



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE
MÉXICO

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Relaciones Internacionales

* * *

“Los actos de interferencia ilícita en la aviación civil y la
seguridad nacional: el atentado del 11 de septiembre de 2001”

T E S I N A

que para obtener el título de Licenciada en Relaciones
Internacionales

PRESENTA

Jocelyn Ingrid Richaud Torres

Asesora:

Mtra. Yadira Gálvez Salvador

Ciudad Universitaria, 2016

CDMX





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 mis padres Bertha Torres y Javier Richaud, que con esfuerzo y dedicación me dieron su apoyo para lograr esta meta.

A mis hermanas Arlette y Jennifer Richaud, mujeres admirables y de quienes he recibido su sabio consejo y aliento para conseguir mi superación personal y profesional.

A mi esposo Angel Martínez, quien durante el proceso de mi formación académica me impulsó incondicionalmente a alcanzar este logro aún en momentos difíciles.

A mis suegros y cuñado, de quienes he recibido afecto y soporte en todo momento.

“Los actos de interferencia ilícita en la aviación civil y la seguridad nacional: el atentado del 11 de septiembre de 2001”

Introducción.....	7
1. Conceptos clave	10
1.1. Definición de Seguridad.....	10
1.2. Definición de Seguridad Nacional y Seguridad Internacional.....	11
1.3. El papel del Estado en la Seguridad Nacional.....	15
1.4. Seguridad de la Aviación Civil: Actos de interferencia ilícita.....	18
1.5. Terrorismo y terrorismo aeronáutico.....	25
2. La Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI)	31
2.1. Objetivos estratégicos de la OACI.....	34
2.2. Convenio de Chicago de 1944.....	39
2.3. Anexos al Convenio de Chicago de 1944.....	41
2.3.1. Anexo 17 Seguridad: Protección de la Aviación Civil Internacional contra los actos de interferencia ilícita.....	43
2.4. Otras disposiciones en materia de Aviación Civil.....	45
2.4.1. Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.....	46
2.4.2. Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación(USAP).....	50
3. El atentado contra el World Trade Center el 11 de septiembre de 2001.....	53
3.1. Los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 y la Seguridad de la aviación civil antes del 11- S.....	53
3.2. Consecuencias económicas, políticas y sociales.....	58
3.3. Cambios a nivel internacional en materia de aviación civil.....	65
Conclusiones.....	69
Fuentes de consulta.....	82

Introducción

Con el surgimiento de la globalización los mecanismos de acción de los actores internacionales como grupos de presión, Organizaciones internacionales gubernamentales y no gubernamentales; entre otros, han evolucionado con el fin de incrementar su incidencia en la dinámica internacional.

Esta incorporación de actores internacionales ha obligado a que la seguridad en estricto sentido militar se haya ampliado para incorporar las amenazas que desafían la estabilidad y viabilidad económica, política, medio ambiental y social del Estado, siendo estos mismos rubros los que a su vez conforman el universo que constituye la seguridad nacional de un país.

Hoy en día, los medios como el internet, propaganda, la posesión y uso de las armas convencionales, de destrucción masiva y otros actos violentos, resultan ser los instrumentos más eficaces para que grupos terroristas impacten de manera importante la actividad política, económica y social de un Estado.

El intento de dichos grupos por extender sus demandas y trascender las fronteras físicas, ha incluido la utilización de aeronaves para consumir sus objetivos, situación que representa un peligro constante no solo para la industria aeronáutica en sí, sino también para la sociedad en general y aún en mayor medida para la seguridad y preservación del Estado.

Siendo por excelencia este ente jurídico-político el objeto de estudio de las Relaciones Internacionales. Para comprender la relevancia de la seguridad de la aviación civil y los actos de interferencia ilícita para la disciplina y como objeto de análisis del presente estudio, es necesario tomar en cuenta el papel que juega el Estado como garante de la seguridad y protector de los elementos que lo conforman: población, gobierno y territorio; éste último entendido en sus tres

dimensiones, es decir, la soberanía que detenta el Estado sobre el subsuelo, aguas nacionales, territorio y espacio aéreo.

La aviación civil internacional ofrece un gran panorama de estudios, pues permite al estudioso de las Relaciones Internacionales poner en práctica conocimientos relativos al funcionamiento de los Organismos Internacionales, las nociones de Derecho Internacional Público y Privado, así como de la Política Internacional, por lo que el enfoque del tema de estudio puede observarse multidisciplinario.

De igual forma, al ser el transporte aéreo un impulsor del desarrollo la economía internacional, lo hace objeto del análisis del internacionalista, pues es uno de los principales sectores que impulsan las relaciones entre Estados y permiten la movilidad e intercambio cultural de sus nacionales.

La importancia en particular del estudio de los actos de interferencia ilícita como un asunto de seguridad nacional, radica en el desarrollo de una visión global acerca de una problemática de alcances internacionales que repercute directamente en los distintos rubros de la seguridad de un país y que ha sido a su vez, motivo de múltiples programas regionales e internacionales en los que la cooperación internacional se hace evidente ante amenazas comunes.

Con lo anterior en mente, este trabajo considera que la utilización de una aeronave como arma en los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos de América constituyó un acto de interferencia ilícita (terrorista) que representó un parteaguas para la seguridad de la aviación civil a nivel internacional; y que tuvo como consecuencia el reajuste de las normas internacionales y disposiciones en materia de seguridad nacional y aeroportuaria; adquiriendo mayor énfasis la seguridad de la aviación civil como un aspecto importante de la seguridad nacional.

En este sentido, la presente investigación pretende:

1. Analizar la función y los cambios ocurridos tanto en la estructura de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) como en los convenios

elaborados en reuniones intergubernamentales a partir de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001.

2. Conocer el contenido de las disposiciones sobre actos de interferencia ilícita, su tipificación y mecanismos de prevención.
3. Comprender y diferenciar el grado de relación entre el terrorismo y los actos de interferencia ilícita.
4. Comprobar en qué medida los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional impactan la política, economía y a la sociedad a nivel nacional e internacional.

Para la persecución de los objetivos enunciados anteriormente la distribución del contenido consta de un primer capítulo que facilita el entendimiento de los conceptos básicos de la seguridad, sus principales teorías, la seguridad de la aviación civil y los actos de interferencia ilícita; concepto que por su naturaleza invoca la necesidad de abordar la definición de terrorismo.

Dada la importancia de su labor, el segundo capítulo se dedicará a la comprensión de las funciones y estructura de la OACI, principal organismo de las Naciones Unidas encargado de vigilar la seguridad, el adecuado desarrollo y ejercicio de esa actividad económica. Además, se revisarán de manera breve los instrumentos sobre actos de interferencia ilícita elaborados en el seno de esa Organización.

Finalmente, el tercer apartado está destinado al estudio de caso de los acontecimientos ilícitos del 11 de septiembre de 2001, se detallarán los cambios ocurridos en la aviación civil a partir de ese momento, así como algunas consecuencias que permiten identificar el hecho como un momento que marco permanentemente los temas de seguridad.

Capítulo 1. Conceptos clave

Este primer capítulo se ha dedicado al desglose de nociones requeridas para el entendimiento de la hipótesis que sostiene la presente investigación, por lo que es necesario ubicar los diferentes tipos de seguridad que se trataran, su relación y los aspectos que cada una abarca.

1.1. Definición de seguridad.

La palabra seguridad del latín *securitas*, proviene del adjetivo seguro o *securus* y se refiere a la “condición de estar libre y exento de todo peligro, daño o riesgo”¹. La existencia del peligro por otra parte, indica que existe pleno conocimiento del agente hostil, mientras que el riesgo representa la posibilidad o sospecha de que existe un peligro o amenaza.²

El grado de seguridad puede ser evaluada en dos sentidos, seguridad absoluta y relativa; respecto al primero se considera absoluta cuando se valora si existe o no tal condición y relativa cuando se le otorga una graduación de acuerdo a los niveles en los que se percibe que hay un mayor o menor número de peligros o amenazas.³

Por tanto, cuando hablamos de seguridad, ésta debe de ser entendida como un valor; por ello el politólogo suizo Arnold Wolfers en sus estudios sobre el tema, afirmaba: “la seguridad en sentido objetivo, mide la ausencia de las

¹ Diccionario de la Real Academia Española, *Seguridad*, [en línea], Madrid, Real Academia Española, 2014, Dirección URL: <http://lema.rae.es/drae/?val=seguridad>, [consulta: 31 de julio de 2014].

² Cfr. Juan Carlos Pereira Castañares (Coord.), *Diccionario de Relaciones Internacionales y Política Exterior*, Madrid, Ariel, Teoría Social, 2008, p. 193.

³ Cfr. Alejandro Chanona Burguete, *La comunidad de seguridad en América del Norte. Una perspectiva comparada con la Unión Europea*, México, Miguel Angel Porrúa, 2010, p. 13.

amenazas a los valores adquiridos, en sentido subjetivo, la ausencia del miedo de que ciertos valores sean atacados”⁴.

Al hacer referencia a tal concepto es necesario también, identificar el objeto de referencia, para lo cual se puede cuestionar en qué o en quién recae tal condición.

Por ejemplo, dentro de la disciplina de las Relaciones Internacionales pueden distinguirse diferentes objetos de referencia, entre los que podemos ubicar la seguridad humana, alimentaria, económica, militar, política y ambiental; por mencionar algunos.

En virtud del privilegiado lugar que ocupa el Estado como el objeto de estudio por excelencia de la disciplina⁵; la seguridad nacional, como ya se ha descrito, que tiene por objeto de referencia al Estado y su entera preservación como ente jurídico, político y social, será el tema clave a lo largo de los siguientes capítulos de la presente investigación.

En este sentido, será necesario para un mejor entendimiento del concepto, considerar en adelante la definición más general elaborada por el Jurisconsulto alemán, George Jellinek⁶ en su obra *Teoría general del Estado*, quien lo señala como “La corporación formada por un pueblo, dotada de un poder de mando originario y asentada en un determinado territorio”⁷.

1.2. Seguridad Nacional y Seguridad Internacional

Con el surgimiento de las Relaciones Internacionales como disciplina en el periodo de entreguerras, la seguridad nacional fue vista en términos militares y de poder

⁴ Arnold Wolfers, “National Security as an Ambiguous Symbol” en *Discord and Collaboration: Essays on International Politics*, [pdf], Baltimore, MD: The Johns Hopkins University Press, 1962, p.6

⁵ Michael E. Smith, *International Security. Politics, Policy, Prospects*, Gran Bretaña, Ed. Palgrave Macmillan, 2010, p.1.

⁶ Profesor en las Universidades de Basilea y Heidelberg; publicó varias obras sobre filosofía del derecho y ciencia jurídica.

⁷ Andrés Serra Rojas, *Teoría del Estado*, México, Ed. Porrúa, 1997, p. 183.

como principal mecanismo de defensa del interés nacional en el entorno de una sociedad internacional totalmente anárquica.

La seguridad era considerada como un juego de “suma cero” en el que aquel que gana, gana en su totalidad y el que pierde lo pierde todo; es decir, si un Estado posee un alto grado de seguridad, por ende, ésta se obtendría a costa del Estado vecino.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial las relaciones intergubernamentales se comenzaban a concebir como un mecanismo de cooperación para la defensa de objetivos comunes a través de los canales que las instituciones internacionales facilitan; sin embargo, la desconfianza persistente y la diferencia de apreciaciones de los peligros para cada Estado, llevaron a la cooperación internacional a un ámbito ciertamente limitado.

La visión liberal por su parte, amplió el concepto incluyendo no solo al poder militar, sino al poder económico y al *soft power* o poder ideológico. De esta forma, actores como empresas transnacionales, organizaciones gubernamentales (OG'S) y no gubernamentales (ONG'S) obtuvieron un rol especial en la concepción de la seguridad nacional.

En la década de los años 80 la seguridad tomó otra perspectiva con el surgimiento de la Escuela de Copenhague, creada por diversos investigadores, quienes contribuyeron a proporcionar una mirada distinta al predominante enfoque norteamericano a través de las aportaciones teóricas desarrolladas en su trabajo sobre la seguridad europea.

Los teóricos de dicha escuela argumentaban que la seguridad de un Estado debe de ser ampliada a un nivel multidimensional en el que los aspectos militar, político, económico, ambiental y social integrasen la visión de lo que estrictamente se conocía como seguridad nacional.

Actualmente, la aportación realizada por esa escuela representa los temas que reflejan la orientación de la seguridad nacional y política exterior de los Estados durante el siglo XX y lo que va del siglo XXI; prueba de ello son las numerosas cumbres climáticas, convenciones sobre el desarrollo humano, tratados de cooperación militar, de libre comercio, etc.

Como se explicó en el apartado anterior, la cualidad relativa del concepto de seguridad, otorga cierta flexibilidad al significado al permitir determinar el grado que se percibe en torno al objeto de referencia; es por esta razón, como lo señala Arnold Wolfers, que la seguridad nacional presenta mucho más ambigüedad en su definición; toda vez que los Estados como entes independientes difieren en la elección de las prioridades y cantidades de amenazas a las que se enfrentan; así pues, mientras algunos países las subestiman, otros las sobrevalúan⁸.

Otra de las críticas al concepto se origina en la naturaleza de las amenazas a las que el Estado se enfrenta, pues de cierta forma se puede considerar que éstas obedecen a un momento histórico en particular; por ejemplo, las amenazas a las que se enfrentaba un Estado en el siglo XVIII no son las mismas que las que se presentan en el siglo XXI, en donde el avance de los conocimientos en ciencia y tecnología amplía el espectro de herramientas utilizadas para poner peligro la seguridad nacional de un país.

Sabemos que nos referimos a una amenaza a la seguridad nacional en tanto se indique una acción o secuencia de eventos que pongan en peligro drásticamente y por un periodo de tiempo relativamente corto, la calidad de vida de los habitantes de un Estado o se reduzca la gama de políticas disponibles para el gobierno, civiles o entidades no gubernamentales (personas, grupos o corporaciones) dentro de un Estado.⁹

⁸Cfr. Arnold Wolfers, *Op.Cit.* p.6.

⁹Cfr. Peter Hough, *Understanding Global Security*, New York, Ed. Routledge, 2008, 2ª. Ed, p.7.

Algunos ejemplos de amenazas para la estabilidad de un Estado pueden ser movimientos separatistas o insurgentes, desigualdad social, instituciones débiles, crisis políticas, económicas y sanitarias, terrorismo, etc.

Para hacer frente a alguna amenaza o peligro de esta u otra naturaleza, los tomadores de decisiones de un gobierno utilizan la estrategia, definida como “[...] la combinación de recursos que deben ser movilizados para manejar el problema”¹⁰.

La construcción de ésta se realizará en función de diversos factores, algunos de los cuales pueden ser el grado de seguridad que cada Estado percibe y la cantidad e importancia de los valores que se arriesgan en pos de hacer frente a la eventualidad; por ejemplo, en el supuesto de una guerra, el gobierno podría decidir entre comprometer la libertad de tránsito de los individuos y anunciar un toque de queda para resguardar la vida de la población en general o tomar otro tipo de medidas que no sacrifiquen la libertad de sus nacionales.

En este sentido, los valores que motivan las acciones de un gobierno constituyen el interés nacional, mismo que juega un papel importante en la estrategia, pues reúne las inquietudes a nivel interno de cada Estado. Entre los elementos más importantes del interés nacional se pueden incluir la independencia, integridad territorial, seguridad militar y el bienestar económico¹¹.

De esta forma, la relación que existe entre el interés nacional y la seguridad internacional es claramente estrecha, pues en la procuración de ésta última un Estado tomará en cuenta sus intereses de manera que no sean desatendidos los valores más imprescindibles del país y con ello poder generar su política exterior.

Cuando dos o más Estados perciben amenazas similares, dichos asuntos se convierten en un tema de seguridad internacional. En este punto, la

¹⁰ Cfr. Michael E. Smith, *Op. Cit*, p.4.

¹¹ Jack C. Plano; Roy Olton; José Meza Nieto (Trad.), *Diccionario de Relaciones Internacionales*, México, Ed. Limusa, 1985, 4a. ed., p.191.

cooperación internacional puede surtir efecto para resolver problemas mutuos en la medida en la que los actores reconozcan la interdependencia respecto a la amenaza en el entorno de la globalización.

Los métodos de cooperación se hacen efectivos a través de diversos canales como puede ser la firma de un tratado bilateral, reuniones intergubernamentales o multilaterales y en el marco de organizaciones internacionales. A través de éstos canales los Estados evalúan el costo-beneficio de unir esfuerzos contra una amenaza en común por medio de la elaboración de una estrategia de acción conjunta que tome en cuenta el interés nacional de cada uno, respetando en todo momento los valores que rigen el derecho internacional.

Es así que el poder de los Estados con mayor peso en la toma de decisiones dentro de ciertos organismos internacionales influye para pactar los temas que se incluirán en la agenda de seguridad; ello se realiza a través de la recopilación de todos los asuntos que preocupan y que deben ser atendidos por un conjunto de actores internacionales.

Sobre el particular, asuntos como la migración, tráfico de armas y drogas, cambio climático, epidemias, guerras, trata de personas, violaciones a los derechos humanos, terrorismo, entre otros; son algunos de los temas que se recogen en la agenda de seguridad internacional en el siglo XXI.

1.3. El papel del Estado en la Seguridad Nacional

Entre los años 1618 y 1648 tuvo lugar en Europa Central la llamada Guerra de Treinta Años, librada entre los partidarios de la reforma protestante impulsada por Martín Lutero y los seguidores de la contrarreforma quienes, encabezados por el Papa Pío IV, perseguían la unión de la iglesia católica.

Al finalizar esta guerra con la Paz de Westfalia, se comenzaron a gestar las fronteras de cada uno de los territorios, estableciéndose una de las características de lo que ahora conocemos como Estado.

Teorías del Estado como la propuesta por Thomas Hobbes en “El Leviatán” personifican a dicho actor como un gigante constituido para la defensa y contribución a la perfección del hombre, la soberanía es el alma que le da vida y las instituciones fungen como sus articulaciones que le dan movilidad y operatividad a la maquinaria del Estado.

Emmanuel Kant, por otra parte, se apoya en las teorías sociales de Montesquieu y Rosseau, reconoce en el derecho los fundamentos de la maquinaria política y la libertad como el derecho natural del individuo, señalando el contrato social como elemento clave para las funciones de protección y uso legítimo de la violencia por parte del gobierno del Estado.

Para entender dichas funciones de procuración es menester regresar a la definición de Estado de Jellinek antes detallada, de la cual podemos recoger los siguientes elementos: se trata de un ente jurídico, político y social formado por una población, gobierno y territorio.

La población “[...] presupone una agrupación de seres humanos (nacionales), vinculados en el tiempo y regidos por un mismo ordenamiento jurídico y un mismo gobierno.”¹²

Dicha población según la teoría del contrato social reconoce y otorga a un grupo de individuos el poder del uso legítimo de la fuerza, es decir, el monopolio de la violencia a través del cual se mantiene el orden en la sociedad, ese grupo selecto conforma el tercer elemento del Estado; el gobierno.

Este poder estatal constituye una suerte de fusión de dos de los elementos, pues “une el sustrato personal y territorial del Estado”¹³, realiza sus funciones a través de las instituciones que lo conforman, siendo ellas las encargadas de la elaboración y aplicación de los instrumentos jurídicos en los que se depositan las

¹² Matthias Herdegen. *Derecho Internacional Público*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 2005, p.73.

¹³ *Ibidem*.

cláusulas del orden y administración de los recursos internos. Al exterior, el gobierno se convierte y está sujeto al derecho internacional, su función, ejecutar la política exterior de acuerdo al antes mencionado, interés nacional.

El tercer elemento, territorio, es elemento vital y el espacio físico en donde se asienta la población y el gobierno, en estricto sentido se refiere a las “[...] áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado”¹⁴

Parte del territorio es también el espacio aéreo, el cual se define como “[...] la columna de aire situada sobre el territorio y mar territorial de un Estado”¹⁵ en éste, el Estado ejerce completa soberanía y se aplican las leyes nacionales e internacionales. Comprende el espacio aéreo inferior que se extiende desde la superficie terrestre y aguas territoriales hasta los 20,000 pies, mientras que el espacio superior transcurre de los 20,000 pies hacia el espacio exterior [...]”¹⁶.

Ahora bien, dentro de las funciones que lleva a cabo el gobierno se encuentra la garantía del orden y paz pública, además del mantenimiento de la cohesión de los elementos que lo forman con la finalidad de preservar la seguridad e integridad de los mismos.

Considerando que dentro de las funciones del gobierno se encuentra la cohesión y protección de su territorio, la seguridad de la aviación civil cobra especial importancia en virtud de que el espacio aéreo es parte de él, y es encomendada la protección e inviolabilidad de la soberanía del espacio aéreo a las autoridades aeronáuticas designadas por el aparato gubernamental.

¹⁴ OACI, *Convenio sobre aviación civil internacional* (Convenio de Chicago), (Doc. 7300/9), Primera Parte. Navegación aérea, Capítulo I. “Principios generales y aplicación del convenio”, Art. 2, Montreal, 2006, 9ª Ed., p.2.

¹⁵ Antonio López Álvarez; Alfonso Ortega Giménez (Coords.), *Glosario Jurídico Básico*, Cap. VIII. “Derecho Internacional Público y Derecho Comunitario”, España, Club Universitario, 2010, p. 272.

¹⁶ Página Oficial de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), Dirección Adjunta de Tránsito Aéreo, SCT, Espacio Aéreo, [en línea], Dirección URL: <http://www.seneam.gob.mx/scta/aespacio.asp>, [consulta: 25 de agosto de 2014].

Sobre este, el orden jurídico aplicable que fundamenta los derechos y obligaciones de un Estado sobre el espacio aéreo es el Derecho aeronáutico o Derecho aéreo. Federico Videla Escalada, jurista argentino y especialista en derecho aeronáutico, define el derecho aeronáutico como "el conjunto de principios y normas, de derecho público y privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella"¹⁷

A nivel internacional la regulación de la seguridad de la aviación civil está a cargo de las autoridades de la Organización de Aviación Civil Internacional, organismo del cual analizaremos su estructura y funcionamiento en el capítulo 2.

1.4. Seguridad de la Aviación Civil: Actos de interferencia ilícita

La seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) es definida por la OACI como la "Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita [...] mediante una combinación de medidas y recursos humanos y materiales"¹⁸

Con la finalidad de evitar posteriores confusiones respecto al tipo de seguridad, será necesario diferenciar entre la seguridad de la aviación civil "*security*" y la seguridad operacional "*safety*", pues la Organización de la Aviación Civil Internacional coloca ambos conceptos dentro de sus cinco objetivos estratégicos mismos que abordaremos en el segundo capítulo.

Es importante notar que ambos tipos de seguridad competen y son igualmente importantes para un Estado. No obstante, la seguridad de la aviación civil es ejecutada, vigilada e implementada directamente por las autoridades estatales siendo ésta la que nos ocupa en el enfoque del presente trabajo; ello sin menoscabo de la relación que ambas tipologías guardan para conformar un complejo de seguridad en materia aérea.

¹⁷ Abelardo Torr , *Introducción al estudio del derecho*, Buenos Aires, Lexis Nexis, 2003, p. 901

¹⁸ OACI, *Vocabulario de aviación civil internacional* (Doc. 9713), Parte 1, *Security*, Montreal, 2007, 3^a Ed., p.500

En amplio sentido, podríamos decir que la seguridad de la aviación civil (*security*), se encarga de la protección de los aeropuertos, pasajeros, tripulaciones, personal de operaciones en tierra, instalaciones, aeronaves, autoridades aeroportuarias¹⁹; mientras que a la seguridad operacional o *safety* se confían las medidas de seguridad necesarias para que la navegación aérea y las operaciones propias de la actividad aeronáutica se ejecuten de acuerdo a los métodos y normas recomendados establecidos por la Organización Internacional.

La facilitación es parte importante de la seguridad de la aviación civil y tiene por objeto eficientar las operaciones respecto a los controles de migración, sistemas de información de los pasajeros, sanidad, aduanas y despacho de aeronaves simplificando los procedimientos y aumentando productividad de la aviación civil mediante la estandarización de las disposiciones internas de un Estado.

Entre las inspecciones aeroportuarias más comunes de relativas a la AVSEC están el acceso controlado a zonas como las pistas, calles de rodaje, salas de abordaje, instalaciones de control de tráfico aéreo (torre de control), zonas de mantenimiento de aeronaves; escaneo de carga, correo, equipajes documentados y de mano; revisión de pasajeros y tripulaciones.

Dichas inspecciones son constantemente renovadas de acuerdo a las circunstancias que se consideren pertinentes para hacer frente a eventos desafortunados que hayan ocurrido o para su prevención. Por ejemplo, el pasado 6 de julio de 2014 la Administración de Seguridad en el Transporte de Estados Unidos, anunció una nueva medida de AVSEC a aplicarse en los aeropuertos de otros países.

Esta medida consiste en solicitar a los pasajeros que viajen hacia el país antes referido, mostrar que los dispositivos electrónicos que porten funcionen y encienden de manera ordinaria; en caso de que estos no operen como se supone,

¹⁹ Cfr. Pablo Lampariello, Oficina Regional SAM de la OACI, *Aviation Security AVSEC*, [pdf], Objetivo AVSEC, Panamá, 2015, p.6.

los pasajeros deberán entregar el equipo a los inspectores correspondientes; lo anterior con el propósito de comprobar que no se trate de objetos explosivos²⁰.

Por otra parte, la propagación de enfermedades y la disipación de agentes químico-biológicos representan un riesgo para la salud de la población de los Estados, por esta razón los cercos sanitarios establecidos en los aeropuertos ante una emergencia sanitaria de gran magnitud, representan una importante medida en la seguridad de la aviación civil.

Ejemplos de estas medidas de facilitación se han observado en los planes de emergencia sanitarios que muchos aeropuertos alrededor del mundo ejecutaron en 2008 con los brotes de influenza y recientemente en 2014 con el virus del ébola.

Los puestos de control migratorio constituyen el principal punto de control de seguridad a fin de evitar la entrada al territorio de un Estado a las personas que porten documentos de identificación apócrifos, o que por sus antecedentes personales representen una amenaza para la seguridad de los pasajeros, de las instalaciones del aeropuerto o para la seguridad nacional.

Entre los tipos de amenaza contra la aviación civil se encuentran el sabotaje de aeropuertos y aeronaves; secuestro de aeronaves en tierra y en vuelo, así como los ataques armados en las instalaciones aeroportuarias.

El sabotaje se refiere a la acción u omisión encaminada a la destrucción de un bien que ponga en peligro la aviación civil internacional, sus instalaciones y servicios o que resulte en un acto de interferencia ilícita.²¹

²⁰ Greg Clary, "Enciende tu teléfono antes de viajar a E.U o tendrás que dejarlo", [en línea], Washington, *CNN en español*, Sección Mundo, lunes 7 de julio de 2014, Dirección URL: <http://mexico.cnn.com/mundo/2014/07/07/enciende-tu-telefono-antes-del-volar-a-eu-o-tendras-que-dejarlo>, [consulta 7 de octubre de 2014].

²¹ OACI, *Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Doc. 8973)*, Vol. V. Manejo de crisis y respuesta a actos de interferencia ilícita, [pdf], Capítulo 1. *Definiciones*, Montreal, 2008, 7ª ed., p. 1-7.

En la década de 1960 este tipo de amenazas comenzaron a aumentar en todo el mundo, así que los Estados parte de la OACI resaltaron la necesidad de crear disposiciones relativas a los actos de interferencia ilícita, producto de lo cual surge el Anexo 17- Seguridad: Protección de la Aviación Civil Internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Éstos se refieren a los “Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo”²², incluyendo:

- 1) Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo y en tierra;
- 2) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos;
- 3) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o instalación aeronáutica;
- 4) Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas, artefactos o sustancias peligrosos con fines criminales; y
- 5) Comunicación de información falsa en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra; la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público²³

Se han suscrito numerosos convenios sobre actos de interferencia ilícita en el seno de la OACI. Por ello, a fin de apreciar la evolución en el contenido de estos los instrumentos internacionales en la materia, a continuación se detallará brevemente las disposiciones más importantes de cada Convenio.

El primero de ellos fue el Convenio de Tokio, firmado el día 14 de septiembre de 1963 en esa ciudad. En él se hace referencia a infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, cabe señalar que para el momento aún no se tipificaban como actos de interferencia ilícita.

²² OACI, *Vocabulario de aviación civil internacional (Doc. 9713), Acts of unlawful interference*, Montreal, 2007, 3ª Ed., págs. 1-19.

²³ Cfr. *Ibidem*.

En el Capítulo II. Jurisdicción, se especifica que cada Estado contratante tiene la responsabilidad de tomar las medidas necesarias de acuerdo a sus leyes nacionales en su estatus de Estado de matrícula de la aeronave, dejando claro que cualquier otro Estado que no sea el de matrícula no debe interceder a menos que el acto ejecutado produzca algún efecto para la seguridad de este último o en su caso el infractor sea nacional o resida en ese país.

Además, mediante este instrumento se reconoce que el comandante de la aeronave posee la facultad de implementar las acciones necesarias para mantener el orden y la seguridad de la aeronave, sus pasajeros y tripulantes y en caso de que sea inevitable, podrá ordenar al individuo o sospechoso de cometer una infracción a bordo de la aeronave desembarcar.²⁴

Una vez desembarcado el individuo se prevé la posibilidad de que un tercer Estado pueda retener a la persona para desarrollar la investigación correspondiente e iniciar el proceso legal o la extradición si es el caso; dicho proceso debe de realizarse a manera de que el Estado en donde aterrice la aeronave para tal efecto, permita a esta continuar su viaje al lugar de destino final.

Recientemente con fecha del 4 de abril de 2014, fue elaborado el Protocolo que modifica al convenio antes referido; en él se agregan precisiones respecto a las infracciones o actos, aclarando que se trata de agresiones o negativas a obedecer instrucciones del comandante de aeronave y respecto a las facultades en calidad de Estado de aterrizaje o de explotador de la aeronave.

Debido a que los actos criminales continuaban presentándose e incrementando en los años posteriores a la firma del Convenio de Tokio de 1963; el 16 de diciembre de 1970 se suscribió el Convenio de La Haya para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, en él se establece que “[...] los actos ilícitos de apoderamiento o ejercicio del control de aeronaves en vuelo ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, afectan gravemente a la explotación de

²⁴ Cfr. OACI, *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, [pdf], Artículo 6, 1969, p. 246..

los servicios aéreos y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil”²⁵

Al respecto, es menester indicar que es el Convenio de La Haya el que plasma por primera vez las implicaciones de un acto ilícito para los Estados, lo cual representa un elemento para indicar por qué estas infracciones son una amenaza para la seguridad nacional.

En este acuerdo se asienta que un delito es cometido cuando un individuo se apodere o tome el control de la aeronave con violencia, amenaza de violencia, o mediante cualquier otra forma de intimidación, o bien, si se es cómplice de la persona que realice dicho acto.

La cooperación internacional aplica para este instrumento en los asuntos relativos a extradición y jurisdicción penal en el tratamiento del delincuente en la que necesariamente se llama a la coordinación de los Estados; sin embargo, la aplicabilidad del instrumento se limita en caso de que el despegue o aterrizaje de la aeronave sea realizado fuera del Estado de matrícula.

Un año después, el 23 de septiembre de 1971 en Montreal, los Estados parte acordaron suscribir el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil. En él se anexan como delito los actos de violencia contra una persona en vuelo, los daños realizados a una aeronave que la puedan poner en peligro o le incapaciten para realizar sus funciones, o bien, la destrucción de ésta y/o de las instalaciones y servicios de navegación; así como la comunicación de información falsa.

El protocolo de este convenio elaborado en 1988, incorpora a la definición de delito la utilización de cualquier artefacto, sustancia o arma en la ejecución del acto ilícito.

²⁵ OACI, *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Doc. 8920)*, [pdf], Preámbulo, Montreal, 1971, p. 123.

Como se puede observar en la evolución de los convenios antes mencionados la ampliación de la definición de los actos ilícitos transcurrió desde únicamente el apoderamiento de la aeronave hasta cualquier otro acto violento enfocado no solo en la aeronave, sino también hacia cualquier persona a bordo, evolución que se acerca un poco más a la definición utilizada en el apartado 1.4. de esta investigación.

En este sentido es relevante mencionar que aquellos pasajeros que son clasificados como “insubordinados o perturbadores” al no respetar las normas de conducta e instrucciones de la tripulación o personal de aeropuerto pueden, dependiendo de los alcances de su conducta, representar un peligro para los demás pasajeros o incluso para la navegación de la aeronave, convirtiéndose si fuere el caso, en ejecutores de un acto de interferencia ilícita.

La recopilación y comunicación de la información sobre el vuelo que se encuentra bajo un acto de interferencia ilícita exige un esfuerzo de varios Estados, el de matrícula de la aeronave, el del explotador de la misma, las autoridades competentes de los espacios aéreos que se prevé atraviese la aeronave interferida y las autoridades aeroportuarias del aeropuerto de posible aterrizaje; todo ello con el objetivo principal de que se tomen las medidas necesarias para reducir el impacto del ilícito cometido y hacer más eficiente el mecanismo de respuesta.

Sobre dicho procedimiento, señala la Organización que es de vital importancia que para facilitar la toma de decisiones se establezca la autoridad responsable de la evaluación del grado de amenaza y los posibles escenarios para implementar las medidas del Plan de contingencia de un aeropuerto en coordinación con lo instaurado en el Plan nacional de seguridad de la aviación civil del Estado que se trate.

1.5. Terrorismo y terrorismo aeronáutico.

Los actos de interferencia ilícita más impactantes ocurridos en la historia de la aviación civil han sido cometidos bajo la premisa de causar daños, muerte o graves lesiones, ocasionando terror en cualquiera de los casos, por lo que su naturaleza obliga abordar la definición y origen del terrorismo en el presente estudio como un efecto inherente de los actos antes referidos.

En el apartado 1.3 del presente capítulo se explicó que a través del monopolio del uso legítimo de la fuerza el Estado garantiza su unidad, preservación y la seguridad de su población; sin embargo, en ésta sección observaremos que existen otros actores en lo nacional e internacional que pueden hacer uso de la violencia de manera ilegítima en la persecución de objetivos diversos.

El terror como mecanismo violento de coacción tiene sus orígenes en la política internacional en el periodo conocido como la Época del terror rojo o terror jacobino, que transcurrió de los años 1793 a 1794. En este periodo las acciones violentas provenían de los miembros del partido de los jacobinos y a la caída de éste grupo llegaron en 1795 los girondinos con el terror blanco, proveniente de las monarquías para reprimir los levantamientos de los revolucionarios jacobinos.²⁶

Si bien estas primeras manifestaciones poseen todas las características de lo que se puede nombrar como terrorismo de Estado, que proviene de la cabeza de gobierno; las múltiples ejecuciones públicas y guillotinos provocaron un efecto de creciente violencia en las calles parisinas, aumentando el nivel de inseguridad en la sociedad de aquellos años.

Estos métodos violentos desencadenan una variedad de consecuencias físicas y psicológicas en los sujetos que son directa o indirectamente afectados

²⁶ Charles Townshend; Jorge Braga Riera (Trad.), *Terrorismo: Una breve introducción*, Madrid, Alianza, 2008, p.20.

por estos actos, siendo el terror el predominante, de ahí que se denomine terroristas a quienes comenten esas acciones violentas.

Las conductas que llevan a una persona o grupo de personas a convertirse en terroristas pueden ir desde desórdenes mentales, frustración, nexos con ideologías extremistas o criminales desde temprana edad, o que por desesperación o venganza respecto a su situación social deseen establecer las condiciones que parecen justas a su forma de ver o bien a razón de implantar cambios políticos.²⁷

En la Cuarta Conferencia Internacional de París celebrada en esa ciudad en 1931 se determinó que un terrorista sería “[...] cualquiera que, con el propósito de aterrorizar a la población, utilice contra personas o bienes bombas, minas, explosivos, productos incendiarios, armas de fuego o cualquier otro instrumento de destrucción, o cause o intente propagar cualquier tipo de enfermedad epidémica, epizootia o cualquier otra calamidad, o que interrumpa o trate de interrumpir servicios públicos o de pública utilidad”²⁸

Entre los efectos directos que un terrorista busca se encuentran la incertidumbre y vulnerabilidad, siendo éstas características las que fomentan la inestabilidad social necesaria como para mantener en constante alerta a la autoridad estatal, buscando evidenciar la debilidad e incapacidad de ésta institución de proteger a la población de futuros ataques.

Los grupos terroristas buscan mediante sus actos llamar la atención del público en general, pues de otra manera sus demandas difícilmente serían atendidas; indispensable resulta para la persistencia y credibilidad de estos grupos el mantenimiento del clima de inseguridad ante las posibles acciones de la autoridad estatal.

²⁷ Cfr. John Horgan; Joan Trujillo Parra (Trad.), *Psicología del Terrorismo: Cómo y por qué alguien se convierte en terrorista*, Barcelona, Gedisa, Colecc. Libertad y Cambio, 2006, p.32-33.

²⁸ Citado en: Montserrat Bordes Solana, *El terrorismo. Una lectura analítica*, Barcelona, Ed. Bellaterra, Colecc. La Biblioteca del Ciudadano, 2000, p.22

En la presente investigación se entenderá que el terrorismo “[...] se refiere a la amenaza o al uso de la violencia- por lo general con fines políticos- en contra de civiles no combatientes.”²⁹.

Respecto a la anterior definición hay que destacar que si bien en la mayoría de los actos terroristas existen víctimas al azar, en el terrorismo contra un gobierno al mando se efectúa la acción directamente contra las personalidades de la política o grupos de personas que representan un obstáculo o son simbólicas para los objetivos finales de los terroristas.

Por otra parte se reconoce que se habla de terrorismo internacional cuando los ataques terroristas se dirigen a objetivos que representen o tengan algún tipo de nexo con algún Estado enemigo o con el que no simpaticen, ya sean diplomáticos, empresarios, instituciones, pasajeros, aeronaves o trabajadores de líneas aéreas de nacionalidad enemiga; este es el caso de los blancos elegidos en ataques terroristas como los ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos y los subsecuentes actos terroristas ocurridos en Madrid y Londres contra población civil, pero con un trasfondo simbólico para los perpetradores.

A nivel internacional, para hacer frente a estos actos, los Estados miembros del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas realizaron su mayor esfuerzo de cooperación en materia de terrorismo al crear el Comité contra el Terrorismo tras los ataques del 11 de septiembre de 2001 con la resolución 1373 (2001).

En ella destacan que los actos terroristas son una amenaza para la paz y seguridad internacionales, reconociendo además la necesidad de luchar contra este tipo de amenazas³⁰

Reafirmando la hipótesis central de este trabajo de investigación, el 8 de septiembre de 2006 la Asamblea General en su resolución A/RES/60/288 asevera

²⁹ Noam Chomsky; Edward S. Herman; Heinz Dieterich (Compilador); *et al*, *Estados Unidos y el terrorismo*, México, Ed. Plaza & Jannés, S.A de C.V., 1988, p. 44.

³⁰ Naciones Unidas, Consejo de Seguridad, *S/RES/1373(2001)*, [pdf], 28 de septiembre de 2001, p. 1.

que “[...] los actos, métodos y prácticas de terrorismo en todas sus formas y manifestaciones constituyen actividades cuyo objeto es la destrucción de los derechos humanos, las libertades fundamentales y la democracia, amenazando la integridad territorial y la seguridad de los Estados y desestabilizando los gobiernos legítimamente constituidos [...]”³¹

A nivel internacional la comunidad ha enfrentado diferencias en el establecimiento de una definición de terrorismo que atienda las nuevas formas de actos terroristas sin caer en la ambigüedad o en la mera descripción de delincuencia en general.

Esta misma dificultad aplica para el terrorismo aeronáutico, pues no posee una definición exacta dadas las variaciones en el *modus operandi* de los grupos terroristas; sin embargo, si recurrimos a la deducción literal del terrorismo aeronáutico podríamos agregar a la definición de terrorismo general que son todos actos violentos o amenazas que tienen lugar en las instalaciones aeroportuarias o a bordo de aeronaves y que ponen en peligro el adecuado funcionamiento de las operaciones y seguridad aéreas.

Debido al avance científico y tecnológico, la gama de instrumentos que los terroristas utilizan para consumir sus objetivos cada vez se diversifican más, entre ellos se encuentran los nuevos químicos para fabricar explosivos, armas, material biológico, los medios de comunicación y de transporte. Por ejemplo, en la década de 1970 la elaboración de un nuevo material explosivo, conocido como Semtex³² facilitó la introducción de artefactos explosivos elaborados a partir de este componente gracias a la dificultad en su detección por los perros policía, utilizados por las autoridades para identificar a los pasajeros que portan drogas u otras sustancias o instrumentos prohibidos.

³¹ Naciones Unidas, Asamblea General, *S/RES/1373(2001)*, [pdf], 8 de septiembre de 2006, p. 2

³² Explosivo que debe su nombre a la ciudad checa de Semtín en la que fue inventado en el año 1966. Su distribución se extendió a grupos terroristas de países pertenecientes a Oriente Medio y Europa oriental. En Charles Townshend,; Jorge Braga Riera (Trad.), *Terrorismo: Una breve introducción*, Madrid, Alianza, 2008, p. 52-53.

Fue a principio de esa década que el terrorismo adquirió mayor fuerza e impacto a nivel internacional debido a los secuestros de aeronaves y aeropuertos así como la toma de rehenes en vuelo.

En 1976 el vuelo 455 operado por la aerolínea Cubana de Aviación despegaba de Guyana con destino a La Habana, con 73 personas a bordo (incluyendo tripulación), nueve minutos después de su despegue se registró una explosión en la parte trasera del avión y mientras se llevaban a cabo las maniobras de aterrizaje forzoso siguió a esta catástrofe otra explosión, siendo esta última la que provocó la destrucción de la aeronave y la muerte instantánea de toda persona a bordo.³³

El 21 de diciembre de 1988 el vuelo 103 de la compañía Pan American World Airways despegaba del aeropuerto de Heathrow, Londres con destino a Nueva York, Estados Unidos, 38 minutos después de su partida explotó un artefacto en el compartimento de carga provocando que el fuselaje se destrozara y cayera en la localidad de Lockerbie, Escocia dejando como resultado la muerte de todos los ocupantes del avión y 11 personas en tierra.³⁴

En 1994 en dos puntos diferentes del globo terráqueo acontecieron dos atentados terroristas con diferentes desenlaces, ambos ligados a la operación llamada Bojinka, una serie de atentados terroristas, posiblemente concebidos por miembros de Al Qaeda.

El primero de ellos ocurrió en el vuelo 434 operado por la aerolínea Philippine Airlines partió de su primera escala del Aeropuerto Internacional Mactán en Cebú, Filipinas con destino a Tokio, Japón, una bomba casera ensamblada en un reloj digital fue detonada con el propósito de destruir la aeronave, sin embargo el saldo fue solo un muerto y 10 heridos.³⁵

³³ Cfr. Flight Safety Foundation, *Aviation Safety Network*, [en línea], Dirección URL: <http://aviation-safety.net/database/dblist.php?Year=1976&lang=&page=1>, [Consulta: 9 de mayo de 2015].

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ *Ibidem*.

El siguiente acto ilícito tuvo lugar en la nochebuena del mismo año, el vuelo 8969 de la compañía Air France despegó de París con destino a Argelia, los terroristas, miembros de una organización islámica, piden al aterrizar en el aeropuerto de destino ser llevados a Francia de nuevo para dar una supuesta conferencia sobre la proclamación de un estado islámico, pero al no ser acatada su petición matan a 3 pasajeros; no obstante en las investigaciones finales se dio a conocer que el objetivo final era perpetrar una masacre en los alrededores de Torre Eiffel en la capital francesa.³⁶

El terrible secuestro de la aeronave tuvo una duración de 3 días, al final de los cuales se reportaron 7 muertes, las tres personas antes referidas y los 4 secuestradores; además de 13 pasajeros heridos.

Con los actos terroristas antes descritos podemos confirmar que el terrorismo aeronáutico es un delito que afecta a muchos Estados, ya sean países en los que se identifican asentamientos de grupos de ésta índole o bien pueden ser países de tránsito en los que no se encuentran indicios de células terroristas.

Ello pone de manifiesto la amenaza latente que representa el terrorismo en todas sus manifestaciones y aún en mayor escala el terrorismo aeronáutico para todos y cada uno de los elementos que conforman el Estado, provocando que el contagio del terror provocado por secuestros, sabotajes y cualquier otro acto ilícito a bordo de una aeronave se expanda logrando que la vulnerabilidad del sector aeronáutico aumente.

³⁶ *Ibidem.*

Capítulo 2

En este capítulo se pretende detallar las funciones y estructura orgánica de la OACI para que el lector logre la mayor comprensión del papel que juega dicha Organización a nivel internacional, así como de sus alcances normativos y de recomendación.

Las labores desempeñadas en pos de vigilar la seguridad de la aviación civil han sido múltiples y de gran importancia en su contenido, por lo que en este capitulado también se hará mención de los principales instrumentos que procuran y dan fundamento a la correcta y segura evolución de la aviación civil.

2. La Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI)

Fue creada el 7 de Diciembre de 1944 como agencia especializada de las Naciones Unidas para la preservación y desarrollo de la aviación civil internacional en medio de un contexto internacional tenso ante el fin de la segunda guerra mundial.

En esos momentos, los Estados consideraron la necesidad de crear y preservar un ambiente de paz, recalcando que la aviación civil podría ayudar a la cooperación y desarrollo futuro de las naciones, tal como lo señala el Preámbulo del Convenio de Chicago de 1944, que motivó la creación de dicha Organización.

Hasta el momento, 191 Estados son miembros de esta Organización, compuesta por una Asamblea, un Consejo y los demás órganos que se consideren necesarios para su funcionamiento.³⁷ como lo indica el artículo 43 de Convenio fundacional.

La Asamblea se compone de los representantes de los Estados miembros de la organización, cada uno de ellos posee el derecho a un voto en las reuniones

³⁷ Cfr. OACI, *Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc.7300)*, [pdf], Montreal, 2006, 9ª ed., p. 20.

que se celebran cada tres años o en aquellas que el Consejo convoque de manera extraordinaria.

Entre las facultades que posee este órgano podemos mencionar la elección del Presidente que la encabeza y de los 36 Estados miembros representados en el Consejo; crear comisiones auxiliares para el estudio de ciertos temas y turnar al órgano que considere oportuno algún asunto que no se encuentre dentro de sus competencias; determinar el presupuesto anual de la Organización y lo relativo a sus gastos, así como examinar las propuestas que el Consejo someta a consideración.

El Consejo a diferencia de la Asamblea, se encuentra en actividad permanente, sus 36 miembros se eligen en periodos de tres años. Para el proceso de elección se toman criterios como los Estados de mayor importancia para el transporte aéreo, los que contribuyen en gran medida al sector través de sus instalaciones y servicios; y finalmente y a los Estados que no tienen representación diplomática pero que se busca sean incorporados a manera de que todas las regiones geográficas sean consideradas.

Su presidente no posee derecho a voto y es elegido por un periodo de tres años; sin embargo, cuando un vicepresidente funja como Presidente, éste podrá conservar su derecho a voto.

Dado que el Consejo es el órgano responsable ante la Asamblea sus funciones exigen: presentar informes anuales a ésta última en donde se compile y examine la información de las investigaciones realizadas en torno a la navegación aérea, operación de servicios aéreos internacionales y costos de explotación; nombrar al Secretario General; definir las funciones del Comité de Transporte Aéreo, mismo que se conforma a partir de los miembros del Consejo; establecer una Comisión de Aeronavegación y delegar a ésta última las funciones que suponga pertinentes.

La Comisión de Aeronavegación se compone de 19 miembros elegidos por el Consejo con la consideración y propuestas de candidatos de los Estados

contratantes. Las obligaciones de dicho órgano son efectuar las recomendaciones necesarias al Consejo para la enmienda de los anexos del Convenio de Chicago.

Además, es vital sea comunicada toda infracción e irregularidad en la aplicación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus anexos tanto a la Asamblea como a los Estados miembros.

La Secretaría está encabezada por el Secretario General, a su vez Secretario del Consejo; actualmente ocupa el cargo la Dr. Fang Liu³⁸ de China para un mandato de tres años que transcurre del 1 de agosto de 2015 al 31 de julio de 2018.

Este órgano se divide en cinco burós diferentes: de Navegación Aérea; de Transporte Aéreo; de Cooperación Técnica; Jurídico y de relaciones exteriores y finalmente el de Administración y Servicios.

El Buró de Navegación Aérea tiene una labor muy importante para la seguridad operacional y de la aviación civil, pues se encarga de los asuntos relativos a seguridad, vigilancia y análisis de la infraestructura, políticas y normalización; además del manejo de crisis y contingencias. Desarrolla el Plan de Seguridad de la Aviación Mundial y el Plan Mundial de Navegación Aérea.

El Buró de Transporte Aéreo desarrolla sus actividades en el marco de tres de los cinco objetivos estratégicos de la OACI (apartado 2.1. *infra.*) estos son el desarrollo económico del sector, medio ambiente y seguridad de la aviación y facilitación. Esta área se encuentra bajo la supervisión del Consejo de la OACI, el Comité de Transporte Aéreo, Comité sobre interferencia ilícita y el Comité de Ayuda colectiva para los servicios de navegación aérea.

³⁸ La Dr. Fang Liu antes de ser nombrada como Secretaria General contribuyó desde su cargo en la Dirección de Administración a la productividad y eficiente administración de la OACI; además en la Administración General de Aviación Civil de su país desempeño varios cargos destacando su labor en asuntos internacionales y cooperación, lo cual refiere un amplio conocimiento del sector a nivel mundial y gran práctica en las negociaciones que durante ese cargo estableció con organizaciones como la misma OACI, ASEAN, OMC, APEC, entre otras.

Por otra parte, el Buró de Cooperación Técnica se encarga de la ejecución de programas de asesoramiento y asistencia a los Estados miembros para la realización de proyectos relacionados con la protección, desarrollo sostenible y seguridad de la aviación civil a nivel nacional e internacional. Dichos programas se llevan a cabo bajo la conducción de la Asamblea y del Consejo.

Las cuestiones sobre asesoría de procedimientos legales y administrativos, constitucionalidad y problemas de derecho internacional, derecho aéreo, mercantil y laboral, se encuentran a cargo del Buró de Asuntos Jurídicos y relaciones exteriores.

Además, es importante destacar que dicho Buró funge como encargado del registro y depositario de todos y cada uno de los convenios suscritos en el marco de la OACI; coopera y coordina actividades legales con la Organización de las Naciones Unidas.

En relación a los asuntos de relaciones exteriores el Buró asesora y coordina las relaciones con los países miembros y no miembros y con otras organizaciones internacionales; evalúa y analiza acontecimientos políticos internacionales que pudieran influir en las funciones de la OACI; además del arreglo de los privilegios e inmunidades de las que gozan los representantes de la Organización en la tarea de atender las reuniones con otros Estados u organismos internacionales.

No menos importante resultan las funciones del Buró de Administración y Servicios en la selección de recursos humanos de alta calidad, la gestión y manejo de información, servicios de traducción y publicación en los idiomas oficiales de la Organización; además del empleo de las herramientas requeridas para cumplir los objetivos estratégicos de la OACI.

2.1. Objetivos Estratégicos de la OACI

Con miras al mejor desarrollo de la aviación civil en todos los ámbitos que le competen, la OACI establece ciertos temas como estratégicos durante un periodo

determinado, de forma que éstos sean observados y considerados tanto dentro de la Organización como en los Estados miembros y en las actividades relacionadas con el transporte aéreo.

Para el trienio 2014-2016 los objetivos estratégicos son los siguientes:

- Seguridad operacional

Ésta se refiere a todas aquellas actividades en el aire y tierra destinadas a prevenir y reducir los accidentes y daños tanto a instalaciones aéreas, aeronaves e individuos y que son ejecutadas por despachadores de aeronaves, controladores aéreos, personal en tierra y tripulación.

El objetivo principal planteado para el trienio ante el pronóstico de duplicar el tráfico aéreo en los próximos 15 años³⁹, es la mejorar la capacidad regulatoria de cada Estado en relación a la vigilancia de la seguridad operacional.

Al respecto, a nivel global, regional y estatal las áreas prioritarias son la mejora del desempeño de la seguridad en la pista, reducir los accidentes al aterrizaje y el número de accidentes e incidentes por pérdida de control en vuelo.

Los propósitos de seguridad operacional a cumplir abarcan:

- A corto plazo, la implantación de sistemas eficientes de supervisión de la seguridad operacional con un plazo marcado hasta el año 2017 para todos los Estados.
- A mediano plazo, la implantación completa del marco del programa estatal de seguridad operacional desarrollado por la Organización como máximo para el año 2022.
- Finalmente, a largo plazo, la ejecución del sistema avanzado de supervisión de la seguridad operacional en la que se incluya la gestión de riesgos de carácter predictivo.⁴⁰

³⁹ OACI, *Global Aviation Safety Plan 2014-2016 (Doc. 10004)*, [pdf], Montreal, 2013, p. 2.

En este sentido los cuatro elementos que facilitarán los propósitos en comentario son; primero, la estandarización de las normas y métodos recomendados (SARPs) por la OACI los cuales están contenidos en el Convenio de Chicago; segundo, la colaboración de los Estados, industria aeronáutica, organizaciones de aviación internacionales y regionales para coordinar la implementación de las políticas; tercero, la inversión de los Estados para el mantenimiento y mejora de infraestructura y recursos humanos y finalmente el cuarto elemento, el intercambio de información entre los Estados para detectar las emergencias en la materia.

Sobre este último punto es menester destacar que a través del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad Operacional (USOAP) creado en 1999; la OACI puede calificar el nivel de cumplimiento de cada uno de los Estados por medio de auditorías periódicas y hacer las recomendaciones respectivas para mantener los SARPs que la Organización establece, logrando con ello completar el objetivo al actualizar el estatus de cada uno de los países miembros en esta materia.

- Capacidad de Navegación Aérea y Eficiencia

El Plan Global de Navegación Aérea (GANP), diseñado en 2013 para marcar el progreso en el tema en los próximos 15 años, plantea primordialmente el aumento en la eficiencia a nivel global de la aviación civil y el incremento de la capacidad del manejo del creciente tráfico aéreo.

Esto mediante el sistema de bloques de mejora (ASBU), formado por un conjunto de procedimientos y tecnologías (módulos) disponibles para que los Estados miembros puedan aplicarlos, según sus necesidades, a las diversas áreas de ejecución, entre las que se encuentran: las operaciones aeroportuarias; sistemas interoperables a nivel mundial y datos; capacidad óptima y vuelos flexibles y trayectorias de vuelo eficientes.

⁴⁰ OACI, *ibíd.*, p. 4.

Los módulos pertenecientes a cada área de ejecución, integran a su vez los cuatro diferentes bloques de mejoras a cumplir de acuerdo con la calendarización establecida en el GANP, y que transcurre desde el año de su creación hasta el año 2028.

- Seguridad y Facilitación

Dentro de la OACI, la Sección de Política de Seguridad de la Aviación y Facilitación, es la encargada de la aplicación de las normas y métodos recomendados en el Anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita; por lo que éste objetivo estratégico hace un llamado a procurar y conseguir la efectiva aplicación de estos instrumentos, así como el perfeccionamiento de la instrucción del personal encargado de la seguridad de la aviación en cada uno de los países miembros.

Ahora bien, para determinar el estatus del cumplimiento de seguridad y facilitación de cada uno de los Estados miembros y lograr los objetivos antes mencionados, la Organización, contribuye al perfeccionamiento de la aplicación de estas normas mediante las auditorías periódicas y de carácter obligatorio que se llevan a cabo en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad (USAP). Por este medio que se realizan las respectivas recomendaciones para corregir las deficiencias observadas en cada uno de los países auditados.

Para procurar este objetivo estratégico, se destaca la necesidad de aumentar la seguridad en los documentos de lectura mecánica o pasaportes y mejorar la capacitación del personal encargado con la ayuda de los lineamientos establecidos por el Programa de Documentos de viaje de lectura mecánica. Esto facilitará la identificación de pasajeros, carga, equipaje y correo, y dará origen a la eficacia en el despacho de aeronaves y la correcta observancia de los protocolos migratorios y sanitarios, esto último por medio del Programa de Facilitación.

- Desarrollo económico del Transporte Aéreo

El principal objetivo de este rubro se concentra en asesorar a los operadores de aerolíneas y operadores de aeropuertos para la eficiente fiscalización del sector, permitiéndoles estimar el costo beneficio respecto a los sistemas, regulaciones e inversiones necesarias para la adecuada gestión de aerolíneas, aeropuertos y servicios de navegación aérea, lo cual repercute en el crecimiento y desarrollo del sector como impulsor de la economía de los países miembros.

De esta forma, con los estudios económicos realizados por conducto de la OACI, los operadores pueden plantear un escenario futuro de crecimiento respecto a la demanda y la oferta para un sector aéreo sostenible a nivel nacional, regional y mundial.

Es relevante mencionar que en el marco del Programa de Política Económica de la OACI son evaluadas las tendencias, estatus y evolución de las alianzas entre operadores de aerolíneas, acuerdos de entendimiento y lo más importante, los acuerdos de cielos abiertos; un tema que por cierto, despertó mucha polémica en México durante el mes de noviembre de 2014, mes en el que se discutía la posibilidad de que nuestro país concretara el acuerdo de este tipo con Estados Unidos, a pesar de las condiciones de competencia económica de la aviación mexicana.

No obstante, a mediados del año 2015 México y Canadá concretaron la firma de un acuerdo que otorga algunas de las nueve libertades del aire que envuelven la apertura de los cielos. Ello conlleva beneficios económicos para las aerolíneas más desarrolladas y competitivas del mercado, aunque las repercusiones para aquellas que no cuenten con las condiciones pueden ser fatales.

- Protección Ambiental

Debido al auge de las cumbres climáticas a nivel internacional la aviación se ha sumado a los objetivos de estas a través de este objetivo estratégico que la

organización plantea en el que se presta principal atención a la reducción del ruido generado por las aeronaves y a las emisiones de sus motores, cuyas normas se encuentran reguladas en el Anexo 6, Volumen I del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (*infra*).

En el año 2004 la Organización destacó tres propósitos principales en este sentido: reducir el número de personas afectadas por el ruido de las aeronaves, disminuir el impacto de las emisiones en la calidad del aire local y de los gases de efecto invernadero producto de la actividad aérea a nivel mundial.

Algunos de los gases emitidos por la actividad aeronáutica que contribuyen al cambio climático son principalmente el óxido nítrico (NO), dióxido de nitrógeno (NO₂), dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄), monóxido de azufre (SO), ozono (O₃), hollín y vapor de agua.

La reducción de los niveles de estos gases podrán alcanzarse en la medida en la que se realice un eficiente manejo de las tecnologías disponibles para el ahorro y uso de biocombustible; así como en la inversión de diseños de aeronaves que obedezcan a los parámetros aceptables de emisiones de gases y de ruido.

2.2. Convenio de Chicago de 1944.

Es el documento fundacional de la Organización, suscrito el 7 de diciembre 1944 en la ciudad de Chicago, entró en vigor el 4 de abril de 1947; en él se especifican entre otras cosas, la estructura y funcionamiento de cada uno de los órganos que la integran, información que se puede encontrar en los capítulos VII a XII.

El Convenio reconoce también la soberanía que los Estados poseen en el espacio aéreo que se sitúa sobre su territorio, el cual, como se mencionó en el primer capítulo de esta investigación, se considera como las áreas terrestres y aguas territoriales adyacentes.

Dicho poder soberano otorgado por derecho, dio lugar a que se estipulase en el artículo 3 la necesidad de regular el aterrizaje y sobrevuelo de aeronaves

civiles con el fin de evitar el uso indebido de la aviación civil y violaciones al espacio aéreo.

El artículo menciona que una aeronave de otro Estado contratante puede sobrevolar y/o aterrizar en el territorio de otro Estado a través de la previa autorización del territorio que está siendo sobrevolado o en el que se desea aterrizar; si no se procediera así, éste último Estado puede interceptar esa aeronave sin el uso de armas o violencia, solicitándole aterrice en el aeropuerto o aeródromo que le sea designado y de esa forma, someter la situación a lo que las autoridades competentes a nivel nacional designen.

Recientemente, el 11 de diciembre de 2014 se presentó un caso real de aplicación del art. 3 del Convenio en comento, en el acto de interceptación y derribo de dos aeronaves civiles de servicio particular con matrícula mexicana por parte de las autoridades venezolanas, toda vez que se presume, éstas no contaban con la confirmación correspondiente de las autoridades aeronáuticas para ingresar al espacio aéreo de Venezuela.

Además en este capítulo II del Convenio se estipulan las disposiciones relativas al despacho, aterrizaje, e inspección de los documentos de aeronaves, acciones que son imprescindibles para el tema que nos ocupa.

Resultan de especial importancia para la seguridad de la aviación civil, los capítulos IV sobre las Medidas para facilitar la navegación aérea y el capítulo V sobre las condiciones que deben cumplirse respecto a las aeronaves. El primero establece el protocolo relativo a los trámites de aduana e inmigración; en los artículos 25 y 26 estipula las normas a observarse en caso de investigación de accidentes y aeronaves declaradas en estado de peligro. El segundo capítulo en el art. 29 menciona un listado de los documentos de identificación y certificación que deben llevar a bordo en todo momento todas las aeronaves.

Finalmente es menester señalar que el Convenio es en su esencia la fuente de todas las posteriores normas de la Organización. Por tanto, los Estados que lo

ratifiquen deben de observar que todo tratado o acuerdo contraído previamente a la adopción no debe de ser contrario a las normas contenidas en el instrumento antes citado. Sus últimos capítulos abarcan desde el Capítulo XIII al XXI y versan sobre los procedimientos de ratificación, adhesión, enmiendas, denuncias, solución de controversias y otros acuerdos en materia aeronáutica.

2.3. Anexos al Convenio de Chicago de 1944.

Es indispensable para las autoridades aeronáuticas y las líneas aéreas de los Estados miembros conocer el contenido de los anexos, pues en ellos se concentran las normas y métodos recomendados (SARPs) de la Organización que deben ser efectuados; estos complementan además lo establecido en el Convenio de Chicago de 1944, detallado previamente.

Constan de 19 apartados que atienden diversos temas relativos a las operaciones, seguridad y sostenibilidad del transporte aéreo, la siguiente tabla muestra brevemente el contenido de cada uno de ellos:

Numero de Anexo y título	Contenido
Anexo 1 - Licencias al personal	Señala las directrices para el otorgamiento de licencias de pilotos, mecánicos a bordo y tripulación de cabina que respondan a los conocimientos contenidos en los manuales de instrucción de la OACI. Se establece también la evaluación médica periódica de dicho personal a fin de mantener el factor humano en condiciones de óptima operación.
Anexo 2 - Reglamento del aire	Comprende las normas que el piloto al mando debe de efectuar en un vuelo por instrumentos o vuelo visual; nombra los elementos que el plan de vuelo de la aeronave debe contener y el procedimiento sobre el derecho de tránsito o preferencia cuando dos aeronaves convergen en un punto del espacio aéreo.
Anexo 3 - Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional	Sobre los informes que proporcionan las oficinas meteorológicas en los aeródromos sobre el viento, la temperatura del aire, nubes, alcance visual, presión atmosférica, avisos de cenizas volcánicas, entre otros aspectos que son necesarios para que el aterrizaje, despegue y operaciones en el aire se ejecuten de manera segura.
Anexo 4 - Cartas aeronáuticas	Ofrece especificaciones sobre la elaboración de los distintos tipos de cartas aeronáuticas y su utilidad, así como sobre los planos de aeródromos. Estos son empleados para ubicar la posición de la aeronave y distribución de las

	instalaciones de los aeródromos.
Anexo 5 - Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres	Detalla las unidades de medida empleadas en las operaciones aeronáuticas tanto terrestres como aéreas.
Anexo 6 - Operación de aeronaves	Se divide en Partes I, II y III y versan sobre las limitaciones de operación para cada tipo de aeronave; las dos primeras para las aeronaves de transporte aéreo internacional y aviación general internacional, respectivamente; mientras que la tercera respecta a las operaciones en helicópteros y sus registradores de vuelo.
Anexo 7- Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves	Fija el procedimiento para el establecimiento de la matrícula de las aeronaves de acuerdo a las letras y números que corresponden según la nacionalidad y tipo de vehículo aéreo al que se refiera.
Anexo 8 -Aeronavegabilidad	Define los requisitos mínimos que se deben tomar en cuenta para que las aeronaves de los distintos Estados miembros puedan contar con el certificado de aeronavegabilidad que ampara que el aparato se encuentra en las condiciones necesarias para ejecutar sus funciones con seguridad.
Anexo 9 - Facilitación	Trata la normalización y simplificación de la inspección y documentación que las autoridades de migración, aduanas, sanidad y agricultura solicitan en aras de mantener el control sobre el ingreso de pasajeros, carga y alimentos en el territorio de un país.
Anexo 10 - Telecomunicaciones aeronáuticas	Se divide en cinco volúmenes y cada uno de ellos contiene las normas y recomendaciones sobre los servicios que se proporcionan en la navegación aérea, entre ellas las radioayudas, las comunicaciones digitales y orales, el radar y radiofrecuencias.
Anexo 11 - Servicios de tránsito aéreo	Enuncia los estándares bajo los cuales se debe de prestar este servicio a través de las dependencias de control de tráfico aéreo, de manera que las operaciones en aire y tierra se efectúen segura y ordenadamente. Además señala el procedimiento a seguir por los controladores aéreos en caso de interferencia ilícita.
Anexo 12 - Búsqueda y salvamento	Concerniente al proceso de búsqueda de sobrevivientes y retiro de los restos de aeronave en un accidente tanto en alta mar como en los territorios de Estados miembros.
Anexo 13 - Investigación de accidentes e incidentes de aviación	Como lo muestra el título del anexo, en él se determinan la responsabilidad del Estado que encabeza la investigación y demás autoridades que deben participar del proceso.
Anexo 14 - Aeródromos	Dividido en dos capítulos, describe elementos necesarios en el diseño y planificación de aeropuertos y helipuertos, detalles sobre instalaciones de servicios y operaciones de cada uno de ellos.
Anexo 15 - Servicios de información aeronáutica	Son disposiciones para facilitar a los pilotos al mando el conocimiento de datos aeronáuticos de relevancia para la navegación aérea o bien informar

	de cambios y correcciones a dichos datos.
Anexo 16 - Protección del medio ambiente	Fija los límites de emisión de gases y ruido de las aeronaves.
Anexo 17 - Seguridad – Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita	Éste será objeto del siguiente apartado, por lo que no detallaremos su contenido en el presente.
Anexo 18 - Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea	Sobre los procedimientos para el transporte seguro de explosivos, líquidos inflamables, sustancias infecciosas, radiactivas, etc.
Anexo 19 - Gestión de la seguridad operacional	Atañe a las mejores prácticas que deben adoptar los Estados para la implantación de programas estatales de seguridad operacional y el contenido de los mismos.

Fuente: Elaboración propia con datos del Documento OACI, *Anexos 1 a 18*, [pdf], pp. 40.

2.3.1. Anexo 17 Seguridad: Protección de la Aviación Civil Internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Después de una intensa labor dentro de la OACI y específicamente de los Comités de Transporte Aéreo y de Interferencia Ilícita, el 22 de marzo de 1974 se dió a conocer el Anexo 17 al Convenio de Chicago de 1944, el cual habría de concentrar una serie de medidas y métodos recomendados por la OACI para disminuir el impacto de los actos ilícitos en la aviación civil.

El anexo que en este apartado nos ocupa señala los principales métodos y normas recomendados por la OACI para garantizar la ejecución de los programas nacionales de seguridad de la aviación civil y como consecuencia, salvaguardar la seguridad del personal de aviación en tierra, tripulaciones, pasajeros, carga y demás personas que se encuentran vulnerables en casos de interferencia ilícita.

Considerando que las amenazas para la aviación civil pueden trascender las fronteras, la cooperación internacional en actos de interferencia ilícita es primordial, toda vez que es por medio de la comunicación de la información de acontecimientos recientes que se facilita la elaboración de nuevos planes de

acción y procedimientos aplicables. Por tanto, el Anexo establece las recomendaciones mínimas para que los Estados fortalezcan la interacción respecto a los resultados de las auditorías locales y procesos de investigación, lo cual permitirá a cada uno de los Estados miembros perfeccionar los puntos débiles de sus programas nacionales.

Estas normas y procedimientos sugeridos deben de ser incorporados a los manuales de seguridad de los explotadores⁴¹ de aerolíneas, por lo que en el proceso de selección de su personal, éstas deben de asegurarse de la inexistencia de antecedentes delictivos del personal contratado, y especialmente de los encargados de la seguridad a bordo y el personal en tierra.

De igual forma, la capacitación de dicho personal debe de ser suficiente para que las labores de inspección de pasajeros, equipaje, carga y aeronave se lleven a cabo eficientemente, de manera que se evite la introducción de objetos prohibidos o de personal no autorizado a las zonas restringidas tanto en un aeropuerto como de la aeronave.

Teniendo en cuenta la posibilidad de transporte de reos o personas bajo procesos judiciales en aerolíneas comerciales, el Anexo prevé medidas para evitar actos ilícitos cometidos por pasajeros bajo estas condiciones, dentro de éstas se permite el abordaje a oficiales de seguridad armados, siempre y cuando dichas condiciones se informen a los tripulantes de manera confidencial y las autoridades estatales encargadas de la seguridad autoricen y coordinen la operación.

Entre las normas y métodos recomendados más importantes de este anexo están aquellas que se han de seguir para enfrentar algún acontecimiento ilícito, procedimiento. Entre otras cosas este procedimiento abarca la comunicación con controladores aéreos sobre situación de emergencia o de acto de interferencia; esto se transmite a través de códigos de seguridad numéricos específicos, de tal forma que al sintonizarlos el piloto al mando, el controlador a cargo sea notificado

⁴¹ Término utilizado por la OACI para referirse a las empresas que prestan servicios de aviación comercial.

de dicha situación y se tomen las medidas necesarias en los aeropuertos de llegada, de aterrizaje de emergencia y en el de salida del vuelo.

El desenlace de los ilícitos cometidos contra la aviación civil, desafortunadamente no siempre tiene un buen término, por lo que en el Anexo en comento, se mencionan los procedimientos de notificaciones a los Estados de matrícula de aeronave, de registro del explotador y de aquel o aquellos países de quienes resulten heridos o muertos ciudadanos, por ende la cooperación en esta materia nuevamente es indispensable para la investigación y procesos judiciales que de ello resulten.

La existencia de este Anexo se vale de extractos de algunos de los anexos antes referidos, de los cuales se encuentran adjuntas al final del cuerpo del documento las cláusulas respectivas a la materia. Dichos fragmentos contienen disposiciones relevantes sobre el tratamiento de este tipo de amenazas, pues todos estos apartados refieren a áreas de la aviación civil que se encuentran directamente relacionadas y sin las cuales no se podría hacer frente al acontecimiento evitando mayores daños.

2.4. Otras disposiciones en materia de Aviación Civil.

Las inquietudes reflejadas a nivel internacional tras el 11 de septiembre de 2001, han sido recogidas en la gran cantidad de instrumentos normativos que la Organización de Aviación Civil Internacional ha dispuesto con el fin de regular y minimizar los impactos de los actos de interferencia ilícita en el mundo.

Basta revisar el número de Estados que se adhirieron a los instrumentos multilaterales en materia de actos de interferencia ilícita para hacer notar el grado de cooperación, pues a medida que los años pasaron cada Convenio presentaba un mayor número de países adheridos; el Convenio de Tokio de 1963 y Convenio de La Haya de 1970 con 185 Estados Parte, mientras que tres años después en el Convenio de Montreal se registra un total de 188 firmas.

No obstante, después de elaborado el Convenio de Chicago, el Anexo 17 del mismo y los instrumentos antes mencionados, los Estados fundadores y los que se adhirieron posteriormente, no creyeron que la aviación civil sería blanco de actos que perturbasen la paz internacional. Sin embargo la creación de otras disposiciones para evitar los actos que nos ocupan, fue indispensable, a manera de poseer la información pertinente para enfrentar actos ilícitos; por lo que se elaboraron los siguientes documentos.

2.4.1. Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita.

Las normas y métodos recomendados en el Anexo 17- Seguridad: Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita son complementados por las disposiciones contenidas en los cinco volúmenes del Manual de Seguridad para la Protección de la aviación civil contra los Actos de Interferencia Ilícita (Doc. 8973).

Cada uno de ellos se dirige a diferentes entidades; de tal forma el Volumen I- Organización y administración nacionales está enfocado a las autoridades responsables de la seguridad de la aviación del Estado; el Volumen II se dirige a las entidades responsables de contratación e instrucción del personal de seguridad de la aviación; el Volumen III para los explotadores y diseñadores de aeropuertos; Volumen IV a los responsables de aplicar el sistema de seguridad de la aviación y finalmente el Volumen V sobre el manejo de crisis y respuesta a actos de interferencia ilícita.

El principal objetivo de su creación es asesorar a los Estados miembros en la ejecución de un sistema de seguridad de la aviación que se componga de elementos jurídicos, operacionales, infraestructura de aeropuertos y selección de recursos humanos, mismos que en su conjunto se dirijan a la prevención de los actos de interferencia ilícita.

Dentro de este sistema, el manual sugiere el establecimiento de planes de emergencia, de contingencia nacionales y para cada aeropuerto ante un incidente en vuelo, tierra o bien un acto de interferencia ilícita.

Los primeros abarcan medidas y procedimientos para hacer frente a distintos tipos de amenaza cuando estos ya ocurrieron, es decir, es un plan reactivo; mientras que el segundo tipo intenta prevenir tales sucesos mediante la evaluación de riesgos y amenazas, así como las acciones a seguir por parte de las autoridades y las partes involucradas en caso de tales eventualidades. No obstante, ambos planes convergen en el objetivo de mantener a salvo pasajeros y tripulación, además de intentar reducir el daño que pudiese surgir en tierra o en aire.

A diferencia de los otros planes, los de contingencia constituyen una importante herramienta de prevención al requerir de la evaluación constante de las amenazas a la aviación civil tanto en el ámbito nacional, regional e internacional, así como el pertinente análisis de los alcances de la infraestructura aeroportuaria, y la intervención de las autoridades necesarias.

Dentro de las medidas que deben tomarse en cuenta en este tipo de planes de contingencia se encuentra el mecanismo de respuesta ante una amenaza, el cual abarca desde la identificación de ésta, hasta los procedimientos a seguir por los explotadores de aeronaves y otras autoridades cuando existe amenaza de bomba en tierra; así como las medidas e inspecciones que debe adoptar la tripulación de vuelo cuando la amenaza de bomba se desarrolla durante el vuelo.

Es necesario destacar que debido a que un acto de interferencia ilícita puede presentarse en un país diferente al de matriculación de la aeronave interferida, dentro de las sugerencias, el Manual prevé la recopilación y transmisión de información sobre el acontecimiento a los Estados competentes: al de matrícula de la aeronave, al del explotador de la aeronave, al del aeropuerto de destino y salida, a los Estados que atraviesa el vuelo en su trayectoria, de aquel o

aquellos Estados de donde se reporten nacionales afectados y por supuesto, a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

El perfeccionamiento de los métodos y procedimientos previstos en ese Manual es primordial, por lo que las autoridades del Estado en donde se efectuó el acto de interferencia y, si es el caso, donde finalizó, deben remitir el informe correspondiente a la OACI dentro de un plazo de 30 días después. En este documento se deben especificar los detalles del acto, si se ha consumado o fue un intento, las armas utilizadas, autores, procedimientos aplicados del programa nacional de seguridad de aeroportuaria, etc.

Al respecto, un Estado puede integrar su programa nacional de seguridad de la aviación civil a través del análisis de las posibles amenazas a la aviación civil en su territorio, las vulnerabilidades del mismo y las categorías de amenaza, para ello el Manual proporciona unas tablas como las que se muestran a continuación.

Tabla 1. Definiciones y valores de las categorías de amenazas contra la seguridad de la aviación en la matriz de vulnerabilidad [...]

Presencia de un grupo	Presencia conocida de un grupo que tiene el potencial de perpetrar actos ilícitos.		
Valores	Presente = Valor 1	No aplicable = Valor 0	
Historial de ataques	Se han registrado ataques anteriores. Esto puede incluir cualquier forma de acción violenta, pero se debe prestar especial atención a los ataques dirigidos contra la aviación civil, tales como apoderamiento ilícito de una aeronave, bombas en un aeropuerto u oficina de billetes del explotador de aeronaves y otros ataques armados en las cercanías del aeropuerto.		
Valores	Frecuentes= Valor 2	Ocasionales= Valor 1	No aplicable= Valor 0
Luchas internas	Existen condiciones para perturbaciones, como guerra civil en curso o inminente u otros disturbios políticos.		
Valores	Serias = Valor 2	Pequeñas = Valor 1	No aplicable = Valor 0
Problemas económicos	Existe una situación de crisis económica que probablemente lleve a una disminución grave de la financiación y que puede repercutir en la capacidad de mantener las medidas de seguridad de la aviación.		

Valores	Serios = Valor 2	= Pequeños = Valor 1	= No aplicable = Valor 0
Número de vuelos	Volumen de tránsito aéreo. (Cuanto mayor sea el número de vuelos, especialmente pasajeros, más riesgo habrá de que ocurra un acto ilícito).		
Valores	50+ vuelos por semana = Valor 3	20 - 49 vuelos por semana = Valor 2	1 - 19 vuelos por semana = Valor 1
Vuelos de alto riesgo	Todo explotador de aeronave o vuelo que pudiera considerarse especialmente vulnerable frente a un acto de interferencia ilícita. Ejemplos de explotadores de aeronaves o vuelos de alto riesgo incluyen los que han sido blanco de ataques previos; los que transportan pasajeros una sola vez o vuelos repetitivos estacionales tales como eventos deportivos internacionales o peregrinajes religiosos en los que un ataque elevaría al máximo los comentarios de los medios de comunicación; y frecuentes disturbios laborales.		
Valores	Presentes = Valor 1	= No aplicable = Valor 0	

Fuente: Elaboración propia con datos de: OACI, Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Doc. 8973), Vol. V. Manejo de crisis y respuesta a actos de interferencia ilícita, [pdf], [Apéndice 2. Metodología para la evaluación de amenazas](#), Montreal, 2008, 7ª ed., p. A2-7.

Una vez que el Estado conoce los valores asignados por la tabla anterior para cada uno de los rubros aplicables en su caso, se debe llenar la tabla que sigue con los números correspondientes para cada amenaza, de manera que la suma final del puntaje le permitirá al analizador asignado por la OACI conocer el grado de riesgo para cada explotador, aeropuerto o Estado y poder así conformar un programa de seguridad actualizado y *ad hoc* para cada caso.

Tabla 2. CATEGORÍAS DE AMENAZAS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (ejemplo)

[EXPLORADOR DE AERONAVES] O [AEROPUERTO] O [ESTADO]	PRESENCIA DE UN GRUPO	HISTORIAL DE ATAQUES	LUCHAS INTERNAS	PROBLEMAS ECONÓMICOS	NÚMERO DE VUELOS	VUELOS DE ALTO RIESGO	TOTAL DE PUNTOS
República Francesa	1	1	2	1	3	1	9

Fuente: Elaboración propia con datos de: OACI, Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Doc. 8973), Vol. V. Manejo de crisis y respuesta a actos de interferencia ilícita, [pdf], [Apéndice 2. Metodología para la evaluación de amenazas](#), Montreal, 2008, 7ª ed., p. A2-6.

2.4.2. Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP).

A partir de los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos, en la 33ª sesión de la Asamblea de la OACI celebrada en octubre del mismo año, se hizo evidente la necesidad de reforzar la cooperación entre Estados a fin de atender las nuevas amenazas a la aviación civil. Por medio de la resolución A33-1 se planteó la creación de un programa global de seguridad de la aviación civil que tuviese como objetivo principal lograr la total implementación de los convenios multilaterales en materia de seguridad de la aviación civil y evaluar los estándares y prácticas recomendados por la Organización en los anexos al Convenio de Chicago, especialmente los del Anexo 17.

Un año después, en 2002 la Conferencia Ministerial de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación elaboró un plan de acción para llevar a cabo lo acordado, éste incluiría auditorías periódicas para determinar el estatus de cumplimiento de dichos estándares para cada uno de los Estados Miembros, con ello surgió el Programa universal de auditoria de la seguridad de la aviación civil (USAP, por sus siglas en inglés).

Los elementos evaluados en el USAP comprenden las siguientes ocho categorías:

- 1) Legislación sobre seguridad de la aviación: Trata la estructura legal de acuerdo a las características de cada Estado y el adecuado cumplimiento de los anexos relativos.
- 2) Programas y Regulaciones sobre seguridad de la aviación: Deben cumplir con los requerimientos necesarios establecidos en los estatutos nacionales y en los estándares de la OACI.
- 3) Autoridad Nacional y sus responsabilidades: Se califica la elección adecuada de la autoridad nacional, personal técnico y financiero, quienes deben apoyar las responsabilidades regulatorias del Estado que le permitan

el correcto mantenimiento de los Programas Nacionales de seguridad de la aviación, de entrenamiento y control de calidad.

- 4) Calificación y entrenamiento del personal: Establecimiento de los mínimos en cuanto al conocimiento y entrenamiento del personal empleado en seguridad de la aviación.
- 5) Orientación técnica, herramientas y seguridad de la información crítica: que sean propias para permitir al personal llevar a cabo las funciones de auditoría.
- 6) Certificación y aprobación de las obligaciones.
- 7) Obligaciones de control de calidad: Asegurar que las entidades encargadas de la evaluación de este control operen de manera competitiva y con el nivel de seguridad requerido para el Estado en donde lleven a cabo sus actividades.
- 8) Solución de problemas de seguridad: la correcta aplicación de los procedimientos necesarios para subsanar las deficiencias identificadas durante la auditoría.

El proceso para llevar a cabo la auditoría a los Estados miembros comienza desde 6 meses antes a la fecha prevista para tal fin con la notificación a la autoridad estatal de la fecha programada, posteriormente la Organización debe ser enterada de la aceptación de la visita, seguido de lo cual el Estado deberá responder un cuestionario previo y remitirlo de nuevo a la Organización para su revisión y a continuación se envían al Estado los documentos relativos para preparar el proceso de auditoría.

Una vez finalizado tal procedimiento, las autoridades estatales son informadas presencialmente del estatus de seguridad evaluado, a lo cual sigue la elaboración del informe oficial por parte de la OACI, mismo que será remitido al Estado auditado en un periodo de 60 días posteriores a la fecha de término de la evaluación y por último, la forma de sugerencias de mejora enviada por las autoridades estatales a la Organización que permite optimizar a las auditorías realizadas a través de las recomendaciones pertinentes.

En caso de requerirlo, el Estado puede solicitar apoyo a la OACI en la solución de las deficiencias observadas en las auditorías, siendo proporcionado por conducto de la Sección de seguridad de Implementación, apoyo y desarrollo perteneciente al Organismo Internacional. Si existen proyectos a largo plazo con el Estado, el Programa de Cooperación Técnica de la Organización se ocupará de lo correspondiente.

Capítulo 3. El atentado contra el World Trade Center el 11 de septiembre de 2001.

A lo largo de las siguientes páginas de este último capítulo se abordará el caso particular del 11 de septiembre de 2001 en este se observará la aplicación de los conceptos referidos en el primer capítulo y como parte de los cambios a nivel internacional, las normas y disposiciones que con ayuda de la participación de la OACI y los Estados miembros han sido modificadas a partir de estos actos para la mejora de la seguridad de la aviación civil.

Para visualizar el alcance del impacto a nivel internacional se dispone de un apartado para la breve explicación de las consecuencias más importantes en lo político, económico y social, pretendiendo con este subtema destacar la importancia para los tres rubros antes mencionados de la seguridad nacional y lograr finalmente la vinculación de esta con la seguridad de la aviación civil y los actos de interferencia ilícita.

3.1. Los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 y la seguridad de la aviación civil antes del 11- S

El martes 11 de septiembre de 2001, a las 7:59 de la mañana el vuelo 11 de la aerolínea American Airlines despegó desde el aeropuerto de Logan en Boston con destino a Los Ángeles con 95 pasajeros incluyendo la tripulación. A las 8:14 am la torre de control intenta comunicarse con el personal de cabina sin éxito alguno y 10 minutos después se puede escuchar el siguiente mensaje que evidenció que se trataba de un acto de interferencia ilícita; “Que nadie se mueva. Todo va a salir

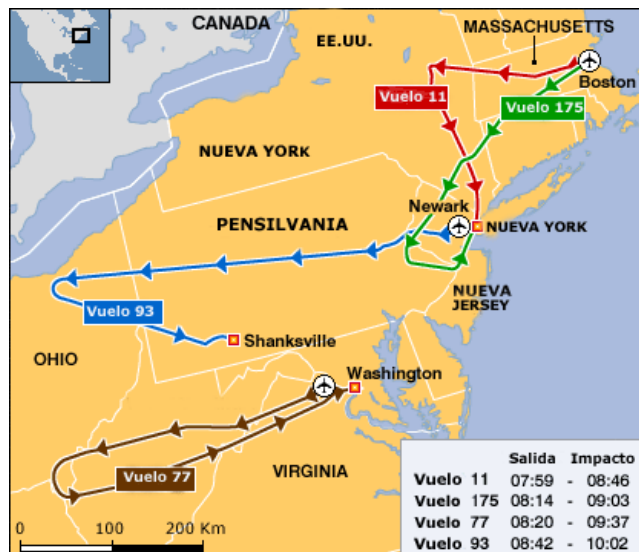
bien, si tratan de hacer algún movimiento, ustedes y el avión se pondrán en peligro. Simplemente conserven la calma”.⁴²

A las 8:26 am una sobrecargo se pone en contacto con personal de la aerolínea, pero un minuto más tarde, el vuelo desvía su ruta dirigiéndose hacia Nueva York. A su vez en otra llamada, otra sobrecargo proporciona información a la aerolínea sobre los pasajeros que habían cometido el ilícito, estos fueron identificados como Mohamed Atta, Abdul Aziz al Omari, Saram al Suqami, Wail al Shehri y Waleed al Shehri.⁴³

A las 8:46 esta aeronave se impacta contra la torre norte del World Trade Center a una velocidad de aproximadamente 378 mph entre el piso 94 y 98, matando a todos los pasajeros, tripulantes y un sinúmero de civiles. Justo en esos minutos el vuelo 175 United Airlines pasaba por una situación similar, los secuestradores estaban tomando posesión de los controles del avión.⁴⁴

En este vuelo un pasajero y una sobrecargo se pudieron comunicar a tierra para informar la situación; no obstante, a las 9:03 el vuelo 175 con 62

personas, incluyendo la tripulación, se impactó entre los pisos 78 y 74 de la torre sur del mismo complejo de negocios en Nueva York a una velocidad mayor que la



Fuente: Mirada Internacional, Mapa con la trayectoria de los aviones terroristas, 4 de abril de 2011, disponible desde URL: http://newsimg.bbc.co.uk/media/images/42057000/gif/_42057228_mapaaviones1.gif, [consulta: 15/03/16].

⁴² Comisión Nacional sobre los ataques terroristas en los Estados Unidos. 11- S. *El Informe. Extracto del informe final de los atentados terroristas contra Estados Unidos*. Comisión Nacional de Investigación. Barcelona, 2005, p. 19.

⁴³ Comisión Nacional sobre los ataques terroristas en los Estados Unidos, *Op. Cit.*, p.19.

⁴⁴ *Ibidem*

del vuelo 11 de American Airlines, lo que provocó que ésta torre fuera la primera en derrumbarse.⁴⁵

El vuelo 77 de American Airlines que partió del aeropuerto internacional de Dulles en Arlington, Virginia con destino al aeropuerto de Los Angeles, fue el tercero en los sucesos de secuestro, ocurridos entre las 8:51 y 8:54 am. La metodología usada por los secuestradores operó de manera similar, pues cambiaron el rumbo hacia Washington, desconectaron transpondedor y radio y a las 9:37 am esta aeronave colisionó a 530 mph contra el ala oeste del Pentágono; dejando un total de 125 muertos en el edificio y todos ocupantes del vuelo.⁴⁶

Inmediatamente después de lo ocurrido y con el fin de asegurar el espacio aéreo estadounidense y su territorio, la autoridad aeronáutica en Estados Unidos encargada de la seguridad de la aviación civil, emitió la orden de que todos los aviones que estaban por despegar permanecieran en tierra y aquellos que estuvieran en vuelo trataran de llegar al aeropuerto más cercano.

Para el momento en que la orden llegó, el vuelo 93 ya había salido del aeropuerto internacional de Newark hacia el aeropuerto de San Francisco con 37 pasajeros, siguió el mismo patrón que el vuelo 77 de American Airlines, desconectó transpondedor y radio. A diferencia de los vuelos anteriores, esta vez los pasajeros se unieron para cesar el secuestro sin resultados satisfactorios, pues a las 10:02 la aeronave impactó contra el suelo a 930 mph en un campo en Shanksville, Pensilvania, cerca de Washington D.C.⁴⁷

Los cuatro vuelos secuestrados estaban bajo control de un grupo que constaba de 19 personas que realizarían estos actos ilícitos, de los cuales solamente 4 contaban con conocimientos de aeronáutica que les permitieron operar estas aeroaves.

⁴⁵ *Ibid.* p.20.

⁴⁶ *Ibidem.*

⁴⁷ Comisión Nacional sobre los ataques terroristas en los Estados Unidos, *Op. Cit.*, p. 21.

Los factores que permitieron que estos actos se perpetraran son diversos; entre ellos, cabe mencionar la falta de coordinación entre las autoridades aeroportuarias y las agencias de inteligencia del gobierno, las dificultades propias del protocolo a seguir y el más importante, el laxo sistema de seguridad de la aviación que existía hasta ese tiempo.

Durante la década de 1960 y principios de la de 1970 no se realizaban mayores inspecciones a los aviones en Estados Unidos, los pasajeros no requerían de identificación alguna que les permitiera su acceso a la aeronave y el equipaje no era sujeto a revisiones exhaustivas ni escaneos por máquinas de rayos X; además, las salas de abordaje no contaban con detectores de metal. Toda esta laxa seguridad dio lugar a que los actos tipificados como de interferencia ilícita, se repitieran cada vez con mayor frecuencia.

Uno de los casos polémicos en aquellos momentos fue el del vuelo 305 de la aerolínea Northwest Orient Flight, del cual se copió el modus operandi por diversos secuestradores de aeronaves en años posteriores.

En 1985 el vuelo 182 operado por un Boeing 747-200 de la compañía Air India que volaba sobre las costas de Irlanda desapareció de los radares y tiempo después los restos de la aeronave fueron encontrados en el mar de Irlanda, kilómetros al Sudoeste de Cork; después de las investigaciones pertinentes se determinó que la causa de la muerte de las 329 personas a bordo fue un acto terrorista provocado por la detonación de una bomba.

A finales del año de 1996, ocurrió un secuestro en vuelo a una aeronave Boeing 767 perteneciente a la aerolínea Ethiopian Airlines con destino Nairobi en Kenya; los 3 jóvenes secuestradores irrumpieron en la cabina y por medio de la fuerza llevan al copiloto fuera de su área de trabajo y piden cambiar el rumbo de destino a Australia con la finalidad de pedir asilo político. El desenlace fatídico de tal hecho tras el desastroso intento de acuatizaje a falta de combustible en las costas de las Islas Comoros, dejó un saldo de 125 personas muertas y 50 sobrevivientes.

Dentro de los sistemas de seguridad operables antes del 11 de septiembre de 2001 se encuentra el sistema de inspección de pasajeros por computadora, CAPPS, por sus siglas en inglés, éste fue implementado a finales de los años 90 por la autoridad de transporte en Estados Unidos, se basa en una lista de personas sospechosas de terrorismo o que representen un peligro para la aviación elaborada con ayuda del FBI y la Administración Federal de Aviación (FAA).

La forma en la que opera este sistema de inspección es mediante la evaluación de riesgo con base en los datos del pasajero que se obtienen en la compra del boleto de avión; si una persona es identificada como sospechosa, la siguiente inspección sería la revisión del pasajero y su equipaje por parte del personal de seguridad contratado por las aerolíneas.

Los detectores de metales, como último punto de control aeroportuario antes de pasar a las zonas de acceso a las aeronaves, se encontraban calibrados para la detección de armas y cuchillos largos que no sobrepasaran 4 pulgadas de largo o que fueran prohibidos por las leyes estatales. No obstante, si el pasajero portaba químicos corrosivos o irritantes como gas lacrimógeno, mace y otros, se les daba la oportunidad de portarlos en el equipaje facturado.

Cabe señalar que estas inspecciones estaban hasta el momento diseñadas para la búsqueda de explosivos, pues se consideraba que esto junto con el uso de misiles dirigidos contra aeronaves representaban la mayor amenaza para la aviación civil, dados los acontecimientos ocurridos en los años 80 y 90, caracterizados por la utilización de bombas y materiales incendiarios a bordo; como sucedió en los atentados terroristas del vuelo 103 de Pan American World Airways y 455 de Cubana de aviación, detallados en el apartado *1.5. Terrorismo y terrorismo aeronáutico*, Capítulo 1 del presente trabajo.

Por su parte, las aeronaves no contaban con refuerzo o blindaje en las puertas de la cabina de pilotos, por lo que ingresar al puesto de pilotaje era relativamente sencillo puesto que la tripulación de cabina o sobrecargos poseían llave de entrada.

En cuanto al adiestramiento, las tripulaciones no se capacitaban con un procedimiento para enfrentar un caso de secuestro de aeronave; antes éstos generalmente habían finalizado con la detención y frustración del acto, toda vez que el objetivo principal en su mayoría de los casos era la desviación de la ruta del avión hacia otro aeropuerto de destino bajo la falsa amenaza de una bomba a bordo.

El 11 de septiembre de 2001, todos esos mecanismos de seguridad fueron exitosamente evitados por los 19 ejecutores de los ilícitos quienes al abordar al avión portaban numerosos elementos punzocortantes en su equipaje de mano, como cúters y cuchillos de mano; además de mace, una especie de gas lacrimógeno.

Los elementos de seguridad de las empresas de seguridad privadas contratadas por las aerolíneas, no pudieron evitar que se llevaran a bordo esos artículos peligrosos, toda vez que los punzocortantes no excedían las dimensiones permitidas y ninguna de esas personas había sido clasificada como una amenaza para la aviación en las listas de la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos.

Las motivaciones principales de los secuestros de aeronaves hasta antes del acontecimiento de las Torres Gemelas habían sido políticos o económicos; es decir, peticiones de asilo político por parte los secuestradores o realizar extorsiones, pero ese día las motivaciones de los perpetradores y la magnitud de los hechos fueron evidentemente fatales y determinantes para la seguridad de la aviación civil.

3.2. Consecuencias económicas, políticas y sociales.

Los actos del 11 de septiembre de 2001 modificaron la relatividad del grado de seguridad que se percibía en el mundo tanto a nivel interno en Estados Unidos como a nivel mundial, debido a que se pusieron en duda los sistemas de contención de peligros y amenazas en la economía, la ejecución de las política

exterior y nacional; así como la efectividad del nivel de protección gubernamental hacia la población.

En el aspecto económico es necesario notar las afectaciones en la economía internacional originadas por el movimiento de los flujos de divisas y el reflejo del comportamiento de éstas en las bolsas de valores; ese día se observó uno de los mayores impactos en Wall Street tras el cierre de actividades por un periodo de cinco días, lo cual inevitablemente impactó los movimientos de inversión extranjera, bajas en los valores de las divisas, movimientos de acciones, etc.

Sin duda todos los sectores de la economía internacional se vieron afectados por el acontecimiento, no obstante el más afectado fue el sector turístico el cual tuvo una importante caída por la baja de pasajeros de transporte aéreo; tan solo en Estados Unidos, 10 días después los aeropuertos operaban al 80% con el 35% de los asientos llenos de los vuelos⁴⁸.

El transporte aéreo es un sector de la economía muy importante a nivel mundial por ser el medio de transporte más efectivo para recorrer grandes distancias en poco tiempo; según datos del Plan Global de Navegación Aérea, para el año 2013 éste sector aportaba al producto interno bruto global cerca de 2.2 trillones, empleó a 56.6 millones de personas y transportó cerca de 2.9 billones de pasajeros.⁴⁹

Las consecuencias llegaron también a otras regiones geográficas, Europa y Medio Oriente fueron, después del epicentro de la catástrofe, de las más afectadas en el sector aeronáutico, las bajas en el registro de pasajeros fueron notables en razón de las altas primas de seguros que se aplicaron a los pasajes

⁴⁸ Cfr. Stephen E. Atkins, *The 9/11 Encyclopedia, Vol. I*, EE.UU., Ed. Praeger Security International, 2008, p.90

⁴⁹ Cfr. OACI, *2013-2028 Global Air Navigation Plan* (Doc 9750- AN/963), [pdf], Montreal, Canadá, 2013, 4ªed., p. 5.

en general, “[...] las aerolíneas americanas llegaron a caer hasta el 52 por 100 y las europeas hasta el 40 por 100”⁵⁰.

La siguiente tabla esquematiza la diferencia negativa que se observó a raíz de los acontecimientos del 11 de septiembre en la situación financiera a nivel mundial de las aerolíneas que representaron 93% del tráfico aéreo mundial en 2003.

Tabla 4. Situación financiera mundial de las aerolíneas regulares

(Total de las operaciones regulares y no regulares para los servicios internacionales e internos)

Elemento	1989	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Cambio en el promedio anual 1998-2003
Ingresos operativos totales	177,800	295,500	305,500	328,500	307,500	306,000	321,80	-1.7 %
Gastos operativos totales	170,200	279,600	293,200	317,800	319,300	310,900	323,300	-2.9 %
Resultado de la explotación	7,600	15,900	12,300	10,700	-11,800	- 4,900	- 1,500	-
Resultado neto	3,500	8,200	8,500	3,700	-13, 000	- 11,300	- 7,560	-
Porcentaje de los ingresos totales de operación								
Resultado operativo	4.3 %	5.4 %	4.0 %	3.3 %	- 3.8 %	- 1.6 %	- 0.5 %	-
Resultado neto	2.0 %	2.8 %	2.8 %	1.1 %	- 4.2%	- 3.7 %	- 2.3 %	-

Fuente: Trad y elaboración propia con datos de: OACI, *Financial situation of airports and air navigation services*, [pdf], 2003, p.9.

La Organización Internacional del Trabajo reportó en 2013 la pérdida de 30,000 empleos para las aerolíneas europeas, en contraste con 95,000 de las

⁵⁰ s/a, “Impacto de los atentados en Estados Unidos sobre el turismo internacional”, Boletín económico ICE, núm. 2705, España, 15 al 21 de octubre, 2001, p. 37.

norteamericanas; además se reportaron recortes de empleos para las compañías Boeing y Airbus en 18,000 y 2,000 personas respectivamente.⁵¹

Por su parte las aseguradoras se vieron forzadas a analizar las condiciones de sus pólizas ya que la mayoría de las empresas dedicadas a este ramo, no contaban con alguna cláusula de protección contra ataques terroristas pues nunca antes había habido necesidad de incluirlas como un factor que pusiera en peligro el capital empresarial y humano. Esta resultó una oportunidad para los aseguradores de deslindarse del pago de indemnizaciones tras el argumento de lo incalculable del riesgo en caso de algún percance relacionado, aunque ello no significó que las aseguradoras no perdieran grandes sumas en el proceso de reconfiguración.

A nivel microeconómico, la inversión extranjera se redujo por la falta de confianza del capital extranjero en el mercado estadounidense, mismo que se intentó recuperar a través de las bajas de las tasas de interés que el país estaba promoviendo para atraer la inversión perdida y recuperar la confianza en el mercado; no obstante, las secuelas de las decisiones tomadas por el gobierno de Estados Unidos para hacer frente a la eventualidad contribuyeron posteriormente a la recesión del año 2008 en la que la crisis hipotecaria golpeó fuertemente.

Las pérdidas en infraestructura de los centros de negocios, de capital humano y monetario, ascendieron a miles de dólares. Se estima que para Junio de 2002, alrededor de 27,000 empleos en el sector de servicios financieros se perdieron o fueron relocalizados en otros estados de ese país.⁵²

En lo político, el clima de incertidumbre a nivel internacional ante la vulnerabilidad que evidenciaron los ataques, tensó las relaciones internacionales.

⁵¹ Organización Internacional del Trabajo, GDFCAI/2013. *La aviación civil y los cambios en su entorno laboral*, [pdf], Departamento de Actividades Sectoriales, Ginebra, 2013, p. 4.

⁵² Cfr. Howard Chernick, *Resilient City: the economic impact of 9/11*, Nueva York, The Rusell Sage Foundation, 2005, p. 2.

El gasto en seguridad nacional y milicia aumentó, “[...] Para el presupuesto de 2003 Bush promete un presupuesto militar de US\$396 mil millones. En lugar del aumento planificado de US\$ 14 mil millones [...]”⁵³ ; además, muchos países de América Latina recibieron adiestramiento militar por parte de su vecino norteamericano por concepto de cooperación militar lo que incrementó a su vez la inversión de esos países en armamento y refuerzo de la seguridad nacional.

Estados Unidos apostó por la estrategia de la guerra preventiva, sustentada en la resolución adoptada por el Senado el 14 de septiembre de 2001 en la que “[...] Se autoriza al Presidente de los EE.UU. para usar todas las medidas de fuerza necesarias y adecuadas contra aquellas naciones, organizaciones y personas que, según su juicio, planificaron, ejecutaron, permitieron o ayudaron en los atentados terroristas del 11-S y contra aquellas personas que protegieron a esas personas u organizaciones”⁵⁴

En este sentido, aquella declaración del presidente George Bush de asumir como su enemigo a aquel que no estuviera con él en lo que se conoció como la “guerra contra el terrorismo”, tensó las relaciones con diversos gobiernos extranjeros, pues las discrepancias entre los Estados miembros en el seno de la Organización de las Naciones Unidas en cuanto al ataque preventivo que llamaba a intervenir militarmente en Afganistán y posteriormente en Irak fueron diversas.

La coalición que apoyaba la intervención militar fue integrada por la mayoría de los Estados miembros de la OTAN, entre ellos; Canadá, España, Italia, Australia, Polonia, Reino Unido, y algunos países bálticos; mientras que los países que no aprobaron la moción objetaban que los objetivos finales se desviaban tras los fines políticos del invasor para incidir en la política interna de esos países; entre estos países que se opusieron se encuentran Chile, Alemania México y Francia, por mencionar algunos.

⁵³ Peter Franssen, *Op. Cit.*, p. 143.

⁵⁴ Citado en: Peter Franssen, *La nueva política de EE.UU. a partir del 11/S: La militarización de la economía y del pensamiento*, España, Ed. Popular, 2005, p. 151.

Los aliados de la gran potencia económica empezaron a temer que se emprendieran campañas de terror contra sus naciones, pensamiento que no estuvo muy lejos de la realidad, pues en años posteriores se consumaron los ataques terroristas a Madrid el 11 de marzo de 2004 y a Londres el 7 de julio de 2005.

La ansiedad que generó el desconocimiento del origen de la amenaza podía llevar a pensar que el terrorista estaría en cualquier parte, dentro o fuera del territorio de un Estado, de tal forma que viejas diferencias por razones históricas, étnicas o culturales, serían un motivo para pensar que el ataque podría provenir del país vecino, la desconfianza de la efectividad de los mecanismos de solución de diferencias entre las naciones que el sistema internacional había creado se volvió eminente.

No obstante, aunque muchos países no consideraron oportuna la acción unilateral de Estados Unidos, la idea de vulnerabilidad general que presentaron los acontecimientos terroristas del 11- S puso de manifiesto la necesidad de prevenir ataques similares, según lo que cada país considerara dentro de sus intereses como potencialmente peligroso. De ahí que en la procuración de la seguridad nacional de cada Estado se retomó en la autodefensa el concepto realista de “suma cero” de la seguridad, descrito en el apartado 1.2. de esta investigación, en donde se observó que la seguridad de un país se alcanza a costa de la del país vecino.

Socialmente las consecuencias del 11 de septiembre de 2001 fueron diversas, comenzando por el número de pérdidas humanas que ascendió a 2,749 muertes como resultado de aquel acontecimiento, de los cuales 147 eran pasajeros y tripulación de los vuelos que impactaron las torres, 412 eran trabajadores de rescate y las restantes 2,190 personas ocupaban en ese momento el complejo comercial.⁵⁵

⁵⁵ Cfr. Stephen E. Atkins, *Op. Cit.* p. 307.

El impacto en la salud pública se manifestó en las enfermedades y trastornos adquiridos por los afectados en los alrededores de la zona; los periodistas y comunicadores que al momento del ilícito se encontraban en el sitio capturando imágenes, rescatistas, entre otros. Entre las afecciones más comunes se presentaron las siguientes: síndrome de estrés postraumático, enfermedad pulmonar crónica por inhalación de material tóxico, psicosis colectiva que desató el sentimiento de inseguridad y miedo a volar.

Por otra parte, el coste de estas enfermedades y las dificultades de las familias de las personas que perecieron en aquel día fueron múltiples; desde la imposibilidad de identificación de algunos cuerpos que entorpecía los trámites para el registro de defunciones, hasta la muy costosa realidad de los tratamientos médicos necesarios para afectados y sobrevivientes. Para ello, en Estados Unidos los servicios de salud pública se habían confinado a las aseguradoras médicas y por ende los costos de los servicios no siempre podían ser cubiertos debido a las altas primas que esas empresas cobran, por lo que las familias se unieron para crear organizaciones sin fines de lucro como *Families of September 11*, *Voices of September 11th* y *WTC United Family Group*.

Estas Organizaciones lograron entablar reuniones para la creación de un fondo para las familias de los afectados y al paso del tiempo consolidaron aún más la red de servicios que a la fecha se proporcionan a quienes acuden a solicitarlo.

Poco después de los ataques en 2001, Estados Unidos a través del Acta Patriota intentó proteger a la población y territorio estadounidenses por medio de la estrategia de la detención e investigación de personas sospechosas de terrorismo dentro del mismo país. Ello a través de las herramientas basadas en datos personales que las agencias de inteligencia como el FBI, CIA y otras, facilitaban; sin embargo la respuesta fue el creciente descontento ante la sensación de la sociedad de la violación de su privacidad.

La diferencia de opiniones por la guerra contra el terrorismo, las duras medidas y el descontento generado sobre el Acta Patriota junto a la discriminación

de migrantes en Estados Unidos que poseían rasgos fisonómicos árabes, fueron factores que contribuyeron a las constantes riñas y debates dentro del país y también en otras partes del mundo, lo cual generalizó un clima de violencia y xenofobia, seguido de un exacerbado nacionalismo estadounidense.

Todas estas consecuencias políticas, económicas y sociales cambiaron la percepción de seguridad en todo el mundo, haciendo que las medidas de seguridad aplicadas a nivel nacional en muchos países se reforzaran o reinventaran, tal como lo indica el cuadro del Anexo 1 de esta investigación. (Ver “Anexo 1. Evolución de las legislaciones antiterroristas en diversos países del mundo tras el 11 de septiembre de 2001.”).

3.3. Cambios a nivel internacional en materia de aviación civil.

Como ya se dijo anteriormente la aviación civil fue uno de los sectores de la economía mayormente impactados a nivel mundial, las repercusiones en la reducción de empleos fueron drásticas no solo para las aerolíneas estadounidenses, sino para las de todas las zonas geográficas, pues aparte del temor de las tripulaciones por enfrentar situaciones como la ocurrida, la instrucción de estos grupos se demostraba insuficiente para el caso. Por esta razón los adiestramientos al personal de cabina y sobrecargos sufrieron modificaciones en cuanto a los protocolos de seguridad a nivel mundial.

En la práctica, la tripulación establece códigos de dominio único de sus integrantes para facilitar la comunicación en casos de emergencia; a razón de lo acontecido en Germanwings y para evitar que cualquier persona, sea de la tripulación o no, intente un ilícito en cabina, ahora se ha implementado como medida obligatoria a nivel mundial que en todo momento del vuelo debe haber dos tripulantes en cabina en caso de que el capitán o copiloto al mando de la aeronave requieran abandonar el puesto de pilotaje; aunque cabe señalar que algunas aerolíneas ya contaban con esa medida como parte del reglamento de la aerolínea.

También, después del 11 de septiembre los fabricantes de aeronaves observaron la necesidad de reforzar el puesto de pilotaje a través de la colocación de puertas blindadas, automatizadas por acceso controlado a través de contraseñas y vigiladas a través de cámaras para evitar el paso de personas no autorizadas en el sitio y así mantenerlo estéril.

Además, se instalaron dispositivos de identificación o transponders que no permitieran ser desconectados por ningún mecanismo. De esta forma, compañías como INMARSAT, que por vía satelital pueden localizar la ubicación exacta de aeronaves y embarcaciones en todo el globo por medio de la señal que emiten estos dispositivos, pueden conocer la ubicación exacta de la aeronave y su situación real.

Algunas de las aerolíneas optaron por emplear agentes de vigilancia en las puertas de ingreso de las aeronaves como un filtro adicional a los aplicados en el proceso de documentación de pasajeros; el escaneo físico y electrónico sería mucho más exhaustivo que antes del 11- S y si bien en aquella fatídica ocasión aún se permitía portar en equipaje no facturado pequeñas navajas, cúters de mano, aerosoles, líquidos y geles mayores a 100ml, las nuevas normas de seguridad de la aviación señalan la prohibición de los mismos.

Otra de las modificaciones aplicadas en el despacho de pasajeros fue la disposición relativa al descenso obligado de cualquier equipaje que corresponda a algún pasajero que no se encuentre a bordo de la aeronave al momento de finalizar el embarque del pasaje, bajo la premisa de que se dé la ocasión de provocar la detonación de algún artefacto explosivo en el compartimento de maletas.

Por otra parte en el seno de la Organización de Aviación Civil Internacional, durante la 10ª sesión del 180º periodo de sesiones del Consejo se reconoció la necesidad de reformar los instrumentos jurídicos que existían hasta el momento sobre seguridad de la aviación y particularmente aquellos que versaran sobre actos de interferencia ilícita, ello previa consulta de los Estados miembros, por lo

que se tomó la decisión de crear un Subcomité encargado de formular propuestas para tal efecto, mismo que comenzó sus actividades del 3 al 6 de julio de 2007.

Se propuso agregar al artículo 1 párrafo 1, del Convenio de Montreal, el uso de una aeronave como arma o para propagar ilícitamente sustancias biológicas, químicas y nucleares; también los ataques contra la aviación civil con las sustancias antes mencionadas.⁵⁶

La introducción de la disposición relativa a la comisión de actos en una aeronave en servicio amplió el espacio y el tiempo en el que es posible que se cometa el ilícito, pues se considera una aeronave en servicio desde el momento en que el personal en tierra y la tripulación comienzan la preparación del vuelo hasta que la aeronave aterrice en el destino previsto; es decir, el ilícito ahora no solo sería penalizado en una aeronave en pleno vuelo, ahora implica atentados contra todas aquellas instalaciones e infraestructura necesaria para que las operaciones aeronáuticas se desarrollen de manera ordinaria.⁵⁷

En el Convenio de Montreal se modificaron disposiciones a manera de contemplar la penalización y castigo no sólo para quienes cometen el ilícito, sino para quienes de cualquier forma faciliten, participen, organicen o instiguen a cometer tal acto y se identificó también la necesidad de proceder contra aquella persona(s) que amenace(n) en la comisión de un atentado contra la aviación civil; pues hay que señalar que previo al atentado contra las torres gemelas, en numerosas ocasiones se habían recibido e identificado a través de las agencias de inteligencia de Estados Unidos, amenazas del uso de aeronaves para cometer actos contra la seguridad nacional.⁵⁸

Por su parte en el proyecto de protocolo para el Convenio de la Haya elaborado en aquella reunión del Subcomité, se instauró que “[...] el delito de

⁵⁶ OACI, *Informe del Subcomité Especial para la preparación de uno o más instrumentos sobre las amenazas nuevas y emergentes*, Apéndice 3, [pdf], Montreal, 2007, p. A3-5.

⁵⁷ *Ibidem*.

⁵⁸ *Ibidem*.

amenaza de apoderarse o de ejercer control de una aeronave ya no se limita a los actos cometidos por personas a bordo de una aeronave en vuelo.”⁵⁹

Las anteriores reformas a los instrumentos de la OACI sobre actos de interferencia ilícita indican la procuración de los miembros de la Organización de actualizar las disposiciones de acuerdo a la evolución que a lo largo de los años han presentado los perpetradores de tales acciones,

⁵⁹*Ibid*, p. A3-13.

Conclusiones.

La existencia de un grupo terrorista que comete actos ilícitos implica que el uso de la fuerza y la violencia ha dejado de ser únicamente privilegio del gobierno para mantener el orden de los elementos del Estado; estos grupos difunden el miedo y ejercen coacción para conseguir objetivos particulares, provocando el caos y la inestabilidad.

Esta amenaza representada por el terrorismo y los efectos que ocasiona, nos indican que nos encontramos ante un enfoque multidimensional de la seguridad nacional como lo sustenta la Escuela de Copenhague, en el que nuevos actores participan de la escena internacional afectando la tradicional visión de seguridad nacional.

Los actos de interferencia ilícita ponen en peligro la seguridad de la aviación civil y en consecuencia, la integridad de los elementos que conforman el interés nacional del Estado; recordemos que el Convenio de la Haya de 1970 anticipaba que los actos ilícitos constituyen un peligro para la seguridad de personas y bienes, además de afectar en gran medida la confianza del mundo en el sector aeronáutico.

Después de los atentados del 11-S que cobraron miles de vidas, los Estados observaron la fractura de lo que hasta el momento se había logrado en materia de seguridad de la aviación civil. Estos hechos se consideraron un retroceso para el sector, toda vez que la confianza de los pasajeros en la aviación civil y de las autoridades acerca de la seguridad que este tipo de transporte había intentado mantener por más de medio siglo, se puso en tela de juicio frente a tal eventualidad.

Como consecuencia, fue incuestionable la necesidad de fortalecer la seguridad de la aviación civil internacional y a nivel interno como parte de la seguridad

nacional, pues lo acontecido dejó por sentado el hecho de que cualquier Estado podría ser blanco de un ataque similar, generalizándose así el sentimiento de vulnerabilidad que el terror de los actos ilícitos traen consigo.

En este sentido, el atentado del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos de América, fue un acto de interferencia ilícita (terrorista) que sí representó un parteagüas para la seguridad de la aviación civil en virtud de que los acontecimientos afectaron la política, economía y la sociedad a nivel internacional, dando lugar a los grandes cambios que hoy en día observamos en los aeropuertos internacionales como la inspección de equipaje y calzado, las listas de pasajeros sospechosos, el registro de datos de pasajeros que guardan las aerolíneas, las mejoras que se han aplicado en el adiestramiento de las tripulaciones de aeronaves y los protocolos de seguridad nacional que han tenido que cambiar haciendo que las fronteras sean reforzadas.

Al respecto es necesario destacar que todos esos cambios, particularmente los ocurridos en las disposiciones sobre seguridad de la aviación civil en Estados Unidos, han permeado las legislaciones sobre esa materia a nivel mundial, obligando a los Estados que poseen aeropuertos de tránsito internacional a establecer altos estándares de seguridad, lo que no necesariamente significa la homologación con las leyes estadounidenses, entendida como la idéntica aplicación de las disposiciones; esto se debe a que no todos los Estados cuentan con las mismas condiciones económicas y de estructura institucional que les permitan ejecutar efectivamente los estándares marcados por legislaciones estadounidenses.

Por tanto, el mecanismo aplicable es la armonización de las disposiciones a manera de atender la mayor parte de ellas, situación que repercute en la efectividad del cumplimiento de los estándares de seguridad de la aviación civil y por supuesto, en el cumplimiento en tiempo y forma de los elementos evaluados en el Programa Universal de Auditoria de la OACI y en el retraso del cumplimiento de los objetivos estratégicos de la Organización.

No obstante de lo anterior, las disposiciones en materia de seguridad de la aviación civil y facilitación que Estados Unidos aplica son y continuarán siendo a nivel internacional marco de referencia para los demás Estados.

Por otra parte, es menester reconocer que a pesar de la complejidad de la labor, la OACI ha perfeccionado sus objetivos y estructura a través de su comité especializado en actos de interferencia ilícita, poniendo de manifiesto la vanguardia que procura la Organización para evitar que su existencia sea obsoleta en la atención de estas amenazas a la aviación civil.

Los esfuerzos que la Organización de Aviación Civil Internacional ha realizado a través de la evolución y perfeccionamiento de los convenios sobre actos de interferencia ilícita, han contribuido a desarrollar un mejor manejo de los procedimientos para estos casos y a continuar el monitoreo internacional de la seguridad de la aviación civil a través de los programas de auditoría que procuran mantener a los Estados en un nivel de cumplimiento aceptable, permitiendo que la aviación civil se fortalezca y continúe desarrollándose de manera segura.

Anexo 1. Evolución de las legislaciones antiterroristas en diversos países del mundo tras el 11 de septiembre de 2001.

País	Nombre de la legislación y fecha de entrada en vigor	Características principales	Transformaciones a las legislaciones ocurridas de 2006 a 2016
Alemania	Otto Katalog del 1° de enero de 2002	Desaparición de la división entre la policía y los servicios de inteligencia y éstos tendrán acceso a la base de datos de la policía. Se introduce en el código penal el delito de participación en y de apoyo a grupos terroristas. Se amplían las competencias de la OFICINA Federal para la Defensa de la Constitución, a fin se que solicite información a instituciones crediticias y a líneas aéreas sobre las transacciones y/o viajes de las personas. Se amplían las competencias del Servicio de Contraespionaje Militar en torno a la utilización de parte de las personas, de los servicios de telecomunicaciones. Se amplían las competencias de la policía de la frontera para potenciar la seguridad en puertos, aeropuertos y aeródromos y evitar atentados terroristas. Se modificaron las normas sobre asociaciones a fin de dotar a la autoridad de instrumentos jurídicos para controlar a grupos religiosos y asociaciones.	Ley antiterrorista del 10 de enero de 2012 aumenta a 10 años el tiempo de resguardo de la información sobre personas sospechosas de terrorismo y sus transacciones contenido en las disposiciones de la ley Otto Katalog. Además, se elimina la vigilancia sobre correos electrónicos.
Australia	Ley anti-terrorista del 6 de diciembre de 2005	Autoriza la detención, por corto tiempo, de individuos sospechosos, sin evidencias ni accidentes criminales, y los detenidos podrán ser interrogados por la Organización Australiana de Seguridad e Inteligencia (ASIO). Plantea restricciones a libertades de	

		<p>asociación, de movimiento, requerimientos específicos de estancia en determinadas partes del país en ciertas fechas. Estas restricciones son similares a las “órdenes de control” decretadas por el gobierno británico. Limita que los ciudadanos expresen ciertas opiniones acerca de la soberanía, la constitución, el gobierno. Es un crimen que se castiga con prisión, financiar grupos terroristas. La policía tiene atribuciones para solicitar la información de cualquier persona, incluyendo su lugar de residencia, sus viajes, sus números telefónicos y sus transacciones financieras. Hay una cláusula denominada <i>shoot to kill o disparar a matar</i> que establece que la policía puede tratar a cualquier persona sospechosa de manerlente a como se trata a los criminales más buscados.</p>	
Austria	Modificaciones al código penal	<p>El artículo 278 b introduce el concepto de “asociación terrorista” con penalizaciones que pueden ser de hasta 15 años de cárcel. El artículo 278 d introduce el delito de “financiamiento del terrorismo.” Otras medidas incluyen incautar los bienes de organizaciones terroristas y la reducción de penas en el caso de que se colabore con la autoridad judicial.</p>	
Bélgica	Ley del 4 de abril de 2003 de reforma al código penal	<p>Se sanciona la amenaza de ataques nucleares, químicos y biológicos. Tipifica como delito la “simulación de atentado” contra personas o bienes.</p>	
Canadá	Ley anti-terrorista del 18 de diciembre de	<p>Define por primera vez en una ley canadiense, las actividades</p>	

	2001 (Ley C-36)	terroristas. Caracteriza nuevos delitos terroristas y dispone severos castigos para las personas que sean responsables de incurrir en esos delitos. Facilita el empleo de instrumentos de monitoreo electrónico contra grupos terroristas. Permite que la policía invoque audiencias de investigación que demandan que los individuos que se presume poseen datos acerca de grupos terroristas o delitos terroristas, comparezcan ante un juez para proporcionar esa información. Crea sanciones criminales para las personas que se sepa que recolectan fondos, directa o indirectamente, a fin de llevar a cabo acciones terroristas. Fortalece la capacidad del gobierno federal para negar o eliminar el status de ayuda a quienes se encuentre que apoyan a grupos terroristas. Permite que cierta información de interés nacional sea suspendida u ocultada a los abogados defensores durante las comparecencias en la corte o en otros procesos judiciales. Posibilita la detención de personas a partir de una simple sospecha, de que su detención puede ayudar a la captura de terroristas.	
Estados Unidos	Orden Ejecutiva 13224 del 24 de septiembre de 2001 sobre financiamiento al terrorismo Orden Ejecutiva para la preparación de los ciudadanos en la	Bloquea los bienes de 27 individuos identificados afiliados a, o con tratos con al-Qaeda. Crea una fuerza de tareas con responsables de diversas organizaciones para preparar a las personas en sus casas, colonias, escuelas, centros de trabajo,	

	<p>guerra contra el terrorismo del 9 de noviembre de 2001</p> <p>Acta Patriótica del 26 de octubre de 2001 (actualizada y ampliada el 2 de marzo de 2006)</p>	<p>etcétera, ante las potenciales consecuencias de un ataque terrorista contra EEUU.</p> <p>La FBI podrá monitorear llamadas telefónicas y correos electrónicos de las personas sospechosas de tener vínculos con organizaciones terroristas. Los ataques cibernéticos son ataques terroristas si provocan daños superiores a \$ 5 000 dólares. Las empresas de telecomunicaciones deben proveer información sobre las cuentas de internet y/o las llamadas telefónicas de personas sospechosas. Considera como terroristas a quienes acojan a personas sospechosas de ser o tener vínculos con organizaciones terroristas. Los tribunales militares que juzgan a personas por delitos de terrorismo, sólo podrán imponer la pena de muerte por unanimidad. Una persona es inocente en tanto no se demuestre su culpabilidad. Sin embargo, los rumores pueden ser usados como evidencia en los juicios.</p>	
Francia	Ley 1062 del 15 de noviembre de 2001	<p>Tipifica como delito el financiamiento al terrorismo. Personas físicas o morales que sean encontradas culpables de acciones terroristas verán confiscados sus bienes y propiedades a fin de crear un fondo de garantía para ayudar a las víctimas del terrorismo. Esta ley llegaría a su fin el 31 de diciembre de 2003.</p>	

	<p>Ley 2003-239 del 18 de marzo de 2003 para la seguridad interior</p> <p>Ley anti-terrorista del 22 de diciembre de 2005</p>	<p>Prolonga algunas disposiciones de la Ley 1062 hasta el 31 de diciembre de 2005.</p> <p>Dispone el aumento de la vigilancia de las comunicaciones por teléfono e internet y las compañías de telecomunicaciones deben guardar y mantener los datos de conexión. Se endurecen las penas para miembros de organizaciones terroristas. La policía puede tener acceso inmediato a los datos de los pasajeros que se transportan por tierra, mar y aire. Los jueces pueden prolongar la detención de las personas.</p>	
Italia	<p>Ley 431 del 14 de diciembre de 2001 de medidas urgentes para contrarrestar y reprimir el financiamiento al terrorismo internacional</p> <p>Ley 438 del 15 de diciembre de 2001 sobre disposiciones urgentes para contrarrestar el terrorismo internacional</p>	<p>Crea el <i>Comité de Seguridad Financiera</i>, encargado de realizar las averiguaciones correspondientes.</p> <p>Modifica diferentes artículos del código penal. Introduce figuras delictivas como las "asociaciones que tienen fines terroristas." Castiga conductas de promoción, organización, financiamiento y apoyo a organizaciones terroristas. Posibilita infiltrar agentes dentro de agrupaciones terroristas cuya actividad está bajo cobertura legal. Las interceptaciones preventivas de comunicaciones y conversaciones ya no requieren autorización judicial y estas interceptaciones, aunque se autorizan por 40 días, pueden ser renovadas continuamente.</p>	
Luxemburgo	Ley relativa a la represión del	Un acto terrorista será consumado cuando reúna las siguientes	

	terrorismo y su financiamiento del 8 de julio de 2003	<p>características:</p> <ul style="list-style-type: none"> √ se cometa un delito que conlleve la prisión por, al menos , tres años, √ suponga un atentado grave contra un país, organismo u organización internacional, √ se cometa un delito con propósitos terroristas. <p>Las penas contra quienes perpetren actos terroristas pueden ser de cadena perpetua si el atentado condujo a la muerte de una o más personas.</p>	
Noruega	Decreto del 5 de octubre de 2001 para prevenir y reprimir el financiamiento al terrorismo	Esta norma posibilita a la autoridad que congele los bienes y propiedades de personas u organizaciones terroristas.	
Portugal	Decreto 193/VIII del 20 de diciembre de 2001 Decreto 175/VIII del 31 de octubre de 2001	<p>Prohíbe y castiga en financiamiento a organizaciones y personas que perpetrarían o perpetran actos de terrorismo.</p> <p>Establece medidas para combatir el crimen organizado y la actividad económico-financiera vinculados a actos terroristas. Las autoridades pueden tener acceso a la información financiera de las personas. Esto aplica también para los empleados de instituciones crediticias y financieras.</p>	
Reino Unido	Ley sobre seguridad, crimen y terrorismo del 13 de diciembre de 2001	Autoriza la detención de extranjeros, sea por sus antecedentes o por lo que se sospecha que <i>podrían</i> hacer. Los acusados pueden tener derecho a una apelación, aunque en un proceso abreviado. Los abogados defensores no tienen acceso a todas las pruebas contra sus clientes. La policía cuenta con atribuciones para	

	Ley de Prevención del terrorismo del 11 de marzo de 2005	<p>investigar a los ciudadanos pudiendo tener acceso a sus números telefónicos y direcciones de correo electrónico, Para prevenir y castigar el terrorismo, la policía puede solicitar a las instituciones bancarias y crediticias información sobre sus clientes.</p> <p>Aplica a nacionales y extranjeros. Ante la imposibilidad de detener a los sospechosos de terrorismo sin una orden judicial, introduce la figura de “órdenes de control” que permiten vigilar a los extranjeros, controlar sus movimientos e inclusive arrestarlos en sus domicilios. Tras los atentados terroristas de Londres del 7 de julio de 2005, el gobierno del Reino Unido busca endurecer medidas como la expulsión del país de extranjeros que alienten ideas terroristas al igual que incrementa la vigilancia y los controles sobre ciudadanos británicos.</p>	
Unión Europea	Decisión Marco del Consejo del 13 de junio de 2002	Introduce una definición común sobre el delito de terrorismo.	

Fuente: Rosas, Ma. Cristina (Coord.), *Terrorismo, democracia y seguridad. 11 de septiembre: cinco años después*, México, UNAM-ANU, 2006, p. 60- 65.

Anexo 2. Modificaciones y adiciones a las disposiciones antiterroristas más relevantes hasta el primer trimestre de 2016. (Complemento Anexo 1)

País	Detalles de las disposiciones antiterroristas
Alemania	<p>Ley antiterrorista del 10 de enero de 2012 aumenta a 10 años el tiempo de resguardo de la información sobre personas sospechosas de terrorismo y sus transacciones contenido en las disposiciones de la ley Otto Katalog.</p> <p>Además, se elimina la vigilancia sobre correos electrónicos.</p>
Australia	<p>12 de noviembre de 2015 reforma a la ley anti-terrorista para hacer posible levantar órdenes de control sobre personas a partir de los 14 años de edad.</p> <p>Sanciona hasta con 10 años a las personas que revelen datos sobre operaciones sospechosas.</p> <p>La ASIO podrá con una sola orden judicial monitorear varios ordenadores conectados a internet para investigar personas sospechosas de terrorismo y las personas que se contacten con ellos por esta vía.</p>
Austria	<p>20 de abril de 2010 el Consejo de Ministros aprobó proyecto de ley antiterrorista que pena a la personas que hayan estado en campos de instrucción terroristas, castiga con dos años de cárcel a cualquier persona que emita comentarios elogiando actos de esa naturaleza.</p>
Bélgica	<p>Tras los atentados en París del 13 de noviembre de 2015, Bélgica aumentará el presupuesto contra el terrorismo para las fuerzas policiales e incrementará la vigilancia con la frontera francesa. Además prevé la modificación de ciertas legislaciones para retener a sospechosos de terrorismo hasta por 72 horas y encarcelar a yihadistas en el país.</p>
Canadá	<p>Acta antiterrorista C-51 del 30 de enero de 2015. Facilita el intercambio de información entre las diferentes dependencias del gobierno de Canadá que tengan injerencia sobre la seguridad nacional de ese país a través de modificaciones a la Ley de intercambio de Información. Reforma diversas legislaciones canadienses; a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Código Penal: penaliza a quien promueva actos terroristas, ampara la detención preventiva de la persona sospechosa de cometer actos terroristas, crea el concepto de propaganda terrorista en la red y permite su eliminación. - Ley del Servicio de Inteligencia y Seguridad: autoriza al Servicio de Inteligencia y Seguridad de ese país a tomar las acciones pertinentes para reducir las amenazas a la seguridad nacional aún si ello significara la violación a la Carta de Derechos y Libertades. - Ley de seguridad del viaje aéreo: El ministro canadiense podrá solicitar colocar a cualquier nacional sospechoso de terrorismo en la lista de exclusión de prestación de servicio aéreo.

Estados Unidos	2 de Junio de 2015 El Senado aprobó la extensión de las disposiciones del Acta Patriótica hasta el año 2019, aclarando que la sección 215 de la misma se modificaría para que la recolección de datos telefónicos quede a cargo de las compañías telefónicas en lugar de ser la Agencia de Seguridad Nacional quien recolecte dicha información.
Francia	<p>21 de diciembre de 2012 el Parlamento aprobó la ley No. 2012-1432, que permite perseguir a los nacionales que hayan cometido actos terroristas en el extranjero o que hayan participado en campos de entrenamiento terroristas; así como el congelamiento de fondos a quienes participen de tales actos.</p> <p>En 2011 a través de la Ley de Orientación y Programación por la Seguridad Interna (LOPPSI 2) se permite por orden de un juez y clandestinamente si es necesario, la instalación de un dispositivo electrónico que permite registrar lo escrito en teclado de algún computador y capturas de pantalla de sospechosos de terrorismo.</p> <p>Tras los atentados en Paris del 13 de noviembre de 2015 se adoptaron una serie de medidas que refuerzan las disposiciones antiterroristas existentes. El 9 de marzo de 2016 la Asamblea Nacional aprobó la retención de algún sospechoso de terrorismo hasta por cuatro horas pudiendo ser registrado su equipaje; se podrán registrar viviendas bajo las órdenes de la Fiscalía y aquellas personas enviadas a combate en países en donde existan grupos terroristas pueden ser puestos en arresto domiciliario durante un mes.</p>
Italia	<p>Nuevo proyecto de ley antiterrorista aprobado el 10 de febrero de 2015 por decreto del ejecutivo encabezado por Matteo Renzi. Incluye condena de tres a seis años para los individuos que se enlisten en organizaciones terroristas o vayan a combatir al extranjero para grupos terroristas; 10 años de cárcel a quien reciba adiestramiento en línea; se podrán retener documentos de identidad y pasaporte a quienes se sospeche tienen nexos con terroristas y expulsarlos del país; se podrá arrestar a quienes posean material para fabricación de explosivos</p> <p>En su estructura, el gobierno italiano modifica el nombre de una de sus dependencias, la Fiscalía Nacional Antimafia que ahora será también de Antiterrorismo. De igual manera al personal de los servicios de inteligencia se les permitió hasta el primer mes de 2016 hacer acordar reuniones con detenidos por el delito de terrorismo para recaudar información.</p>
Noruega	Después de los atentados el 22 de julio de 2011, el poder ejecutivo de este país propuso reforzar las disposiciones antiterroristas para monitorear llamadas telefónicas, correos y otros medios para identificar sospechosos de terrorismo. En resumen, las medidas que se intentaron adoptar a través de ese proyecto de ley tienen gran similitud con las adoptadas en países como Italia y Francia.

Portugal	El 19 de febrero de 2015 se aprobó una reforma a la Estrategia Nacional para la Lucha contra el Terrorismo. Además se aprobaron por medio del Consejo de Ministros los siguientes proyectos de ley: 1) actualizar la definición de terrorismo del Código de Procedimiento Penal; 2) Hacer más estrictos los requisitos para otorgar la nacionalidad portuguesa por naturalización y poder negarla en caso de que el aplicante represente un peligro para la seguridad nacional; 3) modificación del marco legal para las acciones encubiertas sobre el financiamiento terrorista; 4) Modificar el régimen migratorio para la estancia de extranjeros y otorgamiento de visado.
Reino Unido	Proyecto de Ley de Poderes de Investigación del 4 de noviembre de 2015: Las compañías de internet deben almacenar durante 12 meses datos sobre las páginas de internet consultadas, así como la fecha y ubicación del ordenador de consulta en caso de que el gobierno británico lo solicite. El debate sobre la violación de las libertades individuales de este proyecto de ley es amplio, no obstante el proyecto de ley continua en proceso de discusión por el Parlamento.
Unión Europea	La decisión marco sobre la lucha contra el terrorismo modificada en 2008 para prevenir el uso del internet con fines terroristas. En 2008 se realizaron esfuerzos para la protección de la infraestructura en transportes, principalmente aeroportuaria y marítima. En 2009 la Comisión Europea creó la Red Europea de Expertos en Radicalización para contribuir a la generación de la estrategia a nivel político. Ese mismo año se elaboró un plan de acción sobre seguridad biológica, química, nuclear y radiológica para responder efectivamente a un ataque terrorista de esa naturaleza. Después de los atentados de Paris en 2015, se impulsó el Registro de Pasajeros (PNR, por sus siglas en inglés) en el cual se recolectan los datos sobre los nombres y datos personales de los pasajeros que salen y entran a la Unión Europea vía aérea.

Fuente: Elaboración propia con datos de diversas hemerográficas y fuentes electrónicas.

Fuentes de consulta.

Bibliográficas:

- 1) Amidon Lüsted, Marcia, *The D.B.Cooper Hijacking*, E.E.U.U, Minnesota, ABDO Publishing Company 2012, pp.115.
- 2) Andrade Sánchez, Eduardo, *Teoría General del Estado*, México, Harla, Colecc. Textos Jurídicos Universitarios, 1987, pp. 375.
- 3) Atkins, Stephen E. *The 9/11 Encyclopedia, Vol.I*, EE.UU., Ed. Praeger Security International, 2008, pp.648.
- 4) Bordes Solana, Montserrat, *El terrorismo. Una lectura analítica*, Barcelona, Bellaterra, Colecc. La Biblioteca del Ciudadano, 2000, pp. 155.
- 5) Chanona Burguete, Alejandro, *La comunidad de seguridad en América del Norte. Una perspectiva comparada con la Unión Europea*, México, Miguel Ángel Porrúa, 2010, pp. 139.
- 6) Chanona Burguete, Alejandro; Gálvez Salvador, Yadira (Coord), *Los regionalismos frente a la Agenda de Seguridad Internacional*, México, Miguel Ángel Porrúa, Las Ciencias Sociales, 2011, pp. 266.
- 7) Chomsky Noam; Herman Edward S.; Dieterich Heinz (Compilador); *et al, Estados Unidos y el terrorismo internacional*, México, Plaza & Jannés, 1988, pp.250.
- 8) Chernick, Howard, *Resilient City: the economic impact of 9/11*, New York, The Rusell Sage Foundation, 2005, pp.332.
- 9) D. Law, Randall, *Terrorism. A History*, United Kingdom, Polity Press, 2009, pp. 363.
- 10) Franssen, Peter. *La nueva política de EE.UU. a partir del 11/S: La militarización de la economía y del pensamiento*, Ed. Popular, 2005, España, p. 191.
- 11) Hans, Kelsen; García Máynez, Eduardo (Trad.), *Teoría General del Derecho y del Estado*, México, UNAM, 1995, pp. 477.
- 12) Herdegen, Matthias, *Derecho Internacional Público*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 2005, pp. 439.
- 13) Horgan, John; Trujillo Parra, Joan (Trad.), *Psicología del Terrorismo: Cómo y por qué alguien se convierte en terrorista*, Barcelona, Gedisa, Colecc. Libertad y Cambio, 2006, pp.271.
- 14) Hough, Peter, *Understanding Global Security*, NY, Routledge, 2008, 2a. ed, pp.306.
- 15) Kaplan, Marcos, *Estado y Sociedad*, México, UNAM, 1983, pp.223.
- 16) Lampariello Pablo, Oficina Regional SAM de la OACI, *Aviation Security AVSEC*, [pdf], Objetivo AVSEC, Panamá, 2015, pp.20.
- 17) López Álvarez, Antonio; Ortega Giménez, Alfonso (Coords.), *Glosario Jurídico Básico*, Cap. VIII. Derecho Internacional Público y Derecho Comunitario, España, Club Universitario, 2010, pp. 272.

- 18) Pereira Castañares, Juan Carlos (Coord.), *Diccionario de Relaciones Internacionales y Política Exterior*, Madrid, Ariel, Teoría Social, 2008, pp. 1006.
- 19) Plano, Jack C.; Olton, Roy; Meza Nieto, José (Trad.), *Diccionario de Relaciones Internacionales*, México, Limusa, 1985, 4a. ed., pp. 465.
- 20) Ramírez Saavedra, Beatriz Eugenia, *La crisis de seguridad y la agenda de riesgos de seguridad nacional*, México, Porrúa, 2010, pp.446.
- 21) Rogers, Paul, *Terrorism, Security Studies An Introduction*, Routledge Taylor & Francis Group, 2008, pp.171-184.
- 22) Rosas, Ma. Cristina (Coord.), *Terrorismo, democracia y seguridad. 11 de septiembre: cinco años después*, México, UNAM-ANU, 2006, pp. 322.
- 23) Serra Rojas, Andrés, *Teoría del Estado*, México, Porrúa, 1997, pp. 492.
- 24) Smith, Michael E., *International Security. Politics, Policy, Prospects*, Gran Bretaña, Palgrave Macmillan, 2010, pp.364.
- 25) Torrè, Abelardo, *Introducción al estudio del derecho*, Buenos Aires, LexisNexis, 2003, pp. 969.
- 26) Townshend, Charles; Braga Riera, Jorge (Trad.), *Terrorismo: Una breve introducción*, Madrid, Alianza, 2008, pp. 261.

Documentos Oficiales de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI):

- 1) OACI, *Anexos 1 a 18*, [pdf], pp. 40.
- 2) OACI, *Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS)*, (HLCAS- WP/4), Nota de estudio, 12-14 de septiembre, 2012, Montreal, [pdf], pp.5.
- 3) OACI, *Convenio sobre aviación civil internacional (Convenio de Chicago)*, (Doc. 7300/9), Montreal, 2006, 9ª Ed., pp. 51
- 4) OACI, *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Doc.8364), [pdf], Montreal, 1963, pp. 13.
- 5) OACI, *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Doc. 9960), [pdf], Montreal, 2011, pp. 14.
- 6) OACI, *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Doc. 8920)*, [pdf], Montreal, 1971, pp. 22
- 7) OACI, *Documentación para el periodo de sesiones de la Asamblea 2013, Informe Anual del Consejo 2012* (Doc.10001), [pdf], Montreal, 2013, pp. 58.
- 8) OACI, *Financial situation of airports and air navigation services*, [pdf], pp. 16.
- 9) OACI, *Global Air Navigation Plan 2013 -2028 (Doc. 9750 – AN/963)*, [pdf], Montreal, Canadá, 2013, 4ª Ed., pp. 129.
- 10) OACI, *Global Aviation Safety Plan 2014-2016 (Doc. 10004)*, [pdf], Montreal, 2013, pp. 80.

- 11) OACI, Informe del Subcomité Especial para la preparación de uno o más instrumentos sobre las amenazas nuevas y emergentes, [pdf], Montreal, 2007, pp.78.
- 12) OACI, Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Doc. 8973), Vol. V. Manejo de crisis y respuesta a actos de interferencia ilícita, [pdf], Montreal, 2008, 7ª ed., pp.118.
- 13) OACI, Vocabulario de aviación civil internacional (Doc. 9713), [pdf], Montreal, 2007, 3ª Ed., pp.816.

Comisión Nacional de Investigación, EE.UU.

- 14) Comisión Nacional sobre los ataques terroristas en los Estados Unidos. 11- S. El Informe. Extracto del informe final de los atentados terroristas contra Estados Unidos. Comisión Nacional de Investigación. Barcelona, España, 2005, pp. 348.

Organización Internacional del Trabajo (OIT)

- 15) Organización Internacional del Trabajo, GDFCAI/2013. La aviación civil y los cambios en su entorno laboral, [pdf], Ginebra, 2013, pp. 48.

Naciones Unidas

- 16) Naciones Unidas, Consejo de Seguridad, S/RES/1373(2001), [pdf], 28 de septiembre de 2001, p. 1.
- 17) Naciones Unidas, Asamblea General, S/RES/1373(2001), [pdf], 8 de septiembre de 2006, p. 2

Hemerográficas:

- 1) Donato, Marina. "Seguridad de la Aviación Civil Internacional, alta prioridad en su tratamiento a nivel mundial", *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*, 20 de mayo, 2011, pp.20
- 2) Greg Clary, "Enciende tu teléfono antes de viajar a E.U o tendrás que dejarlo", [en línea], Washington, CNN en español, Sección Mundo, lunes 7 de julio de 2014, Dirección URL: <http://mexico.cnn.com/mundo/2014/07/07/enciende-tu-telefono-antes-del-volar-a-eu-o-tendras-que-dejarlo>, [consulta 7 de octubre de 2014].
- 3) Islas Octavio; Gutiérrez Fernando. "El Panoptismo Digital en la Aeronáutica Comercial", *Razón y Palabra*, año 9, núm. 39, México, Instituto Tecnológico de Monterrey Campus Estado de México, febrero-marzo, 2004, disponible desde URL:

<http://www.razonypalabra.org.mx/espejo/2004/febrero.html>, [consulta: 21 de mayo de 2015].

- 4) Orozco Restrepo, Gabriel Antonio. "El aporte de la Escuela de Copenhague a los estudios de seguridad", *Fuerzas Armadas y Sociedad*, año 20, núm. 1, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, pp. 141-162.
- 5) Ullman, Richard. "Redefining Security", *International Security*, No. 1, Vol.8, 1983, pp. 53-129.
- 6) Wolfers, Arnold, "National Security as an Ambiguous Symbol" en *Discord and Collaboration: Essays on International Politics*, [pdf], Baltimore, MD: The Johns Hopkins University Press, 1962. pp. 147-65.
- 7) s/a, "Impacto de los atentados en Estados Unidos sobre el turismo internacional", Boletín económico ICE, núm. 2705, España, 15 al 21 de octubre, 2001, p. 37.

Medios electrónicos:

- 1) Diccionario de la Real Academia Española, *Seguridad*, [en línea], Madrid, Real Academia Española, 2014, Dirección URL: <http://lema.rae.es/drae/?val=seguridad>, [consulta: 31 de julio de 2014].
- 2) Página oficial de la Dirección General de Aeronáutica Civil, *Manual de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita*, Programa de Seguridad de Línea Aérea Extranjera, Estados Unidos Mexicanos, pp. 60. Disponible desde URL: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/Modelo_de_MSPAll_para_Aerol%C3%ADneas_Extranjeras.pdf, [consulta: 08/05/14].
- 3) Página oficial de Airbus Group, *The future of E- aircraft Electricity is in the air*, 2014, Dirección URL: <http://www.airbusgroup.com/int/en/story-overview/future-of-e-aircraft.html> [consulta: 19/11/14]
- 4) Página Oficial de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), Dirección Adjunta de Tránsito Aéreo, SCT, Espacio Aéreo, [en línea], Dirección URL: <http://www.seneam.gob.mx/scta/aespacio.asp>, [consulta: 25 de agosto de 2014].
- 5) n/a. "Venezuela inmoviliza dos aeronaves con matrícula mexicana", en *El Financiero*, Sección Mundo, México, 11 de diciembre de 2014, [en línea], Dirección URL: <http://www.elfinanciero.com.mx/mundo/venezuela-inmoviliza-dos-aeronaves-con-matricula-mexicana.html> [consulta: 15/12/14]
- 27) Kurian, George, "Aviation Terrorism", *World Encyclopedia of Police Forces and Correctional Systems*, Detroit, Global Issues in Context, [en línea], Mayo 2015, Dirección URL: <http://find.galegroup.com.vlib.interchange.at/gic/informark.do?&source=gale&idigest=69d7446ecafbc8ba4f4899bab50b2f52&prodId=GIC&userGroupName=wash89460&tabID=T001&docId=CX3448200029&typ>

28) Price, J.C., " The floor is moving: aviation security after Bin Laden", Inside Homeland Security, 2013, [en línea], Dirección URL: <http://vlib.interchange.at/login?url=http://go.galegroup.com/ps/i.do?id=GALE%7CA352232962&v=2.1&u=wash89460&it=r&p=AONE&sw=w&asid=9e33c4dd8ce49ec69c855f341f201139>.

Bibliografía (ANEXO 2):

- Asociación Canadiense de Libertades Civiles, "Understanding Bill C-51: The Anti- terrorism Act, 2015", 19 de mayo de 2015, [en línea], Dirección URL: <https://ccla.org/understanding-bill-c-51-the-anti-terrorism-act-2015/>, [consulta:12/03/2016].
- *Eur- Lex*, "Política antiterrorista de la UE", *Access to European Union Law, Eu law and publications*, 28 de octubre de 2015, [en línea], Dirección URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=URISERV:j10041>, [consulta 14 de marzo de 2016].
- *European Parliament News*, "EU Passenger Name Record (PNR) proposal: an overview", Justice and Home Affairs, 14 de diciembre de 2015, [en línea], Dirección URL:[http://www.europarl.europa.eu/news/en/news-room/20150123BKG12902/EU-Passenger-Name-Record-\(PNR\)-proposal-an-overview](http://www.europarl.europa.eu/news/en/news-room/20150123BKG12902/EU-Passenger-Name-Record-(PNR)-proposal-an-overview), [consulta 14 de marzo de 2016].
- *France Diplomatie, Terrorismo*", Ministerio de Asuntos Exteriores y Desarrollo Internacional, marzo 2013, [en línea], Dirección URL: <http://www.diplomatie.gouv.fr/es/asuntos-globales/defensa-y-seguridad/terrorismo/>, [consulta 13 de marzo de 2016].
- Gobierno de Portugal, Secretaría General, Ministerio de Administración Interna, Noticias, Estrategia Nacional para la Lucha contra el Terrorismo, 26/02/15, <http://www.sg.mai.gov.pt/Noticias/Paginas/Estrat%C3%A9gia-Nacional-de-Combate-ao-terrorismo-.aspx>, [consulta 14 de marzo de 2016].
- *Jean-Claude Paye*, «¿PREVENCIÓN O MÁS BIEN CONTROL? Adopta Francia nueva ley antiterrorista como reminiscencia del caso Merah, Bruselas», en *Voltairenet*, org, Bélgica, 16 de diciembre de 2012, [en línea], Dirección URL: <http://www.voltairenet.org/article176954.html>, [consulta 13 de marzo de 2016].
- Kelly Erin, "Senate approves USA Freedom Act", en *USA Today*, Washington, 2 de Junio de 2015, [en línea], Dirección URL:<http://www.usatoday.com/story/news/politics/2015/06/02/patriot-act-usa-freedom-act-senate-vote/28345747/>, [consulta:12/03/2016].
- Parliament of Australia., Counter-Terrorism Legislation Amendment Bill (No. 1) 2015. Bills and Legislation, Parliamentary Business, Canberra, Australia, 12 de noviembre de 2015. Dirección URL: http://www.aph.gov.au/Help/Federated_Search_Results?q=national%20security, [consulta:11/03/2016]

- R. Suansez, Pablo. “Las 18 medidas que quiere implantar Bélgica tras el 13-N”, en *El Mundo*, Sección Internacional, Madrid, 19 de noviembre de 2015, [en línea], Dirección URL: <http://www.elmundo.es/internacional/2015/11/19/564db36bca4741ce078b45e1.html>, [consulta:11/03/2016].
- s/a, “Antiterrorismo: lo que se puede decir”, en *VoxEurop*, 21 de abril de 2010, [en línea], Dirección URL: <http://www.voxeurop.eu/es/content/news-brief/236121-antiterrorismo-lo-que-se-puede-decir>, [consulta:11/03/2016].
- s/a, “Asamblea de Francia aprueba ley antiterrorista”, en *El Universal*, Sección Mundo, México, [en línea], Dirección URL: <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/mundo/2016/03/9/asamblea-de-francia-aprueba-ley-antiterrorista>, [consulta 13 de marzo de 2016].
- s/a, “Italia aprueba decreto que endurece lucha antiterrorista”, en *El Universal*, Sección El Mundo, Roma, 10 de febrero 2015, [en línea], Dirección URL: <http://archivo.eluniversal.com.mx/el-mundo/2015/italia-aprueba-decreto-endurece-lucha-antiterrorista-1076113.html>, [consulta 14 de marzo de 2016].
- s/a, “Italia aprueba decreto para luchar contra el terrorismo”, en *La Crónica Diaria, S.A de C.V.*, Sección Mundo, Roma, 11 de febrero de 2015, [en línea], Dirección URL: <http://www.cronica.com.mx/notas/2015/882947.html>, [consulta 14 de marzo de 2016].
- s/a, “Noruega endurecerá las leyes antiterroristas tras la masacre de Breivik”, en *La Voz de Galicia*, Sección Internacional, España, 12 de julio de 2012, [en línea], Dirección URL: <http://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/internacional/2012/07/12/noruega-endurecera-leyes-antiterroristas-tras-masacre-breivik/00031342099310502786160.htm>, [consulta 14 de marzo de 2016].
- s/a, “Nueva ley antiterrorista permitirá a Australia vigilar Internet”, en *La Vanguardia*, Sección Política, España, 1 de octubre 2014, [en línea], Dirección URL: <http://www.lavanguardia.com/politica/20141001/54416509520/nueva-ley-antiterrorista-permitira-a-australia-vigilar-internet.html>, [consulta:11/03/2016].
- Viviana García, “Londres promueve una ley para aumentar la vigilancia en internet”, en *La Vanguardia*, Sección Política, 04 de noviembre de 2015, [en línea], Dirección URL: <http://www.lavanguardia.com/politica/20151104/54438596473/londres-promueve-una-ley-para-aumentar-la-vigilancia-en-internet.html>, [consulta 14 de marzo de 2016].