidente termino cuando el secuestrador fue capturado por la tripulación, ayudada por varios pasajeros y puesto en custodia.²

→ Marzo 1°, 2001- Atentado bomba Aeropuerto de Colombia

Las operaciones fueron suspendidas en el Aeropuerto de “El Cano” en Colombia después de dos explosiones ocurridas durante las primeras horas de la mañana.

La primer explosión ocurrió a las 5:30 hrs., destruyendo la mitad de la estación de bomberos del aeropuerto y vehículos de autoridades aeronáuticas; la segunda detonación se localizó a medio kilómetro de la zona de aterrizajes, explotó 15 minutos después de la primera y provocando un agujero de 5 metros de

¹ Phillips, David.- Historia de la Piratería Aérea. Editorial Burgos, Barcelona, 1974.

² Criminal Acts Against Civil Aviation 2001, Transport Security Administration. U.S. Department of Transportation, pag. 24

profundidad por 40 de largo sobre el asfalto; afortunadamente el ataque no ocasionó daños a la torre de control .

El ataque ocasionó la suspensión temporal de operaciones, ningún grupo se adjudicó la responsabilidad del ataque.

→ Abril 28, 2001 Atentado en Guatemala.

El vuelo de American Airlines se encontraba en proceso de abordaje a pasajeros con destino a Miami, procedentes del Aeropuerto de "La Aurora" en la Ciudad de Guatemala, el incidente comenzó alrededor de las 0830 hrs. cuando un hombre armado con un machete traspaso el punto de revisión del Aeropuerto y violentamente corrió hacia la puerta del avión, una vez en el interior de la aeronave dos sobrecargos intentaron calmar al individuo, él indicó que no quería herir a nadie y pedía que lo llevarán a México, después de una lucha con personal de seguridad, fue finalmente capturado. El hombre identificado como un nacional vietnamita, refugiado en Estados Unidos desde 1982, reclamaba abandonar los Estados Unidos para vivir en México.

→ Noviembre 14, 2001 – Terrorismo – Trans Guyana Airways – Brasil.

El avión Cessna Caravan de la empresa Trans Guyana Airways con trece pasajeros fue secuestrado durante un vuelo nacional después de despegar de Lethem, en ruta hacia el Aeropuerto Ogle en Georgetown; momentos después del despegue cuatro hombres armados con pistolas ordenaron al comandante programar la aeronave en piloto automático con dirección a un rancho localizado en Brasil, cerca de la frontera con Venezuela; el avión fue localizado y dirigido a control remoto a través del Sistema Global de Posicionamiento. Después del aterrizaje los secuestradores forzaron al piloto a borrar los datos de la unidad global de posicionamiento para evitar que su localización fuera descubierta por la policía.

Durante el secuestro las manos de los pasajeros fueron atadas con cinta adhesiva, después de nueve horas de vuelo el avión aterrizó, pero el comandante

fue obligado a despegar nuevamente después de una corta permanencia en tierra. El avión voló en círculos por aproximadamente 15 minutos antes de aterrizar por segunda ocasión momento en el cual los secuestradores huyeron, el avión permaneció en territorio brasileño por aproximadamente 2 horas y media.

Las autoridades locales identificaron y detuvieron a cada uno de los secuestradores determinando que el móvil del secuestro fue por tratos con el narcotráfico; los narcotraficantes ya habían previamente secuestrado y robado aeronaves para utilizarlas como medio de transporte para su comercio ilegal.³

→ Septiembre 11, 2001 – Secuestro American Airlines y United Airlines, Estados Unidos.

Los impactantes atentados ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en Nueva York y Washington constituyen verdaderos actos de mega-terrorismo, desde el final de los años sesenta cuando empieza a adquirir notoriedad el propio terrorismo Internacional, no se habían producido incidentes de una magnitud semejante; aquel fatídico 11 de septiembre un grupo de 19 fundamentalistas islámicos originarios de distintos países árabes, decididos a inmolarsse, consiguieron estrellar tres aviones comerciales previamente secuestrados contra edificios emblemáticos tanto de la economía como de la defensa estadounidense.

Otro cuarto avión desviado finalmente de su ruta se precipitó en unos campos de Pennsylvania sin alcanzar su objetivo, que se presume de la mayor significación política siendo estos el capitolio o la propia Casa Blanca; aunque también pudo haberse tratado de una instalación nuclear situada cerca del punto de derrumbe, la planta Three Mile Island.

Aproximadamente tres mil personas de al menos sesenta y ocho nacionalidades distintas, en su mayoría estadounidenses fallecieron como resultado de semejantes atrocidades, los daños materiales fueron enormes,

³ IBIDEM, pág. 25

especialmente en Manhattan cuya estereotipada silueta perdió de súbito a las famosas Torres Gemelas, cuyo derrumbe sepultó bajo toneladas de escombros a más de dos mil hombres y mujeres, mientras el pánico y la ansiedad cundían entre los habitantes de la metrópoli, no erróneamente llamada la mas cosmopolita del mundo.

Para apreciar mejor el alcance de lo sucedido conviene recordar que aquellos ataques del 11 de septiembre ocasionaron muchas más víctimas mortales entre ciudadanos estadounidenses que el conjunto de los episodios terroristas ocurridos en cualquier lugar de la Tierra durante las tres décadas precedentes, a pesar de que precisamente estos ciudadanos y los intereses asociados a su país, han venido siendo el blanco preferente del terrorismo Internacional.

En total, el número de personas que perdieron la vida en apenas dos horas tanto en el complejo conocido del World Trade Center, como en las dependencias del Pentágono y el área rural donde cayó el último de los aviones secuestrados, multiplica por tres el de las víctimas de la organización terrorista ETA en lo seis lustros de sus actividades violentas dentro de España.

Sin embargo, comparando esas cifras con las que proporciona otro contexto, duplica el monto de fallecidos como resultado del terrorismo integrista islámico contabilizados a lo largo de 2002 en Argelia.

Hasta que tuvieron lugar los dramáticos hechos de Nueva York y Washington, ningún atentado terrorista considerado de forma aislada, como tampoco ninguna serie de atentados ejecutados más o menos simultanea, había tenido efectos ni siquiera remotamente tan mortíferos.

Los incidentes terroristas más cruentos acaecidos entre el comienzo de la década de los setenta y el final de los años noventa solo excepcionalmente

superaron las trescientas víctimas mortales, nunca llegando a alcanzar a las quinientas.

En 1978 el incendio de un cine en la localidad iraní de Abadán, provocado por extremistas shiíes causó la muerte a 440 espectadores, siete años después en 1985 el estallido, asimismo intencionado de un avión de Air India que volaba entre Montreal y Londres, llevado a cabo por fanáticos sijis, hizo que perdieran la vida los 329 pasajeros y tripulantes de abordo. En 1997, más de 410 persona murieron en una masacre perpetrada en la provincia argelina de Relizane, atribuida a miembros de la GIA (Grupos Islámico Armados).

Los atentados del 11 de septiembre, por su parte no ofrecen necesariamente el primer ejemplo de mega-terrorismo conocido a lo largo de nuestra historia contemporánea, aunque si fueron los primeros incidentes de esas características urdidos por actores no estatales; muchos analistas estarían de acuerdo en que los lanzamientos de sendas bombas atómicas sobre las ciudades japonesas de Hiroshima y Nagasaki en agosto de 1945, también pueden calificarse como un acto de mega-terrorismo.

Según consta en archivos altamente secretos posteriormente desclasificados, los propios mandos del Ejército Estadounidense consideraban que el recurso inicial para la utilización de tales artefactos debería ser lo *"suficientemente espectacular para que su importancia quedase reconocida Internacionalmente y dejar constancia de sus implicaciones geopolíticas a largo plazo y permitir que en la posguerra Estado Unidos se erigiera como el único país con verdadero poderío planetario. Todo ello requería a su vez seleccionar blancos que permitieran obtener el mayor efecto psicológico contra Japón, (no necesariamente militares) a fin de forzar la capitulación mediante el terror y la desintegración de la moral nacional"*⁴

⁴ Reinares, Fernando.- Terrorismo Global, Editorial Taurus, España 2003, pág. 109

Volviendo a los atentados de 11 de septiembre, importa destacar que en sí mismos constituyen un indicador de terrorismo global, se diseñaron y realizaron no a escala nacional, ni siquiera con relación a un ámbito regional determinado, si no tomando como referencia al conjunto de la sociedad mundial.

Su escenificación y cadencia estaban pensadas para garantizar la mayor cobertura posible por los medios de comunicación masiva, con ello el acceso directo o diferido a una audiencia de dimensiones planetarias. Al Qaeda, la red terrorista cuyos dirigentes planificaron y ordenaron aquellos atentados se preocupó incluso de tener dispuesto un video que difundir a la prensa Internacional.

Podría además decirse que los terroristas del 11 de septiembre e instigadores aprovechando las facilidades que para trasladarse, comunicarse y financiarse, proporcionan los avances tecnológicos inherentes al proceso de globalización, habían atentado contra ella misma; convirtieron medios regulares de transporte en despiadados utensilios destructivos, gracias al fanatismo y a unos simples cortadores de bolsillo, desatando nerviosismo y traumatismo psicológico muy difícilmente reversible.

Sin embargo, los antecedentes para una embestida de tal magnitud del terrorismo Internacional se encontraban ya presentes, solo faltaba amalgamarlos y quizá esta mera constatación hubiese sido suficiente para establecer las necesarias medidas de prevención, ya que el World Trade Center neoyorquino ya había sido objeto de un atentado grave, en febrero de 1993, cuando fundamentalistas islámicos colocaron una potente bomba en el estacionamiento subterráneo de una de las torres, a fin de que una se desplomara sobre la otra. Aunque eso no llegó a suceder la detonación del artefacto provocó la muerte a seis personas y heridas a varios centenares.

Y así finalmente ocurrió, un acto de interferencia ilícita a bordo de una aeronave sacudió las entrañas de la humanidad, convirtiendo a la aviación mundial en un poderoso medio de destrucción masiva, dejando una estela de pánico entre los millones de usuarios de este artefacto moderno cuya naturaleza es servir al hombre y facilitar el transporte alrededor del mundo.

Diecinueve secuestradores afiliados con Usama Bin Laden a la organización terrorista de Al-Qaida, tomaron dos aviones de American Airlines y dos aviones de United Airlines poco después de haber despegado; las aeronaves se encontraban llenas de combustible, saliendo de la Costa Este, en ruta con destino a California, los secuestradores estaban divididos en cuatro equipos y al menos un miembro de cada equipo tenía entrenamiento de piloto.

El intento de los secuestradores no era el de tomar cada uno de los cuatro aviones con sus pasajeros como rehenes para exigir demandas por su liberación, su objetivo era cambiar la trayectoria de las aeronaves y estrellarlas en contra de edificios emblemáticos.

Aproximadamente a las 0846, el vuelo 11 de American Airlines (AAL), un Boeing 767, con 92 pasajeros mas su tripulación, se estrello en la Torre Norte del World Trade Center (WTC). Aproximadamente 16 minutos después el vuelo 175 de United Airlines, aeronave B-767 con 65 pasajeros y tripulación colapsan contra la Torre Sur.

El primer avión volaba a una velocidad estimada de alrededor de 500 millas por hora cuando se impacto contra la torre, existen reportes que indican que el avión golpeó con una fuerza igual a 217,920 kg. de TNT; el impacto registró una magnitud en el sismógrafo de 0.9, equivalente a un pequeño sismo, la torre sur colapsó a las 0959, unos 57 minutos después de haber sido impactada y la torre norte colapso a las 1028.

Aproximadamente una hora después del primer ataque en contra del WTC, el vuelo 77 de AAL, aeronave B-757 con 64 pasajeros y tripulación, fue derrumbada sobre el Pentágono causando daño a una sección aproximada de 60mts. cuya estructura fue completamente destruida. Para ese momento el vuelo 93 de United Airlines (UAL) había sido secuestrado e iba en ruta a un punto desconocido, se especula que se dirigía al Campo David, la Casa Blanca o el Capitolio; los pasajeros a bordo de la aeronave de alguna manera se enteraron del incidente ocurrido a las Torres Gemelas y atacaron al agresor, sin embargo el B757 fue estrellado en un campo rural cerca de Shanksville, localizado en el Condado de Somerset, Pennsylvania, aproximadamente 25 minutos después del ataque al pentágono.

El avión se impactó en el suelo a una velocidad estimada de 1,064 km/h, causando un cráter de 16 mts. de profundidad, los 265 pasajeros a bordo de los cuatro aviones y sus correspondientes tripulaciones murieron asesinados.

No se sabe exactamente el proceder de los secuestradores, no es claro el hecho de que hayan tomado rehenes para apoderarse del control de la aeronave o simplemente forzaron el desvío del rumbo; algunos reportes fueron recibidos de pasajeros a bordo usando sus teléfonos celulares, diciendo que otros pasajeros y miembros de la tripulación habían sido asesinados o agonizaban a causa de heridas de navaja; una llamada reportaba que los secuestradores se movían a lo largo del avión, cortando la garganta de varios pasajeros. En uno de los aviones, dos individuos posiblemente el piloto y el copiloto, estaban reportados como asesinados o gravemente heridos; escenarios similares debieron haber ocurrido a bordo de los otros aviones.

Los secuestradores estaban armados con navajas de bolsillo, pero debieron tener algún otro tipo de arma a bordo, una aeromoza en AAL del vuelo 11 indicó que los secuestradores llevaban consigo un tipo de macana, así mismo

debieron haber usado sustancias irritantes en spray en contra de los miembros de la tripulación.

Otra llamada del vuelo 77 de AAL reportó que los secuestradores tenían cuchillos y navajas, adicionalmente en el vuelo 93 de UAL uno de los secuestradores amenazaba con tener a bordo una bomba pegada a su cuerpo, sin embargo, ninguna evidencia de explosión fue encontrada.

Uno o más terroristas en cada una de las aeronaves estaba sentado en primera clase y al menos uno de ellos fue sentado en frente al área de sobrecargos, teniendo acceso fácil a la cabina de pilotos; el resto de los secuestradores debieron haberse sentado a lo largo del avión, no necesariamente en los lugares que les habían sido asignados.

Existe una teoría de que no todos los participantes del secuestro sabían que ésta era una misión suicida, esto según un video en donde Usama Bin Laden dice *"...algunos de nuestros hermanos fueron enterados del fin de la misión cuando ya estaban en el avión y fueron ellos los encargados de tomar el control de los pasajeros y la tripulación durante el atentado".*⁵

Tres de los cuatro grupo de secuestradores consistía de cinco individuos y uno de cuatro, entre los cuales aparecen 15 sauditas, dos ciudadanos de los Emiratos Arabes Unidos, un libanés y un egipcio. Todos ellos entraron a Estados Unidos legalmente con visas expedidas por los consulados en el Medio Este y Europa, de acuerdo a los datos recabados por el Servicio de Naturalización e Inmigración.

Cuando estos individuos entraron a los Estados Unidos sus nombres fueron checados en la base de datos, pero no existía información alguna que los relacionara con criminales o terroristas; dos de los secuestradores habían

⁵ Revista Criminal Acts Against Civil Aviation 2001, Ob. Cit. Pág. 39

permanecido más tiempo del permitido en sus visas y uno de ellos había violado su visa de estudiante por nunca haberla presentado para tomar clases. Las autoridades no pudieron determinar la fecha de ingreso de seis de los secuestradores, debido a que en la base de datos y manifiesto de vuelos aparecen diferentes versiones de sus nombres.

No existen datos específicos que detallen lo ocurrido a bordo de cada uno de los cuatro aviones, durante el secuestro no hubo comunicación entre la Tripulación y la Torre de Control o entre los secuestradores y la Torre de Control; la poca información que se tiene provino de llamadas de celulares hechas por los pasajeros y la tripulación, como arriba se menciona se presume que los secuestradores mataron o hirieron a la tripulación para poder tomar el control de las cuatro aeronaves y poder así apagar todos los controles de ayuda y radio que los pudiera poner en contacto con tierra.

El vuelo 11 de AAL salió del Aeropuerto Internacional de Boston en ruta hacia el Aeropuerto Internacional de Los Angeles, California a las 0759, la última comunicación entre el piloto y personal de la Torre de Control se produjo 14 minutos después del despegue; sin embargo a las 0814 debido a una confusión del secuestrador que activo la radio, se escucho a alguien que decía tener algunos planes, por lo que todo el mundo debía quedarse quieto y cambiar la ruta del avión en dirección al Aeropuerto de origen, también dijo que nadie debía intentar nada que pudiera poner en peligro al avión; para ese momento el controlador notificaba a las autoridades que un secuestro estaba en progreso, unos minutos después el avión dio un súbito cambio de dirección hacia el sur, en dirección a Albany y posteriormente a la Ciudad de Nueva York, minutos después la aeronave detuvo la transmisión de todo tipo de señales.

El piloto del vuelo 175 de UAL, quien también había despegado desde el Aeropuerto Internacional de Boston, fue cuestionado por la Torre de Control si tenía contacto visual con el vuelo 11 de AAL, respondiendo afirmativamente, sin

embargo momentos después el capitán del 175 reporto haber escuchado una transmisión sospechosa durante la salida, "como alguien ansioso al micrófono, diciendo que todos están en sus sitios".

Al mismo tiempo una mujer de la tripulación del vuelo 11 de AAL contactó al área de reservaciones de AAL y proveyó algunos detalles de lo que estaba ocurriendo: relato que el avión había sido secuestrado por cuatro hombres dando el número de asiento de cada uno, sin embargo estos números no correspondían con los asignados en las reservaciones, tres de los secuestradores se localizaban en primera clase; la sobrecarga dijo que dos de sus compañeras habían sido apuñaladas y un pasajero de primera clase tenía una herida en la garganta y aparentemente estaba muerto. También indicó que los secuestradores se habían apoderado del frente del avión, con libre acceso a la cabina de pilotos a la cual ella había tratado de comunicarse sin respuesta alguna. Aparentemente el piloto también trato de alertar a las autoridades de los eventos abordo a través de activar secretamente el botón de transmisión de la radio; cuando se le pregunto a la sobrecarga si sabía la localización del avión contesto que podía ver edificios y agua. Ese fue el final de la conversación.

Varios minutos después, la tripulación del vuelo 175 de UAL procedente de Boston a Los Angeles suspendió la transmisión de sus señales, a las 0900 la última lectura del radar de la aeronave señalaba que ésta volaba a 18,000 pies de altura y descendía. Una sobrecarga abordo logro comunicarse al centro de operaciones y reportar que el resto de la tripulación había sido asesinada y el avión estaba secuestrado, en ese momento el avión fue desviado hacia su destino final. No se conoce nada más acerca de lo ocurrido a bordo del avión. La televisión pudo mostrar en vivo el momento de impacto en la segunda Torre del WTC.

El último contacto de radio entre la torre de control y el vuelo 77 de AAL fue a las 0850, hasta ese momento no había indicaciones de problemas a bordo

del avión que volaba del Aeropuerto Internacional de Virginia hacia el Aeropuerto Internacional de Los Angeles. A las 0856 el contacto con el avión desde tierra fue perdido, los controladores de tierra repetidamente trataron de hacer contacto sin éxito alguno, finalmente a las 0902 el vuelo 77 de AAL fue reportado como perdido, momentos después el avión se observó con dirección a Washington.

Dentro del avión una pasajera realizó dos llamadas a su esposo para decirle que el avión había sido secuestrado, indicaba que la tripulación y los pasajeros habían sido atados en la parte trasera del avión; posteriormente se descubrió que el piloto de esta aeronave había muerto ya antes del impacto final; después del contacto visual de la aeronave, se reportó un movimiento rápido en la dirección, estrellándose en el lado suroeste del Pentágono a las 0943.

Mientras tanto en el vuelo 93 de UAL en ruta al Aeropuerto Internacional de San Francisco procedente del Aeropuerto Internacional de Newark, se encendió el sistema que alertaba una intrusión a la cabina de pilotos; aproximadamente 20 minutos después un pasajero llamó desde su celular indicando un secuestro, unos momentos después el micrófono en la cabina de pilotos fue encendido en secreto para que el centro de Control en Cleveland escuchara lo sucedido a bordo, sin embargo las transmisiones fueron terminadas abruptamente.

A las 0940 la señal del transponder dejó de transmitir y el contacto con el radar fue perdido, a las 1004 el Aeropuerto John Murtha al sureste de Pennsylvania reportó una aeronave 15 millas al sur moviéndose rápido, el choque ocurrió varios minutos después; durante los primeros momentos del secuestro los pasajeros y la tripulación hicieron llamadas desde sus teléfonos celulares y relataron lo que estaba pasando.

Algunos reportes indican que los secuestradores permitieron estas llamadas; tres de los secuestradores armados fueron identificados en algunas de

las llamadas. De acuerdo a varios relatos los secuestradores llevaban una cinta roja en su cabeza y uno de ellos amenazaba con tener una bomba pegada a su cuerpo; un reporte dice que dos personas posiblemente el capitán y el primer oficial fueron recostados en la cabina de la primera clase, muertos o gravemente heridos.

Los 265 pasajeros a bordo de las cuatro aeronaves y sus tripulaciones fueron asesinados, en el Pentágono murieron 125 personas civiles y militares y se estima que 2,688 fueron muertas en el WTC; la cuenta inicial de personas asesinadas se calcula alrededor de 3,100.⁶

1.2 EUROPA

→ Enero 1°, 2001 – Bomba en el Aeropuerto de Charles de Gaulle, Francia

Durante la mañana un empleado de la agencia nacional oficial en la zona de carga del Aeropuerto Internacional de Charles de Gaulle en París, encontró el paquete de una bomba, depositado durante el transcurso de la noche. De acuerdo con la policía el paquete contenía una bomba de fabricación casera con doscientos gramos de un explosivo no especificado que fue dejado en la entrada de la oficina, la cual aparentemente se encontraba desocupada al momento de la explosión.

El atentado causo daños al edificio el cual se encontraba cerca de la terminal aérea de pasajeros. Nadie reclamo la responsabilidad del atentado.

→ Marzo 15, 2001 - Secuestro a un avión chartero de Turquía a Arabia Saudita.

Tres étnicos Chechenos secuestraron un vuelo charter aproximadamente 20 minutos después de haber despegado del departamento de Istanbúl en Turquía hacia Moscú en Rusia. Una pelea ocurrida durante el incidente, envió al avión TU-

154/6 de la Aerolínea Vnukovo a 10,000 pies en picada, afortunadamente los pilotos fueron capaces de mantener el control; la tripulación cumplió con las demandas de los secuestradores y dirigió el vuelo hacia Medina, Arabia Saudita.

Momentos después del aterrizaje el piloto se usó como barricada dentro de la cabina y junto con 60 pasajeros abandono la aeronave; un segundo grupo de pasajeros fue liberado por los secuestradores durante el curso de las negociaciones; el líder de los secuestradores fue identificado como el hermano de un opositor rebelde al gobierno Checheno. El secuestrador demandó el fin de la guerra en Chechenia y la liberación de un pariente encarcelado en una prisión Rusa, así como combustible para la aeronave; otros reportes sugieren que el secuestrador no quería regresar a Rusia, quería volar hasta Afganistán.

Rusia por su parte ofreció mandar un comando elite aniterrorista para finalizar el secuestro, pero las autoridades sauditas rechazaron su oferta; el medio día del 16 de marzo fuerzas especiales tomaron la aeronave liberando a 174 pasajeros y la tripulación, así como arrestando a dos de los secuestradores. Tres personas fueron muertas durante el asalto a la aeronave, incluido un secuestrador y muchas otras fueron heridas.

Mientras tanto líderes Chechenos negaron alguna participación en el atentado, los rebeldes chechenos fueron responsables del secuestro a la aeronave rusa en 1991, el secuestro al avión ferry de Turquía en 1996 y otras operaciones hostiles; el gobierno ruso solicitó que los dos secuestradores fueran devueltos a Rusia, sin embargo el gobierno Saudita rehusó su devolución.⁷

→ Abril 15, 2001 - Incendiaros a bordo de aeronave, Noruega.

Un indicador de alarma en la cabina de pilotos anunció fuego en la zona de carga N°3, por lo que el piloto de KLM abortó el despegue, la aeronave B727

⁶ IBIDEM, Pág. 38

⁷ IBIDEM, Pág. 18

en ruta de Amsterdam al Aeropuerto de Schipol en Tel Aviv, Israel se declaró en emergencia y se ubicó en un área designada para ser inspeccionada por el cuerpo de bomberos. Cuando no hubo indicación física de fuego activo, el escuadrón juzgó que el indicador de fuego había fallado. Poco tiempo después de que esta falsa alarma fue aclarada, un segundo indicador avisó de un incendio en uno de los baños del avión; uno de los sobrecargos extinguió el fuego causado por toallas y papel de baño encendido.

Sin embargo una tercera alarma de fuego sonó y un miembro de la tripulación extinguió el fuego provocado en un segundo servicio sanitario; en ese momento, el capitán decidió evacuar la aeronave.

La policía alemana detuvo a cuatro pasajeros, todos hombres israelíes adolescentes quienes fueron sospechosos de haber provocado los incendios; después de los primeros interrogatorios dos de los sospechosos fueron liberados, mientras tanto los otros dos fueron formalmente arrestados y acusados por incendio.

De acuerdo a KLM y el vocero de la policía el fuego fue provocado deliberadamente con propósitos de vandalismo; posterior a las investigaciones los dos sospechosos fueron liberados por tener evidencia insuficiente para probar su culpabilidad.⁸

→ Julio 26, 2001 – Atentado bomba al Aeropuerto de Málaga, España.

Dos llamadas telefónicas del grupo terrorista Vasco (ETA) amenazaron con hacer explotar una bomba en el Aeropuerto Internacional Pablo Ruiz Picasso en Málaga; no mucho tiempo después de recibir las llamadas la policía encontró un auto sospechoso estacionado a tres cuadras del Aeropuerto; el vehículo coincidía con la descripción proporcionada por la llamada del grupo ETA, el auto había sido reportado como robado y portaba placas de circulación falsas.

⁸ IBIDEM, Pág. 19

La terminal aérea fue evacuada y las calles aledañas al Aeropuerto cerradas, así mismo los vuelos de llegada fueron colocados en áreas remotas; tres hombres del escuadrón antibombas del departamento de policía trabajaron cinco horas en desactivar un aparato encontrado en un compartimiento del carro con 60 kilos de dinamita, que eran al menos la mitad de un robo efectuado a principios del año en Grenoble, Francia. En octubre de 2001 ETA reclamó la responsabilidad del atentado; Este atentado bomba fue un incidente motivado por cuestiones políticas⁹

→ Agosto 27, 2001 Atentado bomba al Aeropuerto de Madrid, España.

Después de una llamada telefónica del grupo terrorista ETA, un carro bomba explotó en el estacionamiento del Aeropuerto Internacional de Madrid, España; la explosión de aproximadamente 50 a 60 kg. de dinamita en el auto robado usado para provocar el daño produjo el colapso de un nivel entero del estacionamiento. Mas de 100 vehículos fueron dañados, no hubo heridos. Las autoridades reportaron que el carro fue robado los primeros días del mes en Guernica (provincia Vasca) y conducido hasta Madrid por los miembros de ETA y lo colocaron en el estacionamiento media hora antes del aviso telefónico.

Se especula que la dinamita utilizada era parte de un robo de explosivos realizado en Grenoble, Francia a principios del 2001.¹⁰

→ Diciembre 22, 2001 Atentado bomba contra aeronave de American Airlines en un vuelo de Francia hacia E.U.A.

Un pasajero a bordo del vuelo 63 de American Airlines, trato fallidamente de detonar un improvisado explosivo colocado en la suela de sus zapatos. El supuesto hombre bomba se colocó en un asiento con ventanilla, a un lado del tanque de combustible de la aeronave B767-300; atrajo la atención hacia él por

⁹ IBIDEM, Pág. 20

¹⁰ IBIDEM, Pág. 21

aproximadamente 90 minutos durante el vuelo tratando de encender el artefacto colocado en la suela de sus zapatos. Varios pasajeros colaboraron con la tripulación para el sometimiento del individuo, el cual fue sedado. El vuelo procedente del Aeropuerto Internacional de Charles de Gaulle en París, con destino al Aeropuerto Internacional de Miami con 183 pasajeros y 14 tripulantes, se desviaron al Aeropuerto Internacional de Boston en donde el individuo fue arrestado.

El pasajero, se reportó como un radical islamista nacido en Inglaterra, de padres jamaquinos y criado en el sur de Londres, es sospechoso de tener contactos con elementos del terrorismo Internacional.¹¹

1.3 ASIA

→ Enero 16, 2001 – Ataque en el Aeropuerto de Singapur – India

Seis separatistas Kashmir fuertemente armados atacaron el Aeropuerto de Srinagar; los militantes vestidos con uniformes de policías abrieron fuego contra el punto de chequeo justo antes de ingresar al Aeropuerto Internacional de la India.

El comandante Abu Ammar del grupo separatista Kashmiri se adjudicó la responsabilidad del atentado y remarcó que su finalidad era estrellar el avión en la torre de control; esa ocasión era el segundo atentado registrado en contra del Aeropuerto de Srinagar en la India.

Este ataque se registro como un incidente motivado por cuestiones políticas.¹²

¹¹ IBIDEM, Pág. 22

¹² IBIDEM Pág. 10

→ Enero 27, 2001 – Secuestro en el aire – Thailandia a Emiratos Arabes Unidos

Un hombre de 31 años armado con un pequeño cuchillo abordó el vuelo 153 de la aerolínea Gulf Air, en el Aeropuerto Internacional de Thailandia. El Airbus A340 estaba en ruta hacia los Emiratos Arabes Unidos con 202 pasajeros y 11 tripulantes; el atentado ocurrió aproximadamente tres horas antes del aterrizaje programado, el terrorista se aproximó a la cabina de pilotos e intentó forzar la puerta para entrar utilizando el arma blanca en su poder, sin embargo fue rápidamente sometido por el capitán y dos pasajeros más. El avión aterrizó a salvo en el Aeropuerto de Abu Dhabi y el terrorista fue capturado por las autoridades; sin embargo no se realizaron demandas durante el incidente, a lo que el terrorista respondió que lo que deseaba era llegar a Australia.¹³

→ Julio 20, 2001 – Bomba a oficina de línea aérea - Afganistán

Durante las primeras horas de la mañana, ocurrieron dos explosiones en el Hotel Kabul ubicado en el centro de la ciudad capital de Afganistán; una de las explosiones fue causada por una bomba ubicada en el aire acondicionado de las oficinas de la aerolínea Ariana Afghan, ubicadas en el Hotel. La explosión rompió ventanas de la oficina de la aerolínea e hirió a un hombre. La segunda explosión fue también causada por una bomba detonada en el corredor del hotel sin causar pérdidas humanas.

Esta explosión fue la última de una serie de atentados menores con bombas en Kabul, de las cuales el Talibán culpó a la Alianza del Norte; no obstante ésta negó los hechos.

→ Julio 24, 2001 – Ataque al Aeropuerto de Colombo en Sri Lanka

El grupo autodenominado Liberación de Tigres del Eelam Tamil (LTTE) planearon un ataque a la base militar del Aeropuerto Internacional de Bandaranaike en Colombo; el ataque inició con un fuego intenso al Aeropuerto

que incluía morteros, cohetes, granadas y explosivos. Tres aeronaves de la aerolínea Sri Lanka fueron destruidas y otras tres fueron dañadas durante el ataque, así mismo ocho aeroplanos de la fuerza aérea de Sri Lanka fueron dañados, murieron seis militares y otros once fueron gravemente heridos, seis civiles y empleados del Aeropuerto también fueron lastimados. Como resultado del asalto, las operaciones del Aeropuerto fueron suspendidas temporalmente y los vuelos Internacionales desviados a la India; se presume que el atentado contra el Aeropuerto se produjo como resultado al ataque que la fuerza aérea de Sri Lanka había realizado a principios de ese mismo mes en contra del LTTE, coincidiendo también con el aniversario de la guerra civil de 1983; Este ataque fue motivado por cuestiones políticas.

→ Agosto 20, 2001 – Prevención contra ataque al Aeropuerto de la India.

La policía reporta un ataque de separatistas Kashmir en contra del Aeropuerto de Satwari en Jammu, India, oficiales de seguridad reportan muertos a dos miembros del grupo separatista aproximadamente a dos kilómetros del Aeropuerto. Los militares tenían en su poder explosivos y armas automáticas que fueron usadas en el ataque planeado. La seguridad dentro y alrededor del Aeropuerto fue reforzada después del incidente.¹⁴

→ Octubre 20, 2001 - Atentado bomba, Aeropuerto de Islamabad, Pakistán.

Personal de seguridad del Aeropuerto informo de la existencia de una pequeña maleta abandonada a las afueras del Aeropuerto Internacional de Islamabad, Paquistán; después de investigar el área y anunciar por altavoz para identificar al propietario, la maleta fue removida a un área especial contra bombas. Veinticinco minutos después de ser descubierta se detono una explosión proveniente del paquete causando mínimos daños. Nadie se adjudicó la responsabilidad del atentado.

¹³ IBIDEM, Pág. 11

¹⁴ IBIDEM Pág. 12

→ Octubre 25, 2001 - Atentado bomba oficina de la Aerolínea Internacional de Pakistán

La policía desactivó una bomba minutos antes de que explotara, cerca de la oficina de la Aerolínea Internacional de Pakistán en Kariachi; un transeúnte notó un sospechoso objeto dejado en la acera cerca de la oficina de la aerolínea e informó a la policía. Después de las investigaciones iniciales la policía indicó que el escuadrón de bombas, desarmó el dispositivo el cual estaba en una bolsa de mano, consistente en un kilogramo de explosivos plásticos, un detonador electrónico, amplificador y alarma de tiempo. Nadie se adjudicó la responsabilidad del atentado.

1.4 AFRICA

→ Enero 23, 2001 – Secuestro aerolínea Yemen Airways

Aproximadamente 15 minutos después del despegue, un ciudadano iraquí secuestró el vuelo 448 de la compañía Yemen Airways, en el tramo nacional Sanna con destino a Al-Hudayadah, demandando cambiar el rumbo hacia Bagdad, Iraq.

El secuestrador estaba armado con un arma en forma de bolígrafo y amenazaba con cargar explosivos en su portafolio; la tripulación del vuelo persuadió al secuestrador para que permitiera bajar la aeronave Boeing 727 en el Aeropuerto de Djibouti para cargar combustible, finalmente el secuestrador fue capturado y entregado a las autoridades.

Durante el atentado ninguno de los 91 pasajeros y su tripulación sufrieron heridas ni daño alguno; el secuestrador fue extraditado a Yemen y condenado a 15 años de prisión.¹⁵

→ Mayo 9, 2001 – Balacera a bordo de la aeronave Red Cross – Sudán

La aeronave Red Cross Kingair fue impactada dos veces por un arma de bajo calibre mientras volaba sobre Didinga Hills, localizado aproximadamente a 50 millas náuticas de Lokichoggio, al suroeste de Sudan. Ambos impactos traspasaron la cabina de pilotos, asesinando a un copiloto danés inmediatamente. La cabina de pasaje sufrió descompresión a causa de los impactos y la aeronave fue obligada a realizar un aterrizaje de emergencia.

→ Agosto 9, 2001 – Atentado bomba en contra de las oficinas de Qatari Airways – Libano.

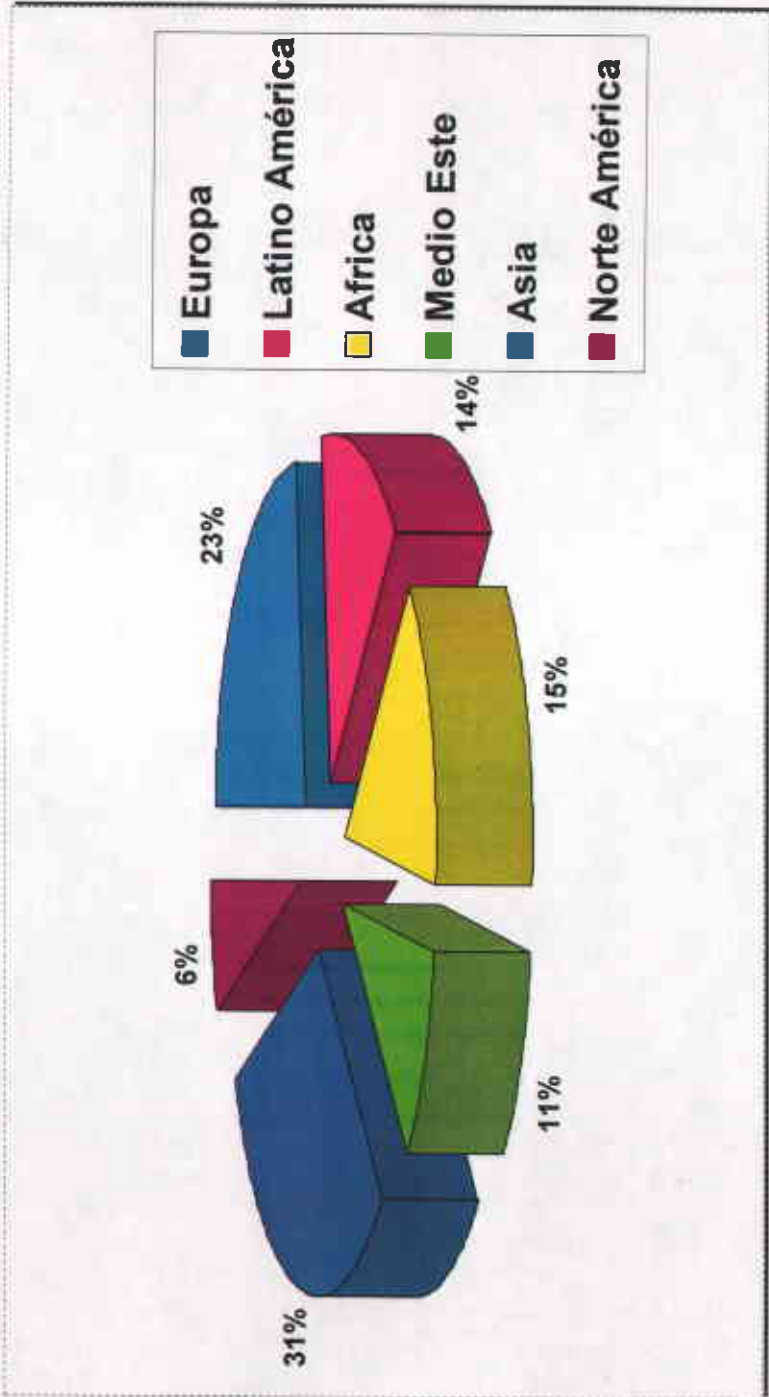
Una persona fue herida cuando un explosivo fue detonado en la puerta de entrada de las oficinas de Qatar Airways, en Beirut Libano. La organización autodenominada “Organización de Células Revolucionarias del Golfo de Arabia” se adjudicó la realización del atentado por acusar al propietario de la compañía de mantener contacto secreto con la seguridad de Israel.¹⁶

¹⁵ IBIDEM, Pág. 36

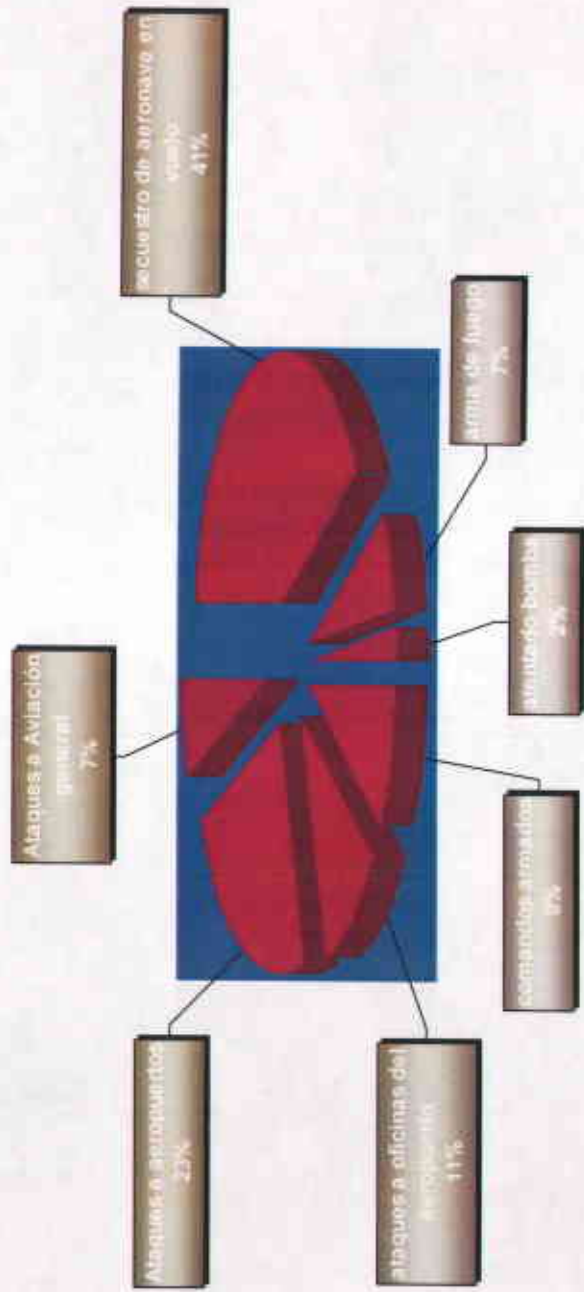
¹⁶ IBIDEM, Pág. 36

1.7. Estadísticas

Actos de interferencia ilícita por Área Geográfica
1997-2004



Actos de interferencia ilícita por Categoría 1997-2004



CAPITULO II

ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL DELITO

2.1. DEFINICION DE LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA

Como una cuestión previa a una definición acerca de los actos de interferencia ilícita surge uno de los primeros dilemas a enfrentar, éste se refiere a la terminología más adecuada que se debe utilizar la cual describa verdaderamente un acto delictivo en contra de una aeronave.

El delito cuyo estudio será objeto en el presente tema de tesis ha recibido numerosas denominaciones, entre las que podemos mencionar las siguientes:

- Piratería Aérea
- Secuestro de Aeronave
- Extorsión de Aeronave
- Apoderamiento Antijurídico
- Apoderamiento Ilegítimo
- Apoderamiento Ilícito
- Interferencia Ilícita
- Dominio Ilícito de Aeronave
- Agresión Armada Contra Aeronaves en Vuelo
- Agresión Armada Contra Aeronaves en Líneas Regulares
- Desviación Compulsiva
- Infracciones a Bordo de una Aeronave
- Ataques Contra la Seguridad Aérea en Vuelo
- Atentados contra la Aviación Civil
- Captura Ilícita de Aeronaves

- Control ilícito de Aeronaves
- Apropiación de Aeronaves
- Terrorismo Aéreo, etc.

A estas múltiples definiciones debe señalarse que en el idioma inglés se utilizan normalmente las expresiones *Hijacking* o *Aerial Hijacking*.

La expresión más comúnmente empleada a través de los medios de comunicación es el de "Piratería Aérea", sin embargo esta denominación ha recibido fuertes críticas como la realizada por el profesor de Derecho Aéreo y del Espacio en la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense (Madrid), Don Luis Tapia Salinas señala que *"...obligar a cambiar la ruta a una aeronave mediante la coacción o amenaza de realización de un mal a la tripulación o a los pasajeros, no puede recibir, por inapropiada, la denominación de piratería, pues aparte del marcado sabor marítimista de la expresión, vinculada con tradiciones y determinadas épocas históricas, es sabido que el término piratería, supone en la casi totalidad de los casos, y entre otras condiciones, una actividad y violencia realizadas desde fuera del buque o nave por medio de la intimidación desde tierra o desde otro buque o aeronave, por medio del abordaje"*¹⁷

Este término, a pesar de haber sido propuesto en la Conferencia de Tokio de 1963, fue en definitiva rechazado por como lo expresa el Dr. Juan Carlos Faidutti E., profesor de la Escuela de Diplomacia en Ecuador, *"...una forma de piratería contra la aeronave está ya tipificada en el Convenio sobre Alta Mar de Ginebra de 1958, donde se contemplan los actos cometidos por la tripulación o pasajeros de una aeronave o buque contra otra aeronave, mientras que lo que se discutía era el acto realizado por personas que van en su interior"*¹⁸

¹⁷ Tapia Salinas, Luis.- Curso de Derecho Aeronáutico, Editorial Barcelona, España 1980, Pág. 501

¹⁸ Faidutti, Juan Carlos.- Revista de la Escuela de Diplomacia de la Universidad de Guayaquil, Ecuador, 1973, Pág. 56

Otro de los motivos por el cual se rechaza éste término es por que generalmente, el delito en cuestión sobre aeronaves tiene una finalidad política y la piratería siempre es motivada por cuestiones diferentes a los políticos, al respecto Charles Atala señala que "... podría constituir piratería, según el derecho Internacional, si ésta ha sido cometida en alta mar o en el aire, en el caso que los agresores logran controlar el barco o avión, y sus motivos no eran políticos"¹⁹

No obstante las críticas formuladas al término en comento, éste ha tenido un cierto grado de aceptación, como lo demuestra el hecho de que en 1790 el Instituto del Aire y Leyes Espaciales de Montreal, Canadá, realizara una conferencia denominada Piratería Aérea y Leyes Espaciales.

Este hecho se podría considerar como significativo, si tomamos en cuenta que en el Capítulo IV de la Convención de la Haya usa el término de Apoderamiento ilícito de una Aeronave, la cual se considera más apropiada.

Por su parte Nancy Douglas Joyner afirma que la expresión piratería aérea esta limitada a tres áreas, la primera considerada como una forma de denominación popular para enfatizar la grave naturaleza criminal del secuestro de una aeronave, por parte especialmente de los medios de comunicación. En segundo lugar, este término puede denotar la manera precisa de expresarse en algunas leyes nacionales diseñadas para disuadir las incidencias locales del crimen.

Por último cuando se habla de piratería aérea se está practicando una extensión del concepto tradicional cuando es ejecutada fuera de la jurisdicción de algún Estado, concordando eso con el artículo 15 de la Convención de Ginebra sobre Alta mar de 1958.²⁰

¹⁹ Atala, Charles.-Le Hijacking Aérien ou la Maitrise Illicite, Editions Leméac, Ottawa, 1973, pag 29

²⁰ Douglas Joyner, Nancy. Aerial Hijacking as an International Crime, N.Y., 1974

En razón de lo anterior y debido a que el uso de la expresión piratería en los tratados Internacionales no es plenamente satisfecho, para lo concerniente al presente trabajo, el término de *Piratería Aérea* no se considerará como adecuado.

En cuanto a la expresión *apoderamiento ilícito de aeronaves*, el jurista español Enrique Mapelli, señala que "...pudiera resultar la más recomendable, para estos hechos delictivos, ya que viene además abonada porque es la que se utiliza en el Convenio Sobre Infracciones y Ciertos Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, corrientemente llamado Convenio de Tokio"²¹

Indica que en el capítulo IV de dicho texto internacional se define la violencia o intimidación que puede cometerse para el apoderamiento, interferencia o ejercicio de control de una aeronave en vuelo y se utiliza la rúbrica de apoderamiento ilícito de una aeronave, por lo que a su juicio ésta es la oración más indicada y aceptable, desechando la de secuestro y piratería aérea.

A lo anterior cabe agregar que la llamada Convención de la Haya de 1970 se denominó Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves; Mapelli además afirma que aunque considera aceptable el uso de la expresión apoderamiento ilícito de aeronaves, señala que en el idioma español existe una palabra verdaderamente definitoria y que encuadra perfectamente con estos hechos; es la de extorsión.

Según el diccionario de la lengua española proviene del latín *extorsionis*, significa acción y efecto de usurpar o arrebatar por la fuerza una cosa a uno, teniendo una segunda opción de daño o perjuicio. "La claridad del vocablo nos hace que propugnemos su utilización como las más adecuada y precisa"²²

²¹ Mapelli López, Enrique.-Consideraciones Sobre la Extorsión de Aeronaves, Revista N°31, 1969 Pág. 265.

²² IBIDEM, Págs. 265 y 266,

Considerando que para la Legislación Mexicana en su Artículo 390 del Código Penal Federal indica que el delito de extorsión se entiende como *"Al que sin derecho obligue a otro a dar, hacer, dejar de hacer o tolerar algo, obteniendo un lucro para si o para otro causando a alguien un perjuicio patrimonial..."*, en lo que respecta a este término no parece ser el más adecuado para usarlo, en el presente estudio.

Otro de los términos de mayor difusión sobre todo en los medios informativos es el de secuestro de aeronaves, para Tapia Salinas esta denominación no puede aceptarse porque el término es usado jurídicamente, a parte de un sentido de embargo o depósito judicial, como el apoderamiento o privación de la libertad a una persona con animo de obtener un determinado lucro a cambio de su libertad.

Sobre el particular Mapelli afirma que el vocablo implica un embargo, que no cuadra en los hechos a los que nos referimos.

Una de las denominaciones que cuenta con mayor aceptación entre los juristas, fuera de la de apoderamiento ilícito de aeronaves, empleada en una resolución de la OACI (Organización Internacional de Aviación Civil) en mayo de 1969 es aquella que se refiere a actos que constituyen una interferencia ilícita de la aviación; en muchos artículos y publicaciones modernas sobre el tema se habla de interferencia ilícita de aeronaves.

En cuanto al empleo del referido término, Mapelli expresa que sin duda se acerca más a la verdadera naturaleza de los hechos que tan gravemente afectan al tráfico aéreo y formula la siguiente crítica: "No obstante si se medita, no es una mera interferencia lo enjuiciado, ya que en muchos de los casos que prácticamente se han producido la interferencia tiene lugar mediante un verdadero

apoderamiento de la aeronave, sin perjuicio de que con posterioridad ésta sea devuelta o no a su legítimo explotador”²³.

En cuanto a lo anterior se debe mencionar que puede haber actos de interferencia ilícita que pongan en peligro la seguridad de la aeronave, sin que ellos impliquen un apoderamiento de la misma, ya que no todos los actos de interferencia se manifiestan necesariamente por éste medio, a este respecto cabe hacer notar la diferencia existente entre los actos de interferencia ilícita y la llamada interceptación de aeronaves, la cual constituye un acto de soberanía de Estado que obliga a una aeronave a aterrizar para su identificación y registro cuando ésta haya ingresado a su espacio aéreo sin la autorización correspondiente, o sobrevuela una zona prohibida.

A este respecto es pertinente recordar el incidente del Boeing 747 de Korean Air Lines ocurrido el 31 de agosto de 1983, cuando transportaba 269 pasajeros de catorce nacionalidades diferentes desde el Aeropuerto Internacional Jonh F. Kennedy, en Nueva York con destino a Seúl, Corea; debido a una desviación de su ruta penetró al espacio aéreo ruso siendo derribado por un avión militar soviético; el grave incidente provocó una indignada reacción de la mayoría de las naciones del mundo, que protestaron por este ataque militar en contra de un avión civil.

Regresando al tema que nos ocupa, también se ha pretendido ocupar la expresión inglesa de *hijacking*, sin embargo su empleo en el idioma castellano es rechazado en general por todos los autores, debido a que este vocablo tal y como lo señala Rogelio Maciel, “...además de ser extraño a nuestro idioma, es difícilmente traducible y de serlo no encajaría con la moderna figura del delito al que pretende nominar”²⁴.

²³ IBIDEM, Pág. 264.

²⁴ IBIDEM Pág. 263.

En cuanto al significado de esta palabra del slang norteamericano, según Maciel consiste en el salteamiento o atraco a mano armada realizado mediante la intercepción de vehículos en marcha y que se origino, según dice, en Hi Jack (hola Jack) con que los vagabundos saludaban a sus victimas en el momento de asaltarlas.

Cabe señalar que en la Convención de Tokio, como en la de la Haya, no se emplea este vocablo inglés, sino los elementos de Apoderamiento ilícito de aeronave.

También suele utilizarse la expresión de *sky jacking* que alude al cielo, pero que resulta difícil de traducir exactamente al castellano. Al observar la legislación actualmente existente en Los Estados Unidos, puede apreciarse que se usa con gran frecuencia la denominación de *aircraft piracy* (piratería de aeronave).

Entre otras denominaciones usadas se encuentra la de *desviación compulsiva de aeronave en vuelo*, algunos juristas la critican diciendo que ofrece un campo restringido y parcial de la acción ilícita al referirse tan solo a la desviación compulsiva. La acción no tiene que orientarse a la desviación de la aeronave, si no que puede pretender otras finalidades variadas o complementarias de la propia desviación.

Esta critica se comparte ampliamente en tanto que de haber una serie de actos que pongan en peligro la seguridad de la aeronave, sin que ellos importen desviación de la misma, lo que ocurriría por ejemplo, cuando se amenaza con hacer estallar el avión, si no se liberan a determinados miembros de un grupo terrorista o no se entrega determinada suma de dinero.

Charles Atala propone la utilización del término dominio ilícito de aeronaves, por cuanto estima que éste calza mejor con las nuevas figuras

delictivas que han surgido en los últimos tiempos, según el autor, debido a que esta expresión "...implica un golpe de autoridad, un control imperativo de la aeronave, por un agente decidido a apoderarse o hacerse dueño del vehículo aéreo, no para apropiarse definitivamente, pero sí para servir momentáneamente sus deseos criminales"²⁵

Desde el punto de vista de Enrique Mapelli no parece apropiado el empleo de la expresión *dominio*, por cuanto puede prestarse a confusiones, ya que denota la idea de propiedad y construye un derecho real, lo que obviamente no encuadra con la situación analizada, ya que sería absurdo pensar que los agresores tuvieran un derecho de propiedad sobre la aeronave. Cuando mucho podrían tener una especie de posesión violenta sui géneris caracterizada por ser esencialmente transitoria, mientras la aeronave se encuentre bajo su control.

Con la finalidad de resaltar el hecho del control imperativo de la aeronave, resulta más clara y apropiada la denominación oficial de *apoderamiento ilícito de aeronaves*.

Otra expresión usada ha sido la de agresión armada contra aeronaves de líneas regulares, al respecto Mapelli opina que "...el área de actuación de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) la cual emplea éste término en un documento emanado por su Director General, se refiere a las líneas regulares de aeronavegación, pero es indudable que la agresión armada puede tener lugar en aeronaves que no cubren servicios regulares: tampoco parecen muy adecuadas las palabras agresión armada; la interferencia puede ser meramente coactiva e incluso sin la utilización de armas".²⁶

Al respecto se puede agregar que el término de agresión armada contra aeronaves de líneas aéreas regulares es demasiado limitado, constituyendo solo una de las posibles hipótesis, quizá la que ocurre con mayor frecuencia.

²⁵ Atala, Charles.- ob.cit., Págs. 23.

De acuerdo a lo antes expuesto se comprueba que las denominaciones empleadas son muy variadas y que no existe un consenso acerca de cual de ellas describe mejor el delito, por lo cual para efectos del presente estudio usaremos la expresión *actos de interferencia ilícita* en el título del presente trabajo, por considerar ser la más indicada para el delito que nos ocupa.

No obstante lo anterior, debemos destacar las denominaciones más usadas entre los juristas y por ende las que hoy tienden a ser las más aceptadas, así tenemos apoderamiento ilícito de aeronaves e interferencia ilícita de aeronaves que ya tienen un carácter oficial al ser utilizadas tanto en la Convención de Tokio como la de la Haya.

Con el transcurso del tiempo, empezaron a surgir una serie de figuras delictivas que iban mucho más allá del clásico apoderamiento ilícito de una aeronave; esta fue la razón por la cual se celebró en septiembre de 1971 una conferencia diplomática cuyo resultado fue el *Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil*.

Estos nuevos tipos delictivos se refieren básicamente a los atentados contra las instalaciones o servicios de la navegación aérea o la comunicación de informes falsos que pongan en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo. En esta misma Convención se consideró que los actos ilícitos contra la aeronave se realizan no solo mientras ella se encuentre en vuelo, si no que además cuando este en servicio, es decir, 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 maestro Tapia Salinas en su *Curso de Derecho Aeronáutico*, titula esta materia como *Actos ilícitos contra la aviación civil internacional*, abarcando así dos

²⁶ Mapelli López, Enrique.- Ob. Cit, Pág. 264.

tipos de conductas punibles: el apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo y los atentados contra la seguridad de la aviación civil.

Al respecto señala que ambas "... afectan a la aviación civil, tanto en su aspecto dinámico de la navegación aérea a través de las aeronaves en vuelo, como en su condición estática de destrucción de aeronaves en tierra o en servicio, atentados contra las instalaciones aéreas, de comunicación, de ayuda, control, etc." ²⁷

Aunque se trata de dos tipos delictivos esencialmente diferentes, no podemos desconocer que un acto de apoderamiento ilícito de una aeronave, constituye también un atentado contra la seguridad de la población civil en tierra.

En nuestra opinión los actos de naturaleza ilícita, tendientes a interferir con el curso normal de las operaciones dentro de una aeronave, constituye la figura clásica de este tipo de delito, por lo que ahora nos ocuparemos de estudiar el concepto de los actos de interferencia ilícita a bordo de aeronaves.

2.2. CONCEPTO DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA

Así como ha resultado difícil encontrar una denominación que describa adecuadamente esta conducta ilícita propia del siglo XXI, se tiene el mismo problema al tratar de definirla.

A continuación citaremos determinadas definiciones de este delito:

Valladao estima que *"...la piratería aérea es todo acto por el cual una aeronave privada es utilizada con fines personales, ilícitamente, en violación de la libertad y de la seguridad del tráfico aéreo, con violencia, amenaza de violencia o*

²⁷ Tapia Salinas, Luis.- Ob. Cit., Pág. 449.

fraude, o por el cual un aeronave privada es tomada en un vuelo por una persona de abordaje que perturba su explotación, se apodera o ejerce su control o esta a punto de cumplir tales actos”²⁸

Como primer punto separa la circunstancia específica de aeronave privada, lo cual también realiza las Convenciones de Tokio, La Haya y Montreal, en las cuales también se excluye expresamente de su campo de aplicación las aeronaves militares, de aduana y de policía. Algunos autores como Mapelli, señalan que el delito se comete sólo a bordo de una aeronave comercial.

Tratándose de la libertad y la seguridad del tráfico aéreo está refiriéndose a la violación de los bienes jurídicos tutelados, que son fundamentales en este delito.

Para Folchi, los bienes jurídicos tutelados que pueden ser lesionados en la comisión de este delito son: *“... la seguridad en vuelo, la seguridad de terceros en la superficie o la seguridad de la nación, todos desde el punto de vista general y de forma específica si se trata de una máquina de línea regular de transporte, la regularidad del servicio.”²⁹*

En relación con esta definición habrá que aclarar que la *utilización con fines personales*, no es necesariamente aplicable, cuando los ejecutores materiales pertenecen a grandes instituciones terroristas, como lo fue en el caso de los atentados del 11 de septiembre de 2001 a Estados Unidos.

El profesor Juan Carlos Faidutti E. dice: *“El apoderamiento ilícito de aeronaves es un delito internacional que atenta contra la libre comunicación de los*

²⁸ Valladao, Haroldo.- “Nouveau Délit International », Revue Générale del Air, Paris 1969, N°3, Pág. 268, citado por Enrique Mapelli López en un Ensayo de un concepto del delito de apoderamiento ilícito de aeronaves”, 1972 Pág. 2, Novena Conferencia Interamericana de Derecho Aeronáutico, Panamá.

²⁹ Folchi, Mario.-Los Delitos Aeronáuticos, Editorial Buenos Aires, Argentina 1970, Pág. 112.

pueblos y la seguridad del vuelo que, cometido por persona o personas ocupantes de una aeronave comercial en vuelo, lo desvían de su ruta con propósitos ajenos a los del servicio de transporte, desposeyendo al comandante del mando de la misma mediante violencia o intimidación sobre personas o cosas.”³⁰

Sustituyendo la expresión “... con propósitos ajenos a los del servicio de transporte”, en vez de la frase “... utilizada con fines personales”, parece dar un sentido más preciso a la descripción que nos ocupa.

Para Luis Tapia Salinas, comete este delito “... *toda persona que a bordo de una aeronave en vuelo, mediante violencia o cualquier forma de intimidación se apodere de la aeronave, ejerza el control de la misma o intente cometer cualquiera de tales actos.*”³¹

De acuerdo al artículo 1° de la Convención de La Haya, comete este delito, “...*toda persona que a bordo de una aeronave en vuelo, ilícitamente, mediante violencia y 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.*”

Para Bravo Navarro el delito de apoderamiento o secuestro de aeronaves, consiste en “...*todo acto de violencia cometido a bordo de una aeronave en vuelo, que tienda ilícitamente a someter a ésta al control de agente, despojando al comandante y personal de tripulación de sus facultades de mando y dirección.*”³²

Derivado de ésta última definición se desprende la pregunta ¿puede ser el propio capitán o algún miembro de la tripulación quien se apodere ilícitamente de la aeronave? Hechos de tal naturaleza han ocurrido, por ejemplo en el llamado

³⁰ Faidutti E., Juan Carlos.- Ob. Cit. Pág. 60

³¹ Tapia Salinas, Luis.- Ob. Cit, Pág. 515.

³² Bravo Navarro, Martín.- “Apoderamiento Ilícito de Aeronaves en Vuelo”, Revista de Aeronáutica y Astronáutica, 1970, Pág. 534.

caso "In Re Kavic, Bjelanovi y Arsenijevic", un avión de pasajeros yugoslavo fue desviado a Suiza por tres miembros de la tripulación, de tal suerte que la expresión "despojando al comandante y personal de la tripulación de sus facultades de mando y dirección" no cumple con los requisitos de una definición aplicable.

Para Angelo Raffaele Latagliata, "...la conducta de quien desvía un avión debe ser objetivamente ilícita con independencia de la finalidad subjetiva perseguida por el agente"³³; esta observación la destaca Mapelli como muy importante, al decir: "...no basta por tanto, el mero hecho de la captura o toma de control de la aeronave, aunque se realice con violencia o amenaza, si no que es también necesario que objetivamente el hecho no quede justificado por una circunstancia que lo haga jurídicamente autorizado o excluya la ilicitud penal"³⁴

El autor sostiene que el carácter ilícito de la conducta debe establecerse no solo en relación a la legislación nacional del Estado que deba juzgar el acto, si no también y principalmente, con referencia al Derecho Internacional Público.

Por su parte, Alvarez Roldán ha manifestado que "...el riesgo de destrucción que soporta la aeronave durante el tiempo de vuelo bajo la amenaza del delincuente, es inconmesurable. Cualquier error o nerviosismo de aquel puede ocasionar la catástrofe, máxime cuando un simple disparo puede crear el pánico entre los pasajeros, el derribo del avión, el mismo piloto puede ver afectadas, a consecuencia de la tensión psíquica que soporta, sus facultades y poner en peligro la dirección técnica y el aterrizaje del aparato"³⁵.

A este respecto podemos resaltar de manera enfática la especial naturaleza de los delitos cometidos a bordo de este tipo de medios de transporte,

³³ Mapelli López, Enrique.- Ob. Cit., pág. 69

³⁴ IBIDEM, Pág. 5

³⁵ Roldán Alvarez Alberto.- El Secuestro de Aeronaves, Revista de Aeronáutica y Astronáutica, Madrid 1969, Pág. 697

debido a la velocidad que desarrollan y lo frágil que resulta la seguridad de los pasajeros y tripulación a bordo.

En seguida citaremos la definición de Enrique Mapelli: "El apoderamiento ilícito de aeronave es un delito internacional atentatorio a la libre comunicación de los pueblos y a la seguridad de la navegación aérea, que se comete mediante la violencia o intimidación, que se realiza sobre personas o cosas a fin de someter al control del agente una aeronave comercial en vuelo que ha perdido la protección efectiva de las autoridades situadas en tierra, desviándola antirreglamentariamente de su ruta, establecida según los planes de vuelo, desposeyendo al comandante del legítimo ejercicio de sus funciones y realizando ello con propósitos ajenos a los del servicio de transporte a que está afectada la aeronave, bien tenga lugar la violencia o intimidación sobre la máquina, cosas transportadas, sus ocupantes, viajeros o miembros de la tripulación y pudiendo tener lugar la violencia o intimidación por persona o personas ocupantes de la propia aeronave o por quien o quienes se encuentran fuera de la misma, cualquiera que sea el procedimiento utilizado".³⁶

En torno a esta definición cabe hacer mención que como una consecuencia de ser atentatorio contra la libre comunicación de los pueblos, lo que el autor considera como uno de los bienes jurídicos tutelados, le ha reconocido al delito un carácter internacional.

Según esta definición, otro bien jurídico tutelado, es la seguridad de la navegación aérea; esta expresión ha sido empleada con diferentes términos, lo que puede ser un poco confuso, por lo que citaremos lo que al respecto señala Tapia Salinas "... en el contexto de documentos oficiales el término seguridad, se ha venido empleando en su acepción ligada a la seguridad de vuelo y a la seguridad operacional, pero en cuanto se refiere a las medidas encaminadas a prevenir los actos de interferencia ilícita en contra de la aviación, que es el caso

³⁶ Mapelli López, Enrique.- Ob. Cit. , Pág. 24.

que nos ocupa, estamos utilizando otro concepto de seguridad siguiendo los criterios que en los Convenios Internacionales y Manuales adecuados viene estableciendo la OACI, utilizando el mismo vocablo".³⁷

El tema de la seguridad en el ámbito aéreo es muy amplio, por una parte se encuentran las medidas operaciones que cada una de las líneas aéreas debe tomar para el correcto desarrollo de sus actividades, en estrecha coordinación con las autoridades correspondientes en tierra, las cuales son absolutamente necesarias y por otra parte se encuentran las medidas de seguridad que deben adoptarse una vez producido un acto de interferencia ilícita de una aeronave.

Retomando la definición dada por Mapelli, ésta señala que el delito puede cometerse mediante violencia o intimidación no solo sobre las personas, si no también sobre las cosas, por lo que se desprende que una aeronave es extremadamente vulnerable, y los aeropiratas pueden ejercer el control de la misma con la sola amenaza de, por ejemplo, abrir las puertas o causar un incendio; en razón de lo anterior y con base en las Convenciones de la Haya y de Montreal, tenemos que el apoderamiento ilícito de aeronaves es un delito castigado de acuerdo a la legislación del país donde se realicen los hechos, cometidos con propósitos ajenos al servicio de transporte, atentatorio contra la libre comunicación de los pueblos y la seguridad de la navegación aérea, en el cual ilícitamente una o más personas a bordo de una aeronave privada que se encuentre en vuelo o en servicio, someten o intentan someter ésta bajo su control, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación que se realizan respecto de personas o cosas.

Cabe destacar que éste delito puede cometerse no solo cuando la aeronave se encuentra en vuelo, si no también cuando esta en tierra, es decir, en servicio; según el artículo 2° de la Convención de Montreal, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las

³⁷ Tapia Salinas, Luis.- Ob. Cit. Pág. 521.

puestas externas después del embarque y hasta el momento en que se abra cualquiera de estas puertas para el desembarque. Y se considera que una aeronave se encuentra en servicio desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo y hasta 24 horas después del aterrizaje.

Vamos a suponer que un apoderamiento ilícito se realice antes de cerrarse las puertas externas, encontrándose la aeronave con los pasajeros abordo y los motores encendidos, ¿debería quedar excluida de la definición antes dada?

Para Tapia Salinas el ejemplo mencionado constituye un atentado a los elementos e instalaciones de la aviación civil, sin embargo otros autores consideran que es necesario formular una distinción:

→ Pueden los infractores tomar o intentar tomar su control, en cuyo caso estaremos frente a un acto de apoderamiento ilícito, o bien

→ Si se destruyen o se causan daños a la aeronave dejándola incapacitada para el vuelo o se intenta cometer tal conducta, estaríamos frente a una de las clases de atentados contra las instalaciones y los elementos que protegen la seguridad del vuelo.

Una situación semejante se produjo en mayo de 1986, en el aeropuerto de Colombo, Sri Lanka que costó la vida de 21 personas, presuntamente perpetrado por la guerrilla Tamil, cuando la aeronave próxima a despegar se partió en dos y se incendió producto de una explosión; en este caso las puertas no se encontraban cerradas por lo que la aeronave no se hallaba en vuelo. Un diario publicaba que un testigo señaló que el piloto de la aeronave y tres miembros de la tripulación se encontraban entre los heridos, no obstante estar en el interior del edificio en el momento de la explosión, donde fueron alcanzados por trozos de escombros que volaron en todas direcciones.

Si estos delincuentes en vez de colocar las bombas, se hubieran encontrado a bordo de la aeronave, y por ejemplo, tomando varios pasajeros como rehenes hubieran exigido que el vuelo se cumpliera a un destino diferente al previsto, es evidente que nos encontraríamos con una situación absolutamente diferente, ya que tal acto constituiría un apoderamiento ilícito, no obstante que la aeronave no se encontrara en vuelo.

En la definición dada se precisa también que el delito se comete a bordo de una *aeronave privada* y no necesariamente *comercial* como lo indica Mapelli. Según el artículo 3 del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional, las aeronaves se clasifican en civiles y del Estado; cabe mencionar que las aeronaves del Estado quedan excluidas del presente estudio

Las aeronaves privadas o civiles a su vez se dividen en diferentes tipos: deportivas, de turismo, privadas o comerciales, taxis aéreos o ambulancias; las comerciales son las destinadas al transporte remunerado de pasajeros, carga y correo.

Autores como Mapelli estiman que éste delito solo se encuadra en aeronaves de uso comercial, dado que el delito atenta contra la libre comunicación de los pueblos, la aeronave deberá estar dedicada al transporte aéreo internacional o nacional, sea regular o no regular, por lo que aquellas dedicadas a actividades diferentes no deben ser consideradas para los efectos del delito que nos ocupa.

Autores como Folchi sostienen que basta que el delito recaiga sobre una aeronave privada, sin reducir su aplicación solo a las comerciales, por su parte Tapia Salinas expresa que "Aun estando conforme con la tesis de Mapelli de que en realidad el delito de apoderamiento ilícito de aeronaves atenta contra la seguridad de la navegación aérea y contra los principios de la libertad de comunicaciones, entenderemos que por lo que se refiere a la aplicación del

derecho positivo vigente, tanto nacional como internacional, no cabe una interpretación en sentido restrictivo, donde no se establece y, por ello, cada caso deberá ser analizado especialmente en el supuesto de aeronaves no comerciales, pues si es evidente que en muchos supuestos (fotografía, fumigación, publicidad, etc.), no se darán la condiciones y la intencionalidad del apoderamiento o la de hacerse el control de la aeronave, pueden existir casos contrarios”.³⁸

Aún cuando normalmente estos atentados recaen sobre aeronaves comerciales, ello no obsta para que puedan afectar a otro tipo de aeronaves privadas, tal y como se establece en los Convenios de Tokio, La Haya y Montreal, que solo excluyen de su campo de aplicación a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduana o de policía; por esta razón a contrario sensu deben aplicarse todas las demás

Si bien esta conducta delictiva generalmente es cometida con una motivación política, no sería adecuado restringirla a una finalidad determinada siendo estos propósitos ajenos al del servicio de transporte

Es importante subrayar que las anteriores definiciones se refieren al acto de interferencia ilícita, por lo que éstos solo pueden cometerse por medio de una acción, jamás por omisión, a este respecto Camilo Marks señala que: “...el apoderarse, interferir o ejercer el control de un avión supone un desplazamiento físico, una actividad motora del agente, que se traduce necesariamente en una alteración de la normalidad del vuelo. Si bien es perfectamente posible imaginar a alguien que deje morir a otro con una actividad deliberada, no lo es imaginar a éste mismo sujeto apoderándose de un avión por un no hacer”.³⁹

En cuanto a las otras figuras delictivas, también ellas pueden cometerse sólo por medio de una acción, lo cual se desprende del artículo 1° del Convenio de

³⁸ IBIDEM, Pág. 518

³⁹ Marks, Camilo. - “El Delito de Apoderamiento Ilícito de Aeronaves”, Revista de Derecho, Edición N°12, Editorial Jurídica de Chile, 1971, Pág. 119,

Montreal en el cual se emplean las expresiones siguientes: realice, destruya, coloque o haga colocar, dañe y comuniqué.

No obstante lo anterior, ¿puede una omisión o inacción poner en peligro la seguridad de la aviación civil?, pensemos por un momento que el personal encargado del mantenimiento o incluso los miembros de la tripulación, que ejecutan sus labores en forma incompleta; con el objeto de tomar en cuenta cualquier elemento que pudiera poner en peligro la seguridad de la aviación civil, Camilo Marks habla del *delito aeronáutico*, el cual define como "...toda acción u omisión, dolosa o culposa e ilícita, que directa o indirectamente, ponga en peligro la seguridad de la navegación aérea o que afecte las instalaciones o servicios de la misma"⁴⁰

Derivado de lo anterior podríamos considerar también el trabajo administrativo de los empleados de una aerolínea, que por algún olvido omitieran el servicio periódico de mantenimiento de un avión o hagan caso nulo de las mínimas medidas de seguridad a bordo de cualquier aeronave; en todo caso sería muy útil que dentro de nuestra legislación mexicana se realizara un texto positivo que enumerara y aplicara una sanción, para cada una de estas conductas que ponen en peligro la seguridad de la aviación civil y así mismo considerar como punibles los defectos de fabricación en piezas o partes de la aeronave, independientemente de que estas empresas no sean de nacionalidad mexicana.

2.3. ASPECTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS

Antes de pasar al estudio del delito que nos ocupa, definiremos el concepto de delito y sus elementos constitutivos; Para Edmundo Mezger, el delito es una acción punible, esto es, el conjunto de los presupuestos de la pena

⁴⁰ IBIDEM, Pág. 129.

Para Cuello Calón "...es la acción humana antijurídica, típica, culpable y punible".⁴¹ Por su parte Jiménez de Asúa textualmente expresa: "Delito es el acto típicamente antijurídico, culpable sometido a veces a condiciones objetivas de penalidad, imputable a un hombre y sometido a una sanción penal"⁴², en esta definición se incluyen elementos del delito: la acción, tipicidad, antijuridicidad, imputabilidad, culpabilidad, punibilidad y las condiciones objetivas de penalidad.

La corriente sociológica del positivismo define al Delito: "Como la violación de los sentimientos altruistas fundamentales de benevolencia y probidad en la medida indispensable para la adaptación del individuo a la colectividad, siendo su principal representante Garófalo.

En la escuela clásica su principal exponente es el jurista, Francisco Carrancá, quien define al delito como: "La infracción de la Ley del Estado, promulgada para proteger la seguridad de los ciudadanos, resultante de un acto externo del hombre sea positivo o negativo, moralmente imputable y políticamente dañoso"⁴³

Actualmente en nuestro Código sustantivo penal vigente, el artículo 7 define al delito como "El acto u omisión que sancionan las leyes penales"; a este elemento del delito se le denomina de diferentes maneras, como acto, acción, hecho, comportamiento, etc.; luego entonces, tenemos que los elementos positivos y negativos del delito son:

ASPECTOS POSITIVOS	ASPECTOS NEGATIVOS
1. Acción	Falta de acción
2. Tipicidad	Atipicidad
3. Antijuridicidad	Causas de justificación
4. Imputabilidad	Inimputabilidad
5. Culpabilidad	Causas de inculpabilidad
6. Condicionalidad objetiva	Falta de condición objetiva
7. Punibilidad	Excusas absolutorias

⁴¹Cuello Calón, Eugenio, Derecho Penal I, 12ª. Ed., Editorial Barcelona, España 1980, Pág. 319

⁴²Jiménez de Asúa, Luis - La Ley y el Delito, 2ª Ed., Editorial Bello, Caracas 1954, Pág. 256

⁴³ Carrancá y Trujillo, Raúl, "Derecho Penal Mexicano", Parte General Tomo II, Editorial Antigua México 1960, Pág.124.

2.4. CONDUCTA Y SU AUSENCIA

→ ACCION

En lo que se refiere a la adecuación de una conducta puede entenderse a la acción como la conducta, el hacer y el no hacer como el dejar de actuar; en estricto sensu, el hecho es el conjunto de elementos materiales del mismo, que efectúa una lesión y que pone en peligro un interés plenamente salvaguardado.

Cuello Calón opina que la acción en sentido estricto es: *"... el movimiento corporal voluntario, encaminado a la producción de un resultado consistente en la modificación del mundo exterior o en el peligro de que se produzca..."*⁴⁴.

Grat Dohhona opina que *"...primordialmente todo delito es acción, pues únicamente una acción humana puede hoy tener por consecuencia una pena, no se puede llegar a determinar el concepto del delito sin referirse a la característica acción"*⁴⁵.

Cuando este autor se refiere a la acción la define esencialmente como concreción de voluntad, que puede ser dirigida a producir o evitar la actividad corporal, tomada en ese sentido acción y omisión, son las dos formas de manifestar la acción de voluntad.

Fernando Castellano se refiere a la conducta como *"...el comportamiento humano voluntario, positivo o negativo encaminado a un propósito"*⁴⁶.

A pesar de los diferentes criterios de los autores, todos coinciden en que se trata de una conducta humana voluntaria, enfocándola a un sentido real, la

⁴⁴ Castellanos Tena, Fernando.- Lineamientos Elementales del Derecho Penal, Edit. Porrúa, S.A., México, 1994, Pág. 152

⁴⁵ Graf Zu Donha, Alexander, "La Estructura de la Teoría del Delito", Editorial Perrot, Buenos Aires, 1958, Pág. 20

⁴⁶ Castellanos Tena, Fernando, Ob. cit., Pág. 149

debemos entender como el actuar humano, que abarca el sentido positivo y negativo.

LA ACCION es considerada como una forma del género conducta, definiéndose como *"...un movimiento corporal voluntario, o una serie de movimientos corporales dirigidos a la obtención de un fin determinado"*⁴⁷.

Para el caso del tema que nos ocupa la acción se da justo en el momento en que un individuo, exterioriza su voluntad de cometer actos marcados en la ley como ilícitos a bordo de una aeronave en vuelo, para modificar su plan de operaciones original o atentar contra bienes jurídicos tutelados de los pasajeros y tripulación a bordo de la aeronave.

LA OMISION es aquella que se considera como la forma de no hacer algo, simplemente abstenerse de ejecutar algún acto que debe realizar un sujeto, esta definición es muy importante para el presente estudio debido a que la omisión se excluye definitivamente de los elementos del delito de actos de interferencia ilícita o apoderamiento, pero su consideración da nacimiento a un nuevo tipo de delito denominado delito aeronáutico.

LA COMISIÓN POR OMISIÓN es un no hacer involuntario de forma imprudencial que produce un resultado material y con esta abstención se infringe una norma preceptiva y otra prohibitiva, como lo es el caso de que personal de mantenimiento o fabricación de partes para la aeronave dejen de realizar alguna actividad que ponga en peligro la funcionalidad del avión en el aire.

→ FALTA DE ACCION

Es la que impide la formación de la figura delictiva, generalmente cuando el sujeto activo no realiza con voluntad plena algún acto que genere una transformación en el mundo exterior de acuerdo a lo siguiente:

⁴⁷ Cuello Calón, Eugenio.- Ob. Cit. Pág. 319

VIS ABSOLUTA.- Consiste en una fuerza humana exterior, de manera irresistible que se ejerce contra la voluntad de alguna persona quien aparentemente es el que comete el delito.

VIS MAYOR: Cuando un movimiento corporal es la consecuencia de una fuerza mayor irresistible proveniente de un suceso de la naturaleza, que puede entenderse también como una fuerza sobrehumana, mediante la cual el sujeto activo ejecuta una conducta o una inactividad.

ACTOS REFLEJOS: Son reacciones nerviosas que producen una actividad corporal que se encuentra fuera del control del sujeto, son actos en los que no hay voluntad, ya que no existe forma de controlarlos, evitarlos ni retardarlos, pues si no fueran de esta manera ya no se considerarían como factores negativos del delito.

2.5. TIPICIDAD Y ATIPICIDAD

+ TIPICIDAD

La Tipicidad de acuerdo a Fernando Castellanos, es la razón de ser de la antijuricidad, en referencia al ordenamiento positivo, pudiéndole atribuir un carácter limitador y trascendental, por no haber delito sin tipo penal (nullum crimen sine lege = nullum crimen sine tipo.)

Jiménez de Asúa opina que *"...la tipicidad es la exigida correspondencia entre el hecho real, la imagen rectora expresada en la ley y en toda especie de infracción."*⁴⁸

⁴⁸ Jiménez de Asúa, Luis.- Ob. Cit., Pág. 254

Emilio Pardo Azpe, opina al respecto que *"La tipicidad como elemento se da cuando el infractor que no es el destinatario, arregla y conforma su conducta, con escrupulosa exactitud, a la hipótesis de la ley"*.⁴⁹

El maestro Celestino Porte Petit, señala que *"...la tipicidad es la adecuación de la conducta al tipo, que se resume en la fórmula "nullum crimen sine tipo"⁵⁰; en resumen, la tipicidad es la adecuación de la conducta al tipo penal, también es la coincidencia de un acto de un sujeto con el descrito en la ley.*

Podemos entonces considerar que hay tipicidad en el delito de interferencia ilícita cuando se comete una acción, que ponga en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo, a través de la violencia, amenazas de violencia o cualquier otra forma de intimidación.

→ ATIPICIDAD

Se presenta cuando el caso concreto no coincide con el tipo penal, por no adecuarse la conducta, con lo establecido por la Ley. En el Código Penal vigente en su artículo 15 fracción II, señala como causa de exclusión del delito la ausencia de tipicidad cuando *"...falte alguno de los elementos del tipo penal del delito de que se trate..."*, por ejemplo que la aeronave se encuentre en tierra o que ya con los pasajeros abordado las puertas no hayan sido cerradas.

AUSENCIA DEL OBJETO MATERIAL

Cuando no exista una persona sobre la cual recaiga la conducta del agresor.

FALTA DEL ELEMENTO TIPICO OBJETIVO

⁴⁹ Pardo Aspe, Emilio.- Homenaje a Emilio Florián, Parte General de Derecho Penal, México 1940, Pág. 230

⁵⁰ Porte Petit, Celestino.- Apuntamientos de la Parte General del Derecho Penal, Editorial Porrúa, México 1980. Pág. 423

Cuando no exista una conducta que tenga por consecuencia que las cosas queden en un estado diferente al que se encontraban antes de la misma, por lo que respecta al uso de la fuerza física o moral, así como la omisión grave en el cual no está especificado.

AUSENCIA DEL ELEMENTO OBJETIVO

Se presenta cuando el sujeto activo no tiene el conocimiento del resultado de su conducta, el principal elemento es el dolo, no obstante sería posible catalogar su conducta como culposa.

FALTA DE CALIDAD EXIGIDA EN EL SUJETO ACTIVO

Es decir que no cumpla con las calidades exigidas por el tipo penal, como lo son que sea una persona a bordo de la aeronave y que reclame el control de la misma.

2.6. ANTIJURICIDAD Y CAUSAS DE JUSTIFICACION

→ ANTIJURICIDAD

Se considera antijuricidad de una conducta o hecho cuando se viola una norma jurídica, punitiva, prohibitiva, perceptiva o descriptiva, violativa de un interés que denota una lesión de un bien jurídico protegido.

El maestro Sergio Vela Treviño indica que *"...cuando estamos frente a la presunción de antijuricidad debe ser plena para efectos del delito y esto se presenta solo cuando el juzgador así lo resuelva"*⁵¹

"Para llegar a ser delictuosa, la conducta requiere ser típica sin embargo, no es suficiente la adecuación entre la conducta y el tipo para la integración del

⁵¹ Vela Treviño, Sergio.- Antijuricidad y Justificación, Editorial Trillas, 2° Edición, México, 1986, Pág. 20

*delito, si no que se requiere además que la conducta típica tenga atributo de ser contraria a derecho lo que es igual a que sea antijurídica...”*⁵²

Sergio Vela Treviño, explica que un hecho es irrelevante para el derecho penal, mientras no pueda encuadrarse la conducta realizada por el sujeto activo, con los elementos del delito entendiéndose como una unidad.

Cuello Calón nos dice que *“...la antijuricidad presupone un juicio, una estimación de la oposición existente entre el hecho realizado y una norma jurídica penal, tal juicio es de carácter objetivo, por solo recaer sobre la acción ejecutada”*⁵³

Para el caso que nos ocupa la conducta del uso de la fuerza o amenazas, contra la tripulación o pasajeros de una aeronave en vuelo, es una conducta que no se encuentra como permitida en ningún ordenamiento jurídico.

→ CAUSAS DE JUSTIFICACION

El proceder típico puede ser el polo opuesto al derecho y sin embargo no ser antijurídico por existir causas de justificación, y estas configuran el aspecto negativo de la antijuricidad, esas causas son también conocidas como causas de licitud, causas eliminatorias de antijuricidad, entre otras.

Las causas de justificación son: *“...aquellas condiciones eliminatorias del elemento antijuricidad y destructoras de delito por lo que la conducta o hechos realizados no son contra el derecho, si no conforme a éste y esa conformidad puede provenir de la ley penal o de cualquier otro ordenamiento jurídico público o privado...”*⁵⁴

⁵² IBIDEM Pág. 32

⁵³ Cuello Calón, Eugenio, Ob. Cit., Pág. 178

Debemos entender a las causas de justificación como aquellas condiciones que poseen la influencia de poder excluir, la antijuricidad de una conducta.

A continuación solo mencionaremos las causas de justificación existentes, aunque cabe destacar que ninguna de ellas es aplicable para el delito motivo del presente estudio:

CONSENTIMIENTO DEL OFENDIDO:

En el delito de actos de interferencia ilícita no existe ninguna causa de licitud, pues los bienes jurídicos tutelados que protege el tipo penal no son disponibles, como lo son la vida, la integridad física y la seguridad.

LEGITIMA DEFENSA

Jiménez de Asúa concibe a la legítima defensa como: *"La repulsa de una agresión antijurídica actual o inminente por el atacado o tercera persona contra el agresor sin traspasar la necesidad de la defensa y dentro de la racionalidad proporcional de los medios"*⁵⁵

Nuestro Código Penal para el Distrito Federal, establece que se obra en legítima defensa cuando se repele una agresión, inminente y sin derecho, protegiendo bienes propios o ajenos, siempre y cuando exista la necesidad de defensa y no exista por parte de la víctima dolo o de la persona que arremete.

ESTADO DE NECESIDAD

Cuello calón dice que estado de necesidad es: *"...el peligro actual e inmediato para bienes jurídicamente tutelados, que solo puede evitarse lesionando bienes jurídicamente tutelados y que pertenece a otra persona"*⁵⁶

⁵⁴ Porte Petit, Celestino, Ob. Cit. Pág. 491

⁵⁵ Jiménez de Asúa, Luis Ob. Cit, Pág. 383

⁵⁶ Cuello Calón, Eugenio. Ob. Cit. , Pág. 362

CUMPLIMIENTO DE UN DEBER

Es considerada como una actuación debida de una exigencia legal que por fuerza ha de cumplirse, podemos entonces concluir que emanando ésta de una orden de ley no puede hablarse de ilicitud.

EJERCICIO DE UN DERECHO

Es todo aquel comportamiento que cuenta con la autorización expresa de la ley, provocando el daño cuando en apariencia se obra en legítima defensa.

OBEDIENCIA JERARQUICA

Se encuentra contemplada en el artículo 15, fracción V del Código Penal y la describe como causar un daño en obediencia de un superior legítimo en orden jerárquico, la orden que dé al inferior jerárquico debe ser lícita aunque no lo parezca. Se comprende que la relación jerárquica que existe entre quien ordena y quien obedece debe tener por fuente una ley.

IMPEDIMENTO LEGITIMO

Consiste en causar un daño en contravención a lo ya dispuesto en la ley penal de tal manera que no se haga lo que se maneja por impedimento legítimo.

2.7. IMPUTABILIDAD E INIMPUTABILIDAD

→ **IMPUTABILIDAD:** La imputabilidad es considerada como un elemento integrante de la culpa, por que para que un sujeto sea considerado como culpable, es necesario que antes cumpla con la calidad de imputable.

A este respecto Celestino Porte Petit considera a la imputabilidad como: *"...un supuesto general del delito y presupuesto único de la culpabilidad..."*⁵⁷

Fernando Castellanos Tena lo considera como *"...la situación en que se encuentra un ente capaz de querer y entender, luego entonces la imputabilidad, es la capacidad de entender y querer en el ámbito del Derecho Penal"*.⁵⁸

⁵⁷ Porte Petit, Celestino. Ob. Cit. Pág. 45

Raúl Carranca y Trujillo al respecto señala que *"...para que pueda ser imputable debe poseer, al término de la acción las condiciones psíquicas exigidas, abstractas e indeterminadas concretamente por la ley, para desarrollar su conducta social y todo aquel que sea apto jurídicamente para observar una conducta que responda a las exigencias de la vida en una sociedad humana"*⁵⁹.

Luego entonces la culpabilidad es el conjunto de condiciones mínimas de salud y desarrollo mental que el autor de un hecho reprochable al momento de realizar la conducta, lo capacita para responder al mismo.

La imputabilidad se determina entonces por un aspecto mínimo físico, representado por la edad y salud mental, aunque otros autores opinan que generalmente los factores psicológicos, la salud y el desarrollo mental van ligados a la edad. Un sujeto imputable debe hacerse responsable del acto ilícito ante la sociedad.

Son imputables todos aquellos que tienen desarrollada la mente y no padecen de alguna anomalía psíquica que los imposibilite para entender y querer; la Suprema Corte de Justicia de la Nación señala que "Aún cuando se demuestre que el sujeto se encuentra en un estado de inconciencia de sus actos, al momento de realizar la conducta, no lo elimina de su responsabilidad."

Concluiremos diciendo que: *"...para el Derecho Penal Mexicano, son imputables quienes teniendo 18 años o más, poseen por ello la facultad de comprensión de lo antijurídico de su conducta, reconociendo normativamente y además tienen la capacidad para autodeterminarse conforme con el sentido."*⁶⁰

⁵⁸ Castellanos Tena, Fernando, Ob. Cit., Pág. 218

⁵⁹ Carranca y Trujillo, Raúl, Ob. Cit. Pág. 415

⁶⁰ Vela Treviño, Sergio.- Culpabilidad e Inculpabilidad, Editorial Trillas, Primera Edición, México 1977, Pág. 57

En el caso de los delitos de actos de interferencia ilícita, es necesario que el sujeto activo tenga la capacidad mental suficiente como para entender lo antijurídico de su conducta

→ INIMPUTABILIDAD

Constituye el elemento negativo de la imputabilidad, como causas de inimputabilidad podemos considerar a todos aquellos que son capaces de anular, invalidar, suprimir o neutralizar el desarrollo o estado de la mente, en circunstancias tales que el individuo carece de actividad psicológica para la comisión de algún delito.

De acuerdo a la doctrina las clases de inimputabilidad son:

PERTURBACION DE LA CONCIENCIA

Refiriéndose a caracteres puramente clínicos de la persona, el agresor no debe estar en aptitud de comprender ni espacio ni tiempo, mismo que no le permiten discernir valores, se clasificados en dos grupos: Trastorno mental transitorio y permanente.

ERROR DE PROHIBICION

Tiene como consecuencia una incomprensión de lo antijurídico del acto, estamos entonces frente al principio jurídico **IGNORANTIA LEGIS NOT EXCUSAT**; va a ser directo siempre y cuando afecte la comprensión de la norma prohibitiva por causa de desconocimiento de su existencia, alcance o validez.

El error de prohibición directo lo encontramos plasmado en el inciso Bis de la fracción VIII, del artículo 15, del Código penal para el Distrito Federal que textualmente establece: "... el delito se excluye cuando se realice la acción o la omisión bajo error invencible y respecto de la licitud de la conducta, ya se por si el sujeto desconozca su existencia de la ley o el alcance de la misma..."

Se presenta por error de creencia en cuanto a la existencia de una norma permisiva, es decir cuando el sujeto cree estar amparado en cuanto a su conducta como una causa de justificación.

Para concluir diremos que la única causa de inimputabilidad que acepta nuestro sistema punitivo, es el considerado como trastorno mental permanente.

2.8. CULPABILIDADE INCULPABILIDAD

→ CUPABILIDAD

Porte Petit define a la culpabilidad como *"... el nexa intelectual y emocional que liga al sujeto con el resultado de su acto..."*⁶¹

Cuello Calón opina que *"... se considera culpable un proceder cuando a causa de las relaciones psíquicas que existen entre ella y su autor debe serlo conforme a un derecho irresponsable..."*⁶²

Jiménez de Asúa agrega que *"... la culpabilidad en donde el autor ha de extremar, la figura de sus armas para que quede en lo más ceñido posible, dentro del proceso de subsunción el calificativo de reproche por el proceder concreto que el individuo perpetró"* y de otra forma dice que: *"...puede definirse a la culpabilidad como el conjunto de supuestos que dan bases para la responsabilidad personal de la conducta antijurídica..."*⁶³

Por su parte Porte Petit asegura que la culpabilidad genéricamente es *"... el desprecio del sujeto del ámbito jurídico y por los mandatos y prohibiciones que tienden a confirmarlos como tal, desprecio que observa y expresa como la franca oposición en el dolo y mala fe, que de alguna forma por la indolencia o*

⁶¹ Porte Petit, Celestino.- Ob. Cit., Pág. 49.

⁶² Cuello Calón, Eugenio Ob. Cit., Pág. 290

⁶³ Jiménez de Asúa. Luis.- Ob. Cit. , Pág. 444

desobediencia nacida del desinterés o subestimación de un mal ajeno frente a los deseos de culpa..."⁶⁴

De acuerdo a la doctrina jurídica de la culpa existen dos teorías:

TEORÍA PSICOLOGISTA; Para esta corriente la culpabilidad en un acto de carácter psicológico, aislándose de cualquier otro tipo de valoración jurídica, es el nexo interno entre el sujeto, la conducta y el resultado.

Porte Petit al respecto indica que *"...existen dos elementos importantes que la integran siendo el evolutivo o emotivo y el intelectual, el primero de ellos consiste en indicar la acción de dos hacerse, siendo la conducta y el resultado; respecto del segundo es el conocimiento de la antijuricidad de la conducta..."*⁶⁵

TEORIA NORMATIVA: Para esta teoría la razón de ser de la culpabilidad la constituye aquel calificativo de reproche, es decir el proceder. Es culpable si a un ente capaz que se ha conducido con dolo y culpa le puede exigir el orden normativo una conducta diferente a la ejecutada.

Entonces la culpabilidad se origina con una conducta dolosa o culposa donde el autor la pueda evitar y con un aspecto negativo que le obligue a realizar un proceder con apego a derecho, es decir, al deber ser.

La culpabilidad entonces puede ser revestida por el dolo y la culpa, luego entonces tenemos que EL DOLO es el deseo consiente encausado a conocer el significado de su proceder, existe intención conciencia y voluntad y se subdivide en:

Dolo directo: El agente se traza un fin y entiende que con seguridad se va a producir el resultado que él desea.

⁶⁴ Porte Petit, Celestino. Ob. Cit., Pág. 49

⁶⁵ IBIDEM, Pág. 49

Dolo indirecto: El sujeto activo, realiza una conducta encaminada a la obtención de un resultado y entiende que con seguridad y con certeza se generará otro resultado

Dolo indeterminado: Consiste en el ánimo de delinquir y no tiene una finalidad del resultado delictivo especial

Dolo eventual: Se desea un resultado delictuoso teniendo en consideración la posibilidad de que se den otros resultados no queridos de una manera directa.

LA CULPA es considerada como el olvido de las prevenciones mínimas, exigidas por el Estado para la vida en armonía, existe culpa cuando el agente actúa sin intención de generar resultados delictivos, entiéndase negligencia, imprevisión, imprudencia, impericia, falta de actitud o reflexión.

El maestro Fernando Castellanos Tena expresa que *"...existe culpa cuando se efectúa la conducta, sin dirigir la voluntad de la producción de un resultado típico, aunque éste se genera a pesar de ser previsible y por ende evitable, por negligencia o imprudencia, por no poner en juego cautelas o prevenciones exigidas por la ley."*⁶⁶

La culpa se clasifica en culpa conciente e inconciente:

Culpa Consiente: se da con previsión o represión, se produce cuando el agente ha puesto el resultado típico como posible, es decir, no se desea el resultado y se espera que no se dé.

Culpa Inconsciente: Se da sin previsión y existe al darse un proceder evitable, dando como resultado una sanción penal.

⁶⁶ Castellanos Tena, Fernando, Ob. Cit. , Pág. 247

En el caso del delito de interferencia ilícita existe culpa dolosa directa, por parte del sujeto o sujetos activos, definitivamente no puede existir un tipo de culpabilidad diferente, en esta conducta típica.

→ INCULPABILIDAD

La inculpabilidad es el aspecto negativo de la culpabilidad, se presenta cuando en el acto realizado no existe el conocimiento y la voluntad, se produce por el error de hecho y el error de derecho, hay autores que agregan la no exigibilidad de otra conducta; en estricto sentido la causa de la inculpabilidad es el error esencial de hecho que ataca al elemento intelectual y la coacción sobre la voluntad.

2.9. CONDICIONES OBJETIVAS DE PUNIBILIDAD Y SU ASPECTO NEGATIVO

→ CONDICIONES OBJETIVAS DE PUNIBILIDAD

Jiménez de Asúa considera a las condiciones objetivas de punibilidad como presupuesto de punibilidad y la define como *"...aquellas de las que el legislador hace desprender, en una serie de casos, la efectividad de la pena conminada y por ser intrínsecos e independientes del acto punible mismo, no ha de ser abarcado por la culpabilidad del agente..."*⁶⁷

Para Franz Von Liszt es *"...la acción típicamente antijurídica y culpable produciendo siempre la imposición de la pena, sin embargo en una serie de casos de muy distinta índole se hace desprender la punibilidad de una acción en presencia de una ulterior de circunstancias independientes del acto típico mismo y que se añade exteriormente a éste"*⁶⁸

⁶⁷ Jiménez de Asúa, Luis.- Ob. Cit., Pág. 17

⁶⁸ IBIDEM, Pág. 18

Helmanth trata de separar las causa personales que eximen la pena e incluye en su círculo los delitos calificativos de resultado y nos da el siguiente concepto: "...*existen condiciones objetivas de punibilidad cuando se presenta una circunstancia objetiva, intrínseca al acto, que decide sobre la punibilidad de éste.*"⁶⁹

Carlos Vidal Riveroll opina que "...*para que existan las condiciones objetivas de punibilidad, se exige el cumplimiento de determinados requisitos, sin los cuales no es dable la pena cuando se ha cometido un delito, desempeñando un papel accidental por que no en todos los delitos existen, no formando parte constitutiva del delito ilícito lo intrínseco de estas con relación al delito, que de alguna manera se dan de forma objetiva...*"⁷⁰

Cabe mencionar que por regla los tres elementos del delito de tipicidad, antijuricidad y culpabilidad, traen como consecuencia la punibilidad, mas sin embargo en algunos casos aislados, ésta va a depender ocasionalmente de condiciones ulteriores y ajenas a los elementos del delito al que al igual que la imputabilidad dan como presupuesto de culpabilidad

→ ASPECTO NEGATIVO DE LAS CONDICIONES OBJETIVAS

DE PUNIBILIDAD: De acuerdo a estas excusas absolutorias, no es posible que se aplique la pena y siguiendo el orden de los aspectos positivos y negativo, si no existe uno tampoco existe el otro.

Hay que mencionar que en nada afecta la naturaleza del delito, la existencia o no a la falta de condición objetiva de punibilidad ya tan solo con la procedibilidad puede existir el mismo delito, aclarando que no es perseguible y mucho menos punible.

⁶⁹ IBIDEM, Pág. 18

⁷⁰ Vidal Riveroll, Carlos.-Derecho Penal Mexicano, Editorial Porrúa, 2° Ed., México 1987, Pág. 134

2.10. PUNIBILIDAD Y EXCUSAS ABSOLUTORIAS

→ PUNIBILIDAD

De acuerdo a Fernando Castellanos Tena la punibilidad es *"El merecimiento de una pena, en función de la realización de cierta conducta. Una conducta es punible cuando se hace acreedor a la pena; también se utiliza la palabra punibilidad para significar la imposición correcta de un delito"*⁷¹

Francisco Pavón Vasconcelos comprende a la punibilidad como: *"La amenaza de pena por el Estado, asociando a la violación de los deberes consignados en las normas jurídicas dictadas para garantizar la permanencia del orden social, sin embargo se debe destacar que la punibilidad y la pena son dos figuras jurídicamente diferentes"*⁷²

Por su parte Sergio Vela Treviño nos dice que por pena debe entenderse *"...el conjunto de las obligaciones y privaciones que la autoridad impone y aplica al tenor de la Ley, por medio de los órganos jurisdiccionales, al culpable de un delito para lograr la prevención general en la prevención especial."*⁷³

Cuello Calón opina que la punibilidad si es registro esencial del delito al decir que *"El delito es fundamental acción punible, dando a la punibilidad el carácter de requisito esencial de la formación de aquel"*⁷⁴

Es indispensable señalar que no es lo mismo punibilidad y pena, la punibilidad es parte de la norma en razón de la calidad de la conducta, la cual por su naturaleza típica, antijurídica y culpable, amerita la imposición de la pena. La pena es en cambio el castigo legalmente impuesto por el Estado al delincuente, para garantizar el orden jurídico, es la reacción del poder público frente al delito.

⁷¹ Castellanos Tena, Fernando; Ob. Cit. Pág.275

⁷² Pavón Vasconcelos, Francisco.-Derecho Penal Mexicano, Editorial Porrúa, México 1999, Pág. 453

⁷³ Vela Treviño, Sergio.- Ob. Cit., Pág. 490

Celestino Porte Petit por su parte indica que la penalidad "...es el elemento esencial del delito, en función del artículo 7° del Código Penal, al definirlo como el acto u omisión que sancionan las leyes penales, exigiendo explícitamente la pena legal."⁷⁵ El profesor le niega el rango de elemento esencial del delito, expresando que cuando la Ley exige una condición objetiva de punibilidad, su ausencia suspende la posibilidad de punición, lo cual sirve para confirmar que ésta no es elemento, si no consecuencia del ilícito penal

Una vez establecido el concepto de *pena y punibilidad*, consideramos oportuno mencionar la penalidad establecida por el legislador, en la comisión de una conducta que ha sido previamente calificada por el juzgador como típica, antijurídica, culpable y por ende punible para efectos del Derecho Penal Mexicano, plasmada en el artículo 170 del Código Penal Federal que a la letra dice: "*Al que empleando explosivos o materias incendiarias, o por cualquier otro medio destruya total o parcialmente una nave, aeronave u otro vehículo de servicio público, federal o local, o que proporcione servicios al público, si se encontraren ocupados por una o mas personas se le aplicarán de veinte a treinta años de prisión... Asimismo se impondrán de tres a veinte años de prisión y de cien a cuatrocientos días multa, sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa, al que mediante violencia física, amenazas o engaño, se apodera de una nave, aeronave, máquina o tren ferroviarios, autobuses o cualquier otro medio de transporte público colectivo, interestatal o internacional, o los haga desviar de su ruta o destino...*"

→ EXCUSAS ABSOLUTORIAS

Las excusas absolutorias son las que conforman el aspecto negativo de la punibilidad, teniendo como consecuencia la no punibilidad de la acción delictuosa.

⁷⁴ Cuello Calón, Eugenio. Ob. Cit. Pág. 281

⁷⁵ Porte Petit, Celestino.- Ob. Cit., Pág. 59.

Jiménez de Asúa, define éstas como aquellas con las se completa un acto típico, antijurídico, imputable a un autor culpable, que no se asocie por alguna razón de utilidad pública.

De la misma forma Cortés Ibarra, la define como aquellas causas que fundadas en necesidades sociales, eliminan la punibilidad y tienen como consecuencia final el excluir la incriminación de la conducta.

De acuerdo a la doctrina las excusas absolutorias son aquellas causas que dejando subsistente el carácter delictivo de la conducta o hecho impiden la aplicación de la pena

Continuando con el maestro Castellanos Tena, citaremos las clasificaciones que él hace de las excusas absolutorias:

- Por razón de la mínima temibilidad
- Por razón de la maternidad consiente .
- Por razón de la no exigibilidad
- Por razón de las graves consecuencias sufridas

Por último el jurista Ignacio Villalobos las clasifica solo en tres grupos:

- Delincuencia mínima y primaria; Con datos que signifiquen falta de peligrosidad y probabilidad de enmienda
- La no exigibilidad de otra conducta, por causa de exclusión del delito.
- Otros motivos de justicia, equidad o convivencia político-social.

Para concluir este punto solo diremos que en caso del delito de interferencia ilícita por su muy especial naturaleza, sería muy poco probable que alguno de los aspectos negativos del delito pudiera intervenir para atenuar la

comisión de este delito, por lo que a continuación nos avocaremos al análisis del tipo penal requerido.

2.11. ELEMENTOS DEL TIPO PENAL

Una vez que hemos mencionado los aspectos positivos y negativos del delito de interferencia ilícita, analizaremos ahora los elementos de este tipo penal.

Los autores se refieren al tipo del delito, como *"...la creación legislativa, la descripción que el Estado hace de una conducta en la que se concretan la descripción legal formulada en abstracto"*⁷⁶; Cabe mencionar que el tipo en ocasiones es la descripción legal del delito y en otras tantas la descripción del comportamiento (elemento objetivo); cuando nos referimos al tipo, nos referimos a las características de la acción ilícita

De acuerdo a lo establecido con anterioridad, se desprenden los diferentes matices que manejan cada uno de los autores mencionados, en este sentido seguiremos a Tapia Salinas, quien propone una serie de elementos estimados como fundamentales del delito de interferencia ilícita:

- Ilícitud
- Violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación
- Aeronave en vuelo
- Ejercicio del control de la aeronave
- Aeronave privada

⁷⁶ Jiménez de Asúa, Luis.- Ob. Cit., Pág. 255.

2.11.1 ILICITUD

Como expresa Tapia Salinas este elemento debe concurrir "...en cuanto presupone una actividad contraria a la legislación internacional y nacional y a la general existente en el ordenamiento jurídico de un país"⁷⁷.

Nos parece importante la indicación del elemento ilicitud a pesar de que algunos autores consideran una redundancia emplear los términos de apoderamiento e ilicitud, pero sin su concurrencia podría existir alguna causal de justificación y la conducta se tomaría lícita. Al respecto el autor citado señala un buen ejemplo al expresar que en un determinado caso, la autoridad competente de un Estado ha ordenado al Comandante de una aeronave de su propia nacionalidad un cambio de rumbo o aterrizaje por razones de seguridad; tal acto no puede considerarse como un acto de interferencia, por cuanto se están ejerciendo los principios de soberanía, autoridad y jurisdicción, a los cuales les falta el requisito de ilicitud.

Recordemos que el hecho debe ser *objetivamente ilícito*, esto es sin consideración a las motivaciones subjetivas de los agentes; en otras palabras, no deben tenerse en cuenta las motivaciones políticas o de otro orden para la calificación jurídica. De no ser así podía ser un aliciente para muchos el incurrir en esta conducta, ya que podrían sostener la inexistencia del delito, debido a que actuaron por una motivación política.

Cabe señalar que el artículo 1° de la Convención de la Haya, menciona como requisito para la comisión del delito, que exista ilicitud en la conducta del agente, a su vez el artículo 11 del Convenio de Tokio emplea la expresión *que se cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento*, finalmente el artículo 1° de la Convención de Montreal, también exige ilicitud en la conducta del sujeto activo del delito.

⁷⁷ Tapia Salinas, Luis.- Ob. Cit. Pág. 516

2.11.2 VIOLENCIA AMENAZA DE VIOLENCIA O CUALQUIER OTRA FORMA DE INTIMIDACION

Para el maestro Luis Tapia Salinas éste es un *"...requisito esencial que admite las más amplias variantes, pero con las características que otorga a la violencia y mas especialmente a la intimidación que crea un clima de peligro potencial e inmediato que va a afectar a personas ajenas a la tripulación, pudiendo hacer irresistible ciertas coacciones, quizá rechazables en otras circunstancias"*⁷⁸.

La intimidación puede consistir en diversas formas, puede materializarse en meras amenazas, imposibles de ser llevadas a cabo con los medios empleados, como cuando se amenaza con un revolver de juguete, este elemento permite las más amplias variantes y basta cualquier medio o procedimiento que produzca intimidación suficiente para los efectos del apoderamiento.

Mapelli, indica que *"...es preciso tener muy en cuenta las especialísimas características del medio en que se desenvuelve la navegación aérea, gracias a que procedimientos que en cualquier otro medio de transporte no producirían intimidación alguna, cuando una aeronave se encuentra en pleno vuelo, su comandante se ve obligado a no ofrecer resistencia para no hacer correr riesgos que, por la fragilidad de la máquina en relación con el lugar en que se encuentra, pudieran producirse"*⁷⁹.

En la práctica los sujetos que cometen este delito se valen en gran medida por armas de fuego, pero también suelen utilizar como en el atentado del 11 de septiembre, navajas y cuchillos; en esta materia es importantísimo las medidas preventivas que pudieran adoptarse, en nuestro país cada aeródromo debe contar con un "Plan Local de Seguridad para la Aviación Civil", que es aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil. En este Plan se establece la normatividad

⁷⁸IBIDEM, Pág. 516

⁷⁹ Mapelli López, Enrique Ob. Cit., Pág. 11

destinada a garantizar un medio de operación segura para las aeronaves, se incluyen el control de acceso a personas y vehículos a la parte operacional, además se fijan normas referidas a la inspección y revisión de los pasajeros y su equipaje de mano.

Así mismo se establece que todo pasajero deberá ser revisado por personal de seguridad aeroportuaria mediante equipos detectores, con el objeto de impedir el tránsito de cualquier elemento que signifique peligro para la seguridad del vuelo de la aeronave y de los demás pasajeros; así mismo prohíbe expresamente el transporte de armas, explosivos o municiones, sin una autorización especial.

En este aspecto preventivo nos parece necesario resaltar lo importante que es el utilizar maquinas de rayos X, para la revisión de las maletas que ingresan al compartimiento de carga del avión. Actividad que deberá realizarse de manera uniforme y permanente, situación que en la actualidad no ocurre, siendo esto un factor de potencial peligro para la comisión de actos de interferencia ilícita a través artefactos explosivos a control remoto.

Continuando con el análisis del tipo penal, debe tenerse presente que la violencia o la intimidación sólo requieren del grado de suficiencia para alterar la voluntad del comandante de la aeronave, sin tomar en cuenta el sujeto pasivo que lo sufre; al respecto el maestro Tapia Salinas expresa que *"...basta que exista violencia o su amenaza, o la intimidación por parte de los delincuentes para el logro de sus objetivos con independencia del sujeto pasivo sobre el que se efectúa, bien se trate del comandante, la tripulación, los auxiliares, los pasajeros, la aeronave o la carga"* y además añade: *"En nuestra opinión sería suficiente que se ejerciera sobre terceras personas ajenas al hecho concreto (como pudieran ser familiares de los interesados en tierra), bienes o incluso exigencias en relación con actividades concretas"*⁸⁰.

⁸⁰ Tapia Salinas, Ob. Cit. Pág. 516

También debe tenerse en cuenta que la amenaza de violencia no tiene por que recaer necesariamente en una persona determinada, sino que puede ejercerse sobre la aeronave propiamente, es factible que los secuestradores aborden la nave sin ningún tipo de armamento, pero que un determinado momento amenacen con provocar un incendio o inclusive tal y como sucedió el las Torres Gemelas de Nueva York, estrellen el avión contra alguna estructura.

En un informe elaborado por la Secretaría General de la Organización Internacional de la Policía Criminal, INTERPOL y presentado a la XXVIII Reunión de la Asamblea General, celebrada del 13 al 18 de octubre de 1969, se examinaron cuarenta y cinco casos de secuestro, en relación con armas de fuego, los cuales representaban el 75% de los supuestos analizados, quedando clasificados de la siguiente manera:

- 28 utilizaron exclusivamente armas de fuego y granadas
- 1 armas de fuego y cuchillos
- 1 arma de fuego y dinamita
- 4 casos pretendieron ser portadores de artefactos o productos explosivos

Desde el punto de vista de los tratador internacionales el elemento en análisis se encuentra expresamente en el artículo 11 de la Convención de Tokio, que a la letra dice: "...mediante violencia o intimidación", a su vez el artículo 1° del Convenio de la Haya dice: "...mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación". Por su parte el artículo 1° del Convenio de Montreal se refiere a una serie de figuras ilícitas no contempladas en otras convenciones, así tenemos que en la letra a) de dicho artículo se alude a que se realicen "actos de violencia" y en la letra c) se emplea la expresión "por cualquier medio".

2.11.3 AERONAVE EN VUELO

Uno de los elementos más característicos del delito, es que la aeronave se encuentre en vuelo, lo que de acuerdo al Convenio de Tokio significa, desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje; se complementa con su artículo 5° y 2° que establecen que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque y hasta el momento en que se abra cualquiera de sus puertas para el desembarque, en términos semejantes al anterior definen este concepto los artículos 3° N° 1 y 2 letra a) de los Convenios de La Haya y Montreal, respectivamente.

El Maestro Mapelli indica que *"...es importante señalar que este precepto que determina cuando una aeronave se encuentra en vuelo opera solo para los efectos del ejercicio de las facultades conferidas al comandante, en todos los demás casos regulados en el Convenio de Tokio se partirá del principio establecido en su artículo 1°."*⁸¹

Después de haber mencionado las definiciones contenidas en las Convenciones surge la pregunta de ¿cual es la importancia práctica de esto?, ¿para que efecto tiene relevancia que una aeronave se encuentre en vuelo o no? la importancia de lo planteado consiste en que desde el momento en que una aeronave se encuentra en vuelo, se comienza a aplicar la normativa especial referida al apoderamiento ilícito de aeronaves; el hecho de que *"...cuando las puertas de la aeronave se cierran, la máquina queda aislada del mundo exterior y por ser un ente jurídico independientemente bajo la autoridad de su comandante, cualquier violencia o intimidación tiene como fin por parte del delincuente, suplantar la autoridad"*⁸².

⁸¹ Mapelli López, Enrique.- Ob. Cit., Pág. 11

⁸² Faidutti E. Juan Carlos.- Ob. Cit., Pág. 58 y 59.

De acuerdo con lo indicado los jurista sostienen que cualquier hecho delictivo acaecido con anterioridad al momento en que una aeronave se encuentra en vuelo, quedaría sometido a disposiciones penales distintas de las del apoderamiento ilícito; en otros términos para estar en presencia del delito en estudio es necesario que la aeronave no se encuentre bajo la protección de las autoridades de tierra.

El profesos Faidutti señala que *"...antes de producirse el hecho del cierre de las puertas externas, cualquier coacción, violencia o fuerza que pudieran ser ejercidas por delinquentes respecto de los miembros de la tripulación o pasajeros, deberán ser reprimidas por las autoridades del aeropuerto; el apoderamiento ilícito de aeronave se produce, en sentido jurídico, cuando la aeronave en vuelo esta bajo el control del comandante de la misma, ya que de encontrarse en tierra bajo el control y protección de las autoridades competentes, se comete un delito, pero su tipificación sería otra"*⁸³.

Para el caso que nos ocupa los bienes jurídicos protegidos propios de esta figura, tales como la seguridad en vuelo, la regularidad del servicio, la integridad física, la salud y la vida, se ven amenazados precisamente cuando la aeronave se encuentra en vuelo.

Como hemos vistos el momento que determina el instante en que una aeronave se encuentre en vuelo es el cierre de las puertas externas, sin embargo nos remitimos a la Convención de Montreal, en el artículo 1º, N° 1, letra c), en donde se considera que comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio un artefacto capaz de destruir la aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro par la seguridad de la aeronave en vuelo.

⁸³ IBIDEM Pág. 59

Pensemos por ejemplo que la tripulación y pasajeros se encuentran a bordo y que todavía no han sido cerradas las puertas externas, por lo que la aeronave no se encuentra aún en vuelo; es perfectamente posible que en este momento los delincuentes comuniquen al comandante la instalación de bombas a bordo, que ellos puedan detonar a control remoto si no se satisfacen su demandas. Estimamos que tal situación constituye un apoderamiento ilícito y no un atentado contra las instalaciones de la aviación civil, incluso pensaríamos que lo sostenido por los autores en el sentido de que la aeronave queda aislada del mundo exterior desde el momento en que se cierran las puertas externas, solo constituye una verdad a medias, en este caso, la nave también se va a encontrar en una situación de independencia del mundo exterior, por lo que podíamos concluir que estamos frente a un acto de interferencia ilícita, aunque el avión aún no se encuentre en vuelo.

2.11.4 CONTROL DE LA AERONAVE

Tapia Salinas entiende con ello *"...no la materialidad de que los delincuentes operen directamente a través de los mandos de la aeronave, si no que basta con la pérdida de libertad en el dominio de la aeronave por parte de sus pilotos, al obedecer a la coacción ejercida sobre ellos"*⁸⁴

Se trata de que la aeronave quede sometida al control de los secuestradores, manifestado en el hecho de que tanto el comandante como los miembros de la tripulación se van a ver desposeídos de sus facultades de mando y dirección, (conviene tener presente que el sujeto activo del delito puede radicar en la propia tripulación).

Al perder el comandante el control efectivo de la aeronave no sólo se ve afectado el principio de autoridad, si no también el de seguridad del vuelo, si pensamos que los aeropiratas exigen un cambio de ruta, ello puede traer una

⁸⁴ Tapia Salinas, Luis.- Ob. Cit., Pág. 517

serie de complicaciones, basta considerar que cada vuelo va precedido por una serie de estudios, tales como condiciones meteorológicas, cantidad de combustible y otros aspectos técnicos.

Por otra parte la situación de tensión creada, puede afectar las condiciones psicológicas del comandante o incluso provocarle una peligrosa fatiga si se ve obligado a volar más allá de su horario establecido; a este respecto, Mapelli opina que *"...la voluntad del comandante es una voluntad reglada, sometida a una larga serie de normas y condiciones, por lo que la interferencia de que es objeto hace desprecio de tales normas y condicionamientos y se produce de una manera anárquica y ajena a toda consideración que no sea la propia voluntad, a veces poco definida y titubeante del delincuente."*⁸⁵

Todos estos hechos que se producen como consecuencia del ejercicio del control de la aeronave por parte de los delincuentes atentan seriamente contra la seguridad del vuelo.

2.11.5 AERONAVE PRIVADA

Al señalar que debe tratarse de una aeronave privada, quedan excluidas las llamadas aeronaves de Estado, que según el artículo 3° letra b) del Convenio de Chicago corresponden a aquellas utilizadas en servicios militares, de aduana o de policía.

En México, el artículo 5 de la Ley de Aviación Civil considera como aeronaves del Estado:

- a) Las de propiedad o uso de la Federación distintas de las militares, las de los gobiernos estatales, municipales, entidades paraestatales, y

⁸⁵ Mapelli López, Enrique.- Ob. Cit., Pág. 18

- b) Las militares, que son las destinadas o en posesión del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales.”

El mismo artículo señala que las aeronaves civiles son:

- a) De servicio al público: Las empleadas para la prestación de un servicio de transporte aéreo regular o no regular, nacional o internacional, y
- b) Privadas: Las utilizadas para usos comerciales diferentes al servicio público o para el servicio particular sin fines de lucro.

Los autores están de acuerdo en que las aeronaves del Estado no pueden ser consideradas para los efectos del delito en estudio, sin embargo existe una controversia en acerca de si el delito sólo puede recaer sobre una aeronave aérea comercial o sobre cualquier tipo de aeronave civil.

Desde el punto de vista de los Tratados Internacionales, el delito no debe quedar restringido a las aeronaves comerciales, ya que las Convenciones de Tokio, la Haya y Montreal, solo excluyen de su campo de aplicación a aquellas utilizadas en servicios militares, de aduana y policía, por lo que el delito puede recaer sobre cualquier clase de aeronave civil.

2.12 NATURALEZA JURIDICA

Los móviles que impulsan a realizar una conducta como la estudiada podrían resultar en una larga lista que va a depender de los pensamientos de los secuestradores, el móvil político no es el único presente en esta figura delictiva, puede haber un ánimo de lucro, un afán de publicidad, un ánimo de venganza, sustraerse de la acción de la justicia, incluso puede tratarse de jóvenes que por carecer de los fondos necesarios se apoderen de una aeronave para viajar al país de su elección a vacacionar.

No obstante lo anterior, no cabe ninguna duda de que el motivo político adquiere una especial relevancia en el apoderamiento ilícito de aeronaves por lo que es necesario aclarar que se entiende por delito político; Alfredo Etcheberry expresa que *"...genéricamente se denominan delitos políticos los que atentan contra la esencia o la existencia misma de la soberanía, exterior o interior, aunque a veces se restringe la denominación sólo a los que se relacionan con éste último aspecto."*⁸⁶

Los delitos políticos se clasifican en:

→ Delitos políticos puros: son aquellos que atentan contra el orden jurídico o constitucional en sí mismo. Lo cual ocurre por ejemplo en el delito de rebelión

→ Delitos políticos relativos: en los que se junta el elemento político con el interés privado y pueden ser definidos como aquellos cometidos con finalidades políticas, pero que lesionan un bien jurídico no político. Como por ejemplo en el hurto de armas para una rebelión.

→ Delitos políticos conexos: En sí son delitos comunes, pero que están vinculados por razones ocasionales a delitos políticos. Como por ejemplo el caso de un homicidio cometido durante una revolución.

Por su parte Mapelli, sostiene que *"...es forzoso atender con exclusividad el panorama objetivo, el derecho que se ataca es un derecho de gentes, que se refiere a la libre comunicación de los pueblos y las personas, derecho implícito en la especie humana y que no puede quedar desconocido e inexistente por la alegación subjetiva de los móviles del agente"*, además agrega que *"...la navegación aérea es un bien perteneciente a la humanidad y cualquiera que sea la intencionalidad del delincuente ésta debe ser en principio ignorada, y contemplar los hechos objetivamente en atención tan solo a su naturaleza y a la*

⁸⁶ Etcheberry, Alfredo.-Derecho Penal, Tomo IV, Editorial Buenos Aires, Argentina 1980, Pág. 120

*afrenta que los mismos comportan para un bien y un derecho que pertenecen al género humano sin distinción*⁸⁷

Es pertinente señalar que ante un Comité Legal de la OACI, Los Estados Unidos propusieron un proyecto de protocolo cuya disposición fundamental consistía en que todos los aeropiratas pudieran ser extraditados al Estado de matrícula, para que dicha persona pudiera ser juzgada exclusivamente por ese delito a menos que el estado que concede la extradición consienta el juzgamiento de otros cargos; esto fue concebido con el objeto de que no pudieran ser procesados por delitos políticos; finalmente la extradición obligatoria fue rechazada con el objeto de que si se trata de un caso cometido por motivaciones políticas, el estado requerido no se encuentre en la necesidad de entregar al infractor.

En este orden de ideas los catedráticos no admiten consentir ésta figura como un delito político puro, ya que en el supuesto de que el delito fuese cometido con un propósito político, ello implicaría confundir los motivos con los bienes jurídicos protegidos; este delito no atenta directamente contra un interés político si no que afecta a la seguridad de la navegación aérea, lo que en el último término significa que constituye un atentado contra la vida humana, al igual que en el delito de homicidio.

Los estados no han considerado como políticos los siguientes delitos:

- Aquellos que afectan a personas inocentes
- Los actos de anarquía y terrorismo
- Los actos cuyo carácter es predominantemente criminal.

En relación a lo señalado S.K. Agrawala expresa que: *"No puede negarse que muchos casos de crímenes complejos, aunque hayan sido cometidos por un*

⁸⁷ Mapelli López, Enrique.-Consideraciones Sobre el Carácter Eventual Político del Delito de Apoderamiento Ilícito de Aeronaves y Sobre los Problemas de la Extradición. Novena Conferencia Interamericana de Derecho Aeronáutico. Panamá 1972, Pág. 5.

*motivo o propósito político, son de naturaleza tal, que no deben ser considerados como políticos, este tipo de casos ha despertado la indignación del mundo y realmente han puesto en peligro el verdadero valor del principio de la no extradición de los crímenes políticos. El secuestro de un avión de una aerolínea privada no afecta al Estado como tal y no podría tener relación alguna con el derrocamiento de un gobierno establecido, ello solamente crea riesgos para la aviación civil, poniendo en peligro la vida de los pasajeros y de la tripulación”*⁸⁸ agregaremos a esta idea que también pone en peligro la vida de personas en tierra.

Tal y como lo ha reconocido la Organización de las Naciones Unidas, los actos de interferencia ilícita, son atentados contra la vida humana, así mismo indica que tales actos ponen en peligro la vida y seguridad de los ocupantes y constituyen una violación de sus derechos humanos; esto nos permite afirmar que el apoderamiento ilícito de aeronaves debe ser considerado como un delito común, aunque en la mayoría de los casos los agentes actúen impulsados por una motivación política.

⁸⁸ S.K. Agrawala, "Aircraft Hijacking and International Law", Oceana Publications Inc., N.Y., 1973, Pág. 49

CAPITULO III

TEXTOS INTERNACIONALES RELACIONADOS CON LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA

3.1 ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

Con motivo del alto riesgo que representa para las líneas aéreas no solo nacionales sino a nivel internacional la seguridad a bordo de aeronaves se formó con representantes de 160 Estados la Organización de Aviación Civil Internacional, dependiente de la Organización de las Naciones Unidas; el Organismo Ejecutivo es elegido por la Asamblea y es quien dirige conjuntamente la labor de la OACI con la colaboración de la Comisión de Aeronavegación, del Comité de Transporte Aéreo y del Comité sobre Interferencia Ilícita.

Este último se encarga de todo lo relacionado con la interferencia ilícita en la aviación civil internacional; está integrado actualmente por 19 miembros, 5 de ellos procedentes de las regiones de Norteamérica, Centroamérica y Caribe: Canadá, Estados Unidos, Francia, México y el Reino Unido, las especificaciones que se adoptan son publicadas como normas y métodos recomendados internacionalmente en el Anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado originalmente en Chicago en 1944.

Cada estado contratante es responsable de la aplicación de estas especificaciones, hasta la fecha se han presentado 18 anexos cada uno de los cuales trata de una especialidad que se considera necesaria para la seguridad, regularidad y eficiencia del transporte aéreo internacional.

Los actos de interferencia ilícita han sido motivos de preocupación para la Asamblea General de las Naciones Unidas desde 1969, como consecuencia de ello el Consejo adoptó una resolución en la que se pide que la OACI, en calidad de Organismo Técnico del Sistema de las Naciones Unidas, se encargue de la

seguridad de la aviación civil internacional adoptando medidas para prevenir los actos de interferencia ilícita.

El Consejo de la OACI y sus órganos subordinados dedican considerable tiempo y esfuerzo para encontrar soluciones a los problemas que surgen como consecuencia de los actos de interferencia ilícita, prueba de ello son las resoluciones adoptadas por el Consejo en el curso de los años, la última declaración del consejo a este respecto se refiere a la retención en tierra de las aeronaves objeto del apoderamiento ilícito.

La OACI reconoció la necesidad de prestar atención a las infracciones cometidas y a los actos ejecutados por personas a bordo de cualquier aeronave matriculada de un Estado contratante, mientras se halle en vuelo, por lo cual auspició el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963.

En apoyo al reconocimiento, por parte de la Organización, de que los actos de interferencia ilícita representaban nuevos acontecimientos que afectaban la seguridad de la aviación civil, la OACI también auspicio un Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970.

El subsiguiente Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, completó las actividades de la Organización con respecto a las disposiciones legales para hacer frente al problema.

El objetivo principal de las resoluciones de la OACI, es garantizar la seguridad de los pasajeros, tripulaciones, personal terrestre y del público en general en los aeropuertos internacionales, tratando en primer término de impedir a los infractores el acceso a su objetivo: la aeronave; la OACI reconoce que la

seguridad absoluta no es viable ni práctica y, por lo tanto, prevé medidas de salvaguarda que han de aplicarse en caso de que cometan actos de interferencia ilícita.

La detección de materiales explosivos o incendiarios, escondidos por personas a bordo de la aeronave o depositados en el equipaje, sigue siendo fuente de gran preocupación, la experiencia de algunos Estados demuestra que los equipos constituidos por perros y entrenadores especializados para la detección de explosivos resultan más eficaces que los dispositivos mecánicos para la detección de estos.

En marzo de 1974 el Consejo adoptó el anexo 17 que trata esencialmente de asuntos administrativos relativos a la organización de la seguridad, en dicho anexo se incluye el texto literal de todas las especificaciones relacionadas con la seguridad aeronáutica que figuran en los demás anexos al Convenio de Chicago, así como de procedimientos pertinentes de navegación aérea.

En consecuencia el anexo 17 proporciona a los funcionarios encargados de la aplicación de los programas de seguridad del aeropuerto o líneas aérea, un compendio definido de todas las especificaciones y procedimientos normativos sobre seguridad de la aviación civil, así como una guía sobre la aplicación eficaz de las medidas y procedimientos.

Todos los anexos al Convenio de Chicago se mantienen bajo examen constante para garantizar que las especificaciones contenidas en ellos conserven su actualidad y eficacia; asimismo la OACI ha publicado valiosa información sobre la planificación, instalación y funcionamiento de centros de operaciones de emergencia aeroportuaria, que abarca todo clase de emergencias que pueden producirse en un aeropuerto o sus inmediaciones.

Reconociendo que los Actos de Interferencia Ilícita en la aviación civil, continúan teniendo repercusiones graves sobre la seguridad, regularidad y

eficiencia de la aviación civil y sus instalaciones y servicios, los Estados contratantes de la OACI han establecido, y mantienen en estudio constante, programas nacionales de seguridad aérea basados en los procedimientos de navegación aérea y textos de orientación elaborados por la OACI.

Los programas de los Estados que se han adherido a los Convenios de Tokio, la Haya y Montreal, reflejarán igualmente lo estipulado en los convenios de dichos convenios internacionales.

Considerando que nuestro país es miembro de la OACI; todos los documentos que de esta Organización emanen deben ser considerados por el legislador mexicano para el proceso e imposición de penas relacionadas con la comisión del tipo de delito en estudio.

A continuación mencionaremos algunos aspectos importantes plasmados en los convenios relativos al delito de apoderamiento ilícito de aeronaves.

3.2 CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES. Firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963

Este convenio trata las conductas delictivas que pueden ser llevadas a cabo a bordo de aeronaves; en su primer artículo señala que cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de la aeronave o inclusive el orden y disciplina a bordo que pongan en peligro la seguridad de los ocupantes, serán materia de aplicación de las leyes penales; asimismo define que una aeronave se encuentra en vuelo desde que aplica la fuerza motriz para despegar, hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

Lo anterior difiere de las opiniones de algunos juristas que indican que se debe considerar a la aeronave en vuelo desde el momento en que se cierran las puertas de abordaje y hasta su apertura una vez aterrizado.

Para efectos de este estudio nosotros decidimos apegarnos a la definición dada por este Convenio, debido a que aun cuando el avión haya cerrado sus puertas y si bien se encuentra aislado, sigue estando sobre la superficie terrestre, por lo que es posible solicitar la intervención de las autoridades que correspondan.

El campo de aplicación de éste Convenio se limita a personas a bordo de la aeronave y señala claramente que ninguna disposición del mismo debe exigir medida alguna de carácter político, religioso o de discriminación racial.

Asimismo este texto permite que exista una cooperación entre los Estados involucrados en este tipo de acontecimientos, para la agilización de trámites y retorno o continuidad del recorrido de los ocupantes de la aeronave. Cabe destacar que cualquier Estado no contratante que desee recibir las facilidades que otorga este Convenio puede adherirse a éste en cuanto lo solicite.

Es importa señalar que de acuerdo a éste Convenio el estado de matrícula de la aeronave en la cual se cometan actos de interferencia será el único competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo y cada Estado será el responsable de tomar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción; por lo que este convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

Este convenio limita por tanto la actuación de estados diferentes al de matrícula, excepto en los siguientes casos:

- a) Que la infracción produzca efectos en el territorio del Estado.

- b) Que la infracción haya sido cometida por o contra un nacional de tal Estado o una persona que tenga su residencia permanente en el mismo.
- c) Que la infracción afecte a la seguridad de tal Estado.
- d) Que la infracción constituya una violación de los reglamentos sobre vuelo o maniobras de las aeronaves vigentes de tal Estado.
- e) Cuando sea necesario ejercer la jurisdicción para cumplir las obligaciones de tal Estado de conformidad con un acuerdo internacional multilateral.

El presente convenio de Tokio limita las facultades de los comandantes en el caso de actos de interferencia ilícita cometidos o a punto de cometerse, en caso de que el vuelo se localice dentro del espacio aéreo del Estado de matrícula, o sobre la alta mar u otra zona situada fuera del territorio de un Estado; por lo que el comandante de una aeronave cuando tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido o esta a punto de cometer un acto de interferencia ilícita, podrá imponer las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias para procurar los siguientes fines:

- proteger la seguridad de la aeronave, personas y bienes a bordo.
- para mantener el buen orden y la disciplina a bordo.
- para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla.

En casos de emergencia el comandante puede exigir o autorizar ayuda a los miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir la ayuda de los pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas sobre cualquier persona sobre la cual tenga tal derecho, es importante destacar que estas medidas coercitivas no continuarán aplicándose más allá del aterrizaje, a menos que:

- El punto se encuentre en el territorio de un estado no contratante y las autoridades no permitan desembarcar a tal persona.
- Cuando la aeronave haga un aterrizaje forzoso y el comandante de la aeronave no pueda entregar a tal persona a las autoridades competentes, o
- Cuando tal persona acepte continuar el transporte sometida a las medidas coercitivas.

Independientemente de lo antes expuesto, el comandante debe tan pronto como sea posible, preferentemente antes de aterrizar, informar a las Autoridades del Estado correspondiente el hecho de que una persona se encuentra a bordo sometida a dichas medidas coercitivas y las razones de haberlas adoptado.

Asimismo el comandante podrá siempre que sea necesario desembarcar en el territorio de cualquier Estado en el que aterrice a aquella persona sobre la cual tenga razones fundadas para creer que ha cometido, o esta a punto de cometer un acto de interferencia ilícita.

Para el caso de actos de interferencia ilícita, este Convenio establece que el Estado en el que aterrice la aeronave, permitirá que sus pasajeros y tripulantes continúen su viaje lo antes posible y devolverá la aeronave y su carga a sus legítimos propietarios.

El presente convenio resulta ser el inicio de una serie de documentos tendientes a reglamentar los procedimientos para el caso de actividades ilícitas a bordo de aeronaves en el ámbito internacional.

3.3 CONVENIO PARA LA REPRESION DEL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES. Firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970

Considerando que los actos de interferencia ilícita o el ejercicio del control de la aeronave en vuelo ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, afectan gravemente la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil, los Estados contratantes decidieron elaborar el presente convenio a fin de prevenir tales actos y prever las medidas adecuadas para sancionar a sus autores.

El presente Convenio indica que comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave en vuelo, se apodere ilícitamente de ésta, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación o bien sea cómplice de la persona que cometa cualquiera de tales actos.

A diferencia del Convenio anterior, en éste se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que cierra todas sus puertas internas después del embarque y hasta el momento en que se abra cualquiera de ellas para el desembarque, definición que para los fines del presente trabajo no será empleada por circunstancia ya comentadas.

Indica que cada Estado contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre el delito y cualquier acto de violencia cometido por el presunto delincuente contra los pasajeros o la tripulación en relación directa con el delito, en los siguientes casos:

- a) Si el delito se comete a bordo de una aeronave matriculada en tal Estado.
- b) Si la aeronave a bordo de la cual se comete el delito, aterriza en su territorio con el presunto delincuente todavía a bordo.

- c) Si el delito se comete a bordo de una aeronave dada en arrendamiento sin tripulación, a una persona que en tal Estado tenga su oficina principal o su residencia permanente.

Lo anterior permite desde nuestro punto de vista fomentar la cooperación entre los Estados contratantes para hacer un frente común contra actos ilícitos, además de facilitar los trámites o procesos que pudieran existir para el regreso o desplazamiento de los pasajeros o tripulación hacia su destino final.

Este Convenio excluye de su aplicación a las aeronaves de servicio militar, de aduana o policía; se aplicará solamente si el lugar de despegue o aterrizaje real de la aeronave, a bordo de la cual se cometa el delito, está situado fuera del territorio del Estado de su matrícula, ya se trate de una aeronave en vuelo internacional o en vuelo interno.

Indica que todo estado contratante podrá tomar las medidas necesarias que determine conducentes de acuerdo a su legislación nacional, para el tratamiento del delincuente o presunto delincuente, con la finalidad de iniciar un procedimiento penal o de extradición, si así se decide.

Consideramos que este convenio es un instrumento importante que contribuye a establecer los principios básicos de la lucha en contra del delito de apoderamiento ilícito de forma conjunta por parte de los Estados miembros.

**3.4 CONVENIO PARA LA REPRESION DE ACTOS ILICITOS
CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL. Firmado en Montreal
el 23 de Septiembre de 1971.**

En el presente convenio se indica que comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente:

- Realice contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia, que por su naturaleza constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave.
- 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 de la aeronave en vuelo.
- 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 de la aeronave en vuelo.
- Destruya o dañe las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos por su naturaleza constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo.
- Comunique a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.
- Intente cometer cualquiera de las actividades mencionadas anteriormente.
- Sea cómplice de la persona que los cometa o intente cometerlos.

Al igual que su antecesor considera que una aeronave se encuentra en vuelo a partir de que cierra sus puertas después del embarque y hasta que abra cualquiera de ellas para el desembarque; sin embargo por primera vez considera la distinción de aeronave en servicio definiéndola desde el momento en que el personal de tierra realiza preparativos para el vuelo y hasta 24 horas después de su aterrizaje.

Así mismo ahonda en la circunstancias de extradición y remarca la soberanía de cada Estado para la aplicación de las leyes penales correspondientes.

Además se obliga a todo Estado contratante, que tenga razones para creer que se vaya a cometer un delito, a suministrar de acuerdo con su ley nacional toda información pertinente de que disponga; cada Estado contratante notificará lo antes posible al Consejo de la OACI, de conformidad con su ley nacional cualquier información pertinente que tenga en su poder referente a:

- Las circunstancias del delito.
- Las medidas tomadas.
- Las medidas tomadas en relación con el delincuente o el presunto delincuente y en especial, el resultado de todo procedimiento de extradición u otro procedimiento judicial.

3.5 ANEXO 17 AL CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Firmado en Chicago el 7 de Diciembre de 1944.

Considerando que es deseable evitar toda distinción entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo, se creó este documento en 1968, es considerado como un documento básico de conceptos y procedimientos a utilizar para el caso de la comisión de delitos de apoderamiento ilícito, éste contiene en su anexo marcado con el número 17, múltiples medidas de prevención, seguridad y recomendaciones realizadas a los Estados contratantes para el tratamiento de los actos de interferencia ilícita.

El objetivo del presente texto es proteger a las operaciones de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, la seguridad de los pasajeros, tripulación, el personal en tierra y del público en general; esto es el primordial objetivo de cada Estado en todos los asuntos relacionados con la protección contra los actos de interferencia ilícita en la aviación.

El presente anexo maneja el término Control de seguridad, para referirse a los medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita; define como la parte aeronáutica, al área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso esta controlado.

El programa de seguridad abarca las medidas adoptadas para proteger a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita; la seguridad en este anexo 17 se entiende como la combinación de medidas, recursos humanos y materiales destinados para proteger a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

Este documento señala que cada contratante deberá establecer un programa nacional de seguridad de la aviación civil y deberá asegurarse de que su objetivo sea proteger la seguridad, regularidad y eficacia de la aviación civil internacional, proporcionando reglamentos, métodos y procedimientos, como protección contra los actos de interferencia ilícita.

Indica que cada Estado evaluará constantemente el grado de amenaza que existe en su territorio, teniendo en cuenta la situación internacional y ajustará en consecuencia los aspectos pertinentes de su programa nacional de seguridad; así mismo cada Estado asegurará que se elabore un programa de seguridad de aeropuerto, ajustado a las necesidades de su tráfico internacional.

Cada Estado se debe asegurar de que haya agentes debidamente autorizados y apropiadamente capacitados, disponibles para desplazarse rápidamente a sus aeropuertos que presten servicios de aviación civil a fin de ofrecer ayuda cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita.

Se deberán preparar planes de emergencia y asignar recursos para proteger a los aeropuertos, contra los actos de interferencia ilícita; se deberán

adoptar las medidas necesarias para evitar que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados.

Al aplicar lo anterior, se deberá prestar especial atención a la amenaza que representan los artefactos explosivos disimulados en artículos eléctricos, electrónicos o accionados con pilas, cuando sean transportados como equipaje de mano o facturado, además se deberán adoptar medidas para asegurar que los explotadores no transporten el equipaje de pasajeros que no estén a bordo de la aeronave y se deberá establecer una revisión especial para los envíos en sistemas de mensajería.

En lo que respecta al acceso a la zona de operaciones y contacto directo con las aeronaves, se deberán establecer procedimientos y sistemas de identificación para impedir el acceso no autorizado de personas o vehículos a la parte operacional de un aeropuerto y otras zonas importantes para la seguridad.

Cada Estado contratante adoptará medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, hasta que puedan continuar su viaje, así mismo proporcionará asistencia a una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita tal como ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y permiso para aterrizar, en la medida que lo exijan las circunstancias.

CAPITULO IV
PROPUESTAS PARA LA PREVENCION Y TRATAMIENTO DE ACTOS
DE INTERFERENCIA ILICITA A BORDO DE AERONAVES MEXICANAS.

4.1 MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL AEROPUERTO DE
ORIGEN

Como en cualquier conducta antisocial que se comete de manera reiterada por los miembros de una sociedad, es muy importante que la Ley establezca medidas estrictas que hagan asumir al delincuente su responsabilidad a través de una sanción o pena, sin embargo consideramos que es de igual o tal vez de mayor importancia, el contar con medidas eficaces de seguridad que prevengan la comisión del delito.

A este respecto nuestra primera propuesta consiste en:

1. Solicitar se incluya en la Ley de Aviación Civil y su respectivo Reglamento, la obligatoriedad de que personal de seguridad del Aeropuerto de origen, revise a través de dispositivos de rayos X, todas las maletas que ingresen al compartimiento de carga del avión, excluyendo la aleatoriedad y evitando el termino restrictivo de revisión de rayos X solo al pasajero y su equipaje de mano.

No hay que perder de vista que la forma de comisión de este delito es tan grande como la imaginación de las mentes criminales, el dejar de revisar este equipaje implica propiciar las condiciones adecuadas para la comisión de actos en contra de la seguridad aérea.

De la propuesta anterior se desprende:

2. La necesidad de contar con personal capacitado que pueda distinguir objetos amenazantes a través de dispositivos de rayos X y en su caso

personal debidamente capacitado para desactivar objetos que se suponen ser artefactos de sabotaje, que representen riesgos en los aeropuertos.

La necesidad de trabajar conjuntamente con los Estados hacia donde viajan aeronaves mexicanas y viceversa, es una realidad innegable, por lo cual se recomienda que:

3. En los acuerdos bilaterales de transporte aéreo que celebre México, se incluya una cláusula relativa a la seguridad de la aviación, en donde se establezcan medidas especiales de seguridad para el caso de actos de interferencia ilícita y así mismo se incluya una cláusula de cooperación en el campo de la investigación y elaboración de nuevos equipos de seguridad que satisfaga mejor los objetivos de seguridad de la aviación civil.

Asimismo se propone que:

4. Todos los Aeropuertos del territorio nacional, cuenten como mínimo con un pasillo telescópico que permita el abordaje de los pasajeros desde el edificio terminal directamente hasta el avión, para evitar el ingreso masivo de personas a la plataforma de operaciones.

Es importante señalar que en la actualidad existen aeropuertos que abordan y descienden al pasajero directamente en la plataforma de operaciones, lo que resulta en la pérdida de control del tránsito de personas en esta zona, facilitando el ingreso a cualquier aeronave y por ende evitando las medidas mínimas de seguridad.

A continuación se recomiendan algunas atribuciones que deberían estar acargo del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria:

5. Proporcionar una base de asesoramiento al gobierno y a la industria de la aviación acerca de las medidas de seguridad para afrontar amenazas a la aviación nacional.
6. Recomendar medidas adecuadas que hayan de tomar quienes se ocupan de la seguridad de la aviación, como los administradores y los explotadores aéreos.
7. Mantener la aplicación de tales medidas bajo constante revisión formulando al gobierno propuestas de modificación.
8. Asegurar la coordinación entre los departamentos y organismos responsables de los servicios de navegación, administradores de los aeropuertos y los explotadores, dependiendo de la forma y alcance de las amenazas.
9. Fomentar la consideración de las medidas de seguridad en los proyectos de nuevos aeropuertos o en la ampliación de las instalaciones y servicios existentes.
10. Recomendar la promulgación y coordinar la aplicación, de cambios en los criterios nacionales en materia de seguridad de la aviación.
11. La decisión acerca del empleo de agentes de seguridad a bordo incumbe al Estado y no al explotador, por consiguiente, es de desear que los agentes de seguridad sean empleados del Estado, particularmente por el hecho de que sus funciones están relacionadas con acciones de la autoridad de policía en un ámbito nacional.

4.2 MEDIDAS DE SEGURIDAD A CARGO DE LA LINEAS AEREA

1. Se considera oportuno proponer que las aerolíneas mexicanas incluyan en su programa de seguridad la obligación de suspender o demorar el vuelo en caso de encontrar equipaje sin acompañante a bordo de la aeronave.

En la práctica esta medida mínima de seguridad no es seguida por parte de las líneas aéreas, alegando que la demora del vuelo para sacar este equipaje les implica pérdidas económicas, sin embargo habrá que considerar que las repercusiones que pudiera provocar un atentado contra una aeronave, serían mucho más costosas en dinero y en vidas humanas.

Es importante resaltar que el personal de las líneas que va a bordo de la aeronave, debe estar muy atenta respecto a la actitud de los pasajeros y cualquier conducta sospechosa deben hacerla del conocimiento de sus superiores inmediatamente; derivado de esto, se propone que:

2. Las líneas aéreas realicen periódicamente cursos de capacitación en donde se enfatice la importancia de que el personal en contacto directo con los pasajeros, adopte una actitud seria y responsable en el desempeño de su trabajo, ya que de ellos depende emitir cualquier alarma de comportamiento sospechoso.

Para el caso de pasajeros transportados bajo coacción por haber sido sometidos a procedimientos judiciales, se propone:

3. Que las aerolíneas incluyan en sus programas de seguridad medidas y procedimientos para mantener la seguridad a bordo de sus aeronaves y no alterar la tranquilidad del resto de los pasajeros.

Así mismo, se propone que:

4. Las aerolíneas adopten revisiones después del desembarque, para asegurarse de que los pasajeros no dejen objetos a bordo de la aeronave, así como prestar especial atención a los pasajeros que cambian de asiento en la cabina de pasajeros.
5. Considerando la posibilidad de que la persona que comete un acto de interferencia ilícita puede encontrarse en un estado mental inestable se sugiere no servir bebidas alcohólicas.

4.3 PROPUESTAS DE REFORMA AL CODIGO PENAL FEDERAL

Considerando las muy variadas formas de poner en peligro una aeronave en vuelo, en lo que respecta a las omisiones por descuido del personal en tierra, se propone:

1. Que el Código Penal Federal, enumere y aplique una sanción similar a la de un delito grave, para cada una de las conductas del personal administrativo o técnico en tierra que pongan en peligro la seguridad de la aeronave en vuelo.
2. Se incluya como punibles los defectos de fabricación en piezas o partes de la aeronave, en contra del encargado de su manufactura y revisión de control de calidad.

En la actualidad los actos de interferencia ilícita de aeronaves, no se contemplan en el texto de nuestro Código Penal Federal, por lo que se propone:

3. La inclusión de esta figura delictiva, aplicando en su comisión, una pena estricta propia de un delito grave.

El Convenio de La Haya de 1970 y el Convenio de Montreal de 1971 son ejemplos típicos de acuerdos cuya implantación a nivel mundial exige sin duda actos legislativos que precisen las penas aplicables al delito, así como el procedimiento de enjuiciamiento criminal a seguir. Esto es tanto más importante en este campo específico que atañe a la Ley de lo criminal, respecto a la cual rige estrictamente y sin excepción alguna el principio de "nullum crimen sine lege, nulla poena sine lege".

Ejemplos de estas son el apoderamiento ilícito de aeronave, colocación o inducción a colocar artefactos o sustancias a bordo de una aeronave que probablemente destruirán la aeronave o pondrán en peligro el vuelo, actos de violencia a bordo de aeronaves, destrucción o daños de instalación de navegación aérea utilizadas para la navegación aérea internacional, y aún la comunicación de información falsa que podría poner en peligro la seguridad de la aeronave en vuelo.

Se propone regular en el Código Penal Federal:

4. La posesión de armas de fuego por parte de pasajeros en la cabina de una aeronave, el transporte de armas de fuego en el equipaje de los pasajeros y los viajes de personas bajo custodia o sujetos a procedimientos penales.

Así mismo, se propone:

5. Prohibir que personal de corporaciones policíacas viajen armados a bordo de aeronaves civiles, debido a que altera la tranquilidad de los pasajeros y pone en duda la eficacia de los procedimientos de revisión en tierra, sobre todo cuando ese personal es de origen extranjero.

6. No debería permitirse el recibir pasajeros a pie de avión
7. Los salones "VIP" deberían diseñarse de modo que solamente se tenga acceso a esas áreas desde la parte pública

4.4 PROPUESTAS PARA LA APLICACIÓN JUDICIAL

1. Se propone designar una Comisión Especial para Delitos Aeronáuticos competente en asuntos de la Seguridad de la Aviación Civil.

Se propone como indispensable:

2. La promulgación de un reglamento para llevar a la práctica el Programa de Seguridad y la asignación de responsabilidades entre los organismos gubernamentales y los elementos de la industria respecto a aspectos específicos.

Finalmente se propone la reforma de un tema fundamental:

3. Reformar el Código Penal Federal existente, con objeto de incluir el delito y las correspondientes penas y modificar el Código Federal de Procedimientos Penales, con vistas a señalar el procedimiento aplicable a la custodia del presunto delincuente, en lo que respecta a la instrucción del caso para procesamiento o procedimiento de extradición.

En vista de acortar los tiempos, la promulgación de un Decreto especial aplicable a todos los casos de actos ilícitos contra la aviación civil, sería algo realmente práctico y funcional, ya que impondría penas oportunas, con procedimientos apropiados; lo anterior considerando que el desarrollo de la aviación civil internacional puede contribuir a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad nacional.

CONCLUSIONES

PRIMERA: La dinámica social con sus acelerados cambios y facetas ha colocado a la aviación en un supuesto de ilicitud, utilizado en contra de la humanidad, desvirtuando con esto el objetivo primordial de su creación.

SEGUNDA: Sin duda alguna los atentados al Centro Internacional de Comercio, en la Ciudad de Nueva York el 11 de septiembre de 2001, han resaltado la urgente necesidad de crear medios legales eficientes y actualizados en contra de ilícitos aéreos, sin embargo, más importante aún es el tema de la prevención de estos lamentables actos, cuyas dimensiones han alcanzado proporciones inimaginables en la vida común de la sociedad.

TERCERA: Los actos de Interferencia ilícita contra la seguridad de la aviación civil, ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, afectan gravemente la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de aviación civil.

CUARTA: Comete el delito de interferencia ilícita, toda persona que intencionalmente realice a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia, que por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave.

QUINTA: La prevención es un aspecto de medular importancia en los actos de interferencia ilícita, ya que puede marca la diferencia entre la vida y la muerte de miles de personas alrededor del mundo, no solo usuarias de este sistema de transporte sino también de aquellos que se encuentran en tierra.

SEXTA: Considerando que las conductas antisociales que constituyen los actos de interferencia ilícita, no son propias de una región o Estado en específico, la cooperación coordinada entre autoridades alrededor del mundo a través de textos uniformes en sus legislaciones en particular, es de vital importancia.

SEPTIMA: La cooperación entre Estados supone siempre un respeto intrínseco por la soberanía de cada una de sus autoridades, reconociendo en todo momento la conveniencia de unir esfuerzos en contra de un enemigo común.

OCTAVA: La utilización de los avances tecnológicos por parte de las autoridades aeroportuarias, contribuye en forma notable a fomentar la seguridad en una aeronave y evitar la comisión de delitos a bordo.

NOVENA: Las líneas aéreas deben hacer notar a su personal, la trascendencia de sus actividades a bordo de una avión en servicio, ya que ellos representan el contacto directo con el pasajero y el infractor.

DECIMA: Considerando la importancia que reviste la comisión de la conducta delictuosa en estudio, resulta de conveniencia publica el incluir en el texto del Código Penal Federal el concepto de acto de interferencia ilícita, así como la pena asignada.

DECIMA PRIMERA: Considerando la muy especial naturaleza del delito de interferencia ilícita, es conveniente que el Poder Judicial, forme una Comisión Especial para delitos Aeronáuticos, competente en asuntos de la Seguridad de la Aviación Civil.

BIBLIOGRAFIA

I. OBRAS CONSULTADAS

CARRANCA Y TRUJILLO, Raúl.
Derecho Penal Mexicano.
Parte General, Tomo II, Editorial Antigua, México 1960

CASTELLANOS TENA, Fernando.
Lineamiento Elementales del Derecho Penal.
Editorial Porrúa, México 1994

CUELLO CALON, Eugenio.
Derecho Penal I, 12ª Edición
Editorial Barcelona, España 1980

CHARLES ATALA
Le Hijacking Aérien ou la maîtrise Illicite
Editions Lémec. Ottawa 1973

DOUGLAS JOINER, Nancy
Aerial Hijacking as an International Crime.
Nueva York, 1974

ETCHEVERRY, Alfredo
Derecho Penal
Tomo IV, Editorial Buenos Aires, Argentina 1980.

FOLCHI O, Mario
Los Delitos Aeronáuticos
Editorial Buenos Aires, Argentina 1970

GRAF ZU, Dohna Alexander
La Estructura de la Teoría del Delito
Editorial Perrot, Buenos Aires, 1958

JIMENEZ DE ASUA, Luis
La Ley y el Delito
Segunda Edición
Editorial Andrés Bello, Caracas Venezuela, 1954

PHILLIPS, David
Historia de la Piratería Aérea
Editorial Burgos, Barcelona 1974.

PARDO ASPE, Emilio
Parte General del Derecho Penal Mexicano, México 1940

PAVON VASCONCELOS, Francisco
Derecho Penal Mexicano
Editorial Porrúa, México 1999

PORTE PETIT, Candaudap Celestino
Apuntamientos de la Parte General de Derecho
Editorial Porrúa, México 1980

REINARES, Fernando.
Terrorismo Global
Editorial Taurus, España 2003.

TAPIA SALINAS, Luis
Curso de Derecho Aeronáutico
Editorial Barcelona, España 1980

VELA TREVIÑO, Sergio
Antijuricidad y Justificación
Editorial Trillas, Segunda edición, México 1986

VELA TREVIÑO, Sergio
Culpabilidad e Inculpabilidad
Editorial Trillas, Primera Edición, México 1977

VIDAL RIVEROLL, Carlos
Derecho Penal Mexicano
Editorial Porrúa, Segunda edición, México 1987

II.LEGISLACIONES CONSULTADAS

- Ley de Aviación Civil
- Reglamento de la Ley de Aviación Civil
- Ley de Vías Generales de Comunicación y su Reglamento
- Código Penal Federal
- Convenio de Tokio de 1963
- Convenio de Chicago de 1974
- Protocolo al Convenio de Chicago
- Anexo 17 al Convenio de Chicago de OACI
- Convenio de la Haya de 1970
- Convenio de Montreal de 1971
- Protocolo al Convenio de Montreal

III.Hemerografía

- BRAVO NAVARRO, Martín.- Revista Astronautic 1970, Apoderamiento Ilícito de Aeronaves en Vuelo
- FAIDUTTI, Juan Carlos.- Revista de la Escuela de Diplomacia de la Universidad de Guayaquil .- El Apoderamiento Ilícito de Aeronaves en Vuelo
- Informe de la Secretaría General de organización de Policía Criminal INTERPOL
- Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita

- MAPELLI LOPEZ, Enrique, Consideraciones sobre el carácter eventual político del delito de apoderamiento ilícito de aeronaves y sobre los temas de extradición. Novena Conferencia Interamericana de Derecho Aeronáutico, Panamá 1972
- MAPELLI LOPEZ, Enrique, Consideraciones Sobre la Extorsión de Aeronaves, revista N°31, 1969
- MARKS, Camilo.- Revista de Derecho, Edición N° 12, El apoderamiento ilícito de aeronaves, Editorial Jurídica de Chile 1971.
- Revista Criminal Acts Against Civil Aviation 2001.- Transport Security Administration, U.S. Department of Transport.
- ROLDAN ALVAREZ, Alberto.- El Secuestro de Aeronaves.- Revista de Astronáutica y Aeronáutica, Madrid, España 1969
- VIDAL RIVEROLL, Carlos.- Dinámica de Derecho Mexicano, Colección de Derecho 1972