



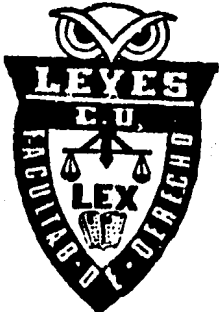
Universidad Nacional Autónoma de México

Facultad de Derecho

El Apoderamiento Ilícito de Aeronaves como Estrategia Política

T E S I S
Que para obtener el Título de
Licenciado en Derecho
P r e s e n t a

Jesús Enrique Salgado Guerrero



México, D. F.

1985



Universidad Nacional
Autónoma de México



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 está 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.

EL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES COMO ESTRATEGIA POLITICA

Í N D I C E

	PAGINA
INTRODUCCION	1
CAPITULO	
1. Evolución histórico-política del fenómeno en el ámbito internacional.	
1.1 Concepto de "Aeropiratería"	3
1.2 Desarrollo del problema hasta nuestros días	6
1.3 La extradición y los apoderamientos ilícitos de aeronaves	10
1.4 Breves datos relativos a estos incidentes	14
CAPITULO	
2. Significado y objetivos de los apoderamientos ilícitos de aeronaves.	
2.1 Caso Cuba-Estados Unidos	29
2.2 Caso Medio Oriente	44
CAPITULO	
3. Medidas tendientes a sancionar y prevenir estos delitos.	
3.1 En la Organización de Naciones Unidas	71
3.2 En la Organización de la Aviación Civil	75
3.3 Asociación Internacional del Transporte Aéreo	81
3.4 Tratados de Extradición Bilaterales	83
3.5 Tratados multilaterales.	
3.5.1 Tratado de Tokio de 1963	87
3.5.2 Tratado de La Haya	91
3.5.3 Tratado de Montreal	96
Conclusiones	100
Bibliografía	110

INTRODUCCION

Si consideramos que, en virtud de un medio de comunicación de carácter eminentemente mundial como es la aeronavegación, "ha sido factible la comunicación entre las naciones más lejanas del mundo", podremos apreciar la gravedad que representan los delitos perpetrados contra la Aviación Civil. Tal es el caso de los actos impropiamente calificados como "piratería aérea". Estos incidentes aéreos han aumentado notablemente en el transcurso de los últimos 15 años, aunque han venido registrándose desde el final de la Segunda Guerra Mundial.

La aparición de este fenómeno es la escena internacional, demandó una urgente solución y significó un desafío para las aerolíneas y gobiernos perjudicados, así como para diversas organizaciones internacionales.

El escaso material publicado acerca de los apoderamientos ilícitos de aeronaves con un enfoque político aumentó nuestro interés por desarrollar un trabajo que se tomara en cuenta, porque no ha sido convenientemente sancionado este delito.

Elegimos como tema "El Apoderamiento ilícito de Aeronaves como estrategia Política" en virtud de que es un problema aún no resuelto, que continúa afectando de manera especial a un gran número de naciones e intereses en el que ha mediado la vida de pasajeros inocentes.

Es necesario resaltar la diferencia que existe entre los apoderamientos ilícitos de aeronaves cometidos con un mero afán de lucro por delincuentes del orden común de aquellos efectuados por organizaciones políticas a fin de presionar a ciertos gobiernos. Estos incidentes aéreos han sido utilizados como táctica de lucha por las agrupaciones palestinas al no ha-

ber logrado una solución favorable a sus legítimas aspiraciones a través de los canales jurídicos internacionales existentes, nuestra investigación considera las siguientes premisas:

- 1.- La mayoría de las organizaciones que cometen éstos actos tienen como finalidad principal al realizarlos, el utilizar a los rehenes obtenidos para fines de compensación en negociaciones de tipo político tendientes a conseguir: a) Un mayor poder frente al país donde esta matriculada la aeronave objeto del incidente aéreo; b) Lograr beneficios para su organización; c) Dar proyección internacional a los propósitos y fines que persigue su agrupación, tal es el caso de las organizaciones palestinas, las cuales aspiran a recuperar un territorio para fundar el Estado Palestino y restablecer a su pueblo que se encuentra en calidad de refugiado en varias naciones árabes.
- 2.- La influencia política y social de los apoderamientos ilícitos de aeronaves, produce consecuencias importantes en la formulación de la política exterior de algunas naciones.
- 3.- Los desvíos de aeronaves reflejan una visión de las relaciones antagónicas entre algunos gobiernos y ciertas organizaciones políticas que originan repercusiones internacionales y alteran el Statu Quo en algunas zonas del mundo.

El resultado de nuestra investigación consta de tres capítulos: En el primero se exponen los elementos jurídicos e históricos que sirven de base para nuestro trabajo; En el segundo capítulo analizamos los fines con que han sido utilizados estos actos por parte de ciertas organizaciones políticas, así como por el gobierno de Cuba; En el tercer y último capítulo presentamos las medidas adoptadas a nivel internacional para prevenir y sancionar este fenómeno.

1. EVOLUCION HISTORICO - POLITICA DEL FENOMENO EN EL AMBITO INTERNACIONAL

1.1 CONCEPTO DE AEROPIRATERIA

Entre los múltiples problemas que este fenómeno ha originado figura el de establecer su calificación precisa, circunstancia que provocó ciertas controversias por los variados apelativos que recibió, tales como: desviación compulsiva de aeronave, atentados contra la aviación civil, captura ilícita de aeronave, secuestro aéreo y piratería aérea, mismos que resultan incompletos o impropios desde el punto de vista jurídico.

Los especialistas que se han ocupado del estudio de estos incidentes coinciden en destacar que dichos términos empleados frecuentemente para designar este nuevo delito internacional no responden a su "etimología, ni tampoco al carácter esencial de las conductas incriminadas". (1)

En el caso del acto de "piratería", éste ha sido contemplado en una definición jurídica bien clara enunciada en una Convención Internacional. (2)

En la Convención de Ginebra del 29 de abril de 1958, sobre el Alta Mar, en su artículo 13, establece que constituye piratería: "Cada acto ilegal de violencia, detención o robo cometido para fines propios por la tripulación o pasajeros de un barco o avión privados

(1) Folchi O., Mario: Apoderamiento antijurídico de aeronaves en vuelo. Revista de Derecho Penal y Criminología, 2a. edición, Edit. Fontanella, Buenos Aires, 1970.

(2) Jacquemin, Georges: L'Aerocriminologie, II Diritto Aereo II.. Traducción libre de la tesis. 3a. edición; Roma, 1972, Trim No. 42.

- a) Contra un barco o avión en alta mar o contra personas o bienes que se encuentren a bordo;
- b) Contra barco ó avión, personas o bienes que se encuentren en un lugar no supeditado a la jurisdicción de ningún Estado". (3)

Al observar esta definición y compararla con los hechos, se advierte que éstos no constituyen ni pueden ser calificados como piratería, dado que no se dan ciertos elementos propios de este delito como: a) El ataque debe de provenir de otra aeronave de aquella que es objeto de la agresión. b) Un móvil no político sino un objeto personal debe animar al autor de la agresión; (4) en estos incidentes el delincuente procede de la misma aeronave agredida y no de otro aparato que se encuentre en vuelo y su propósito es de carácter político, dado que utiliza la aeronave con un fin de propaganda para las organizaciones a que pertenece y en nombre de las cuales actúan, o escapan de un régimen con el que no están de acuerdo y solicitan asilo en el país a donde dirigen la aeronave.

Además, estos actos pueden ser efectuados en el espacio aéreo de cualquier estado, como ha ocurrido en la mayoría de los casos*.

No puede admitirse tampoco el nombre de "secuestro", pues éste "implica, por regla general, un acto judicial o administrativo que lo autoriza, cosa que está lejos de suceder aquí". (5)

En cuanto a la denominación de "desviación compulsiva de aeronave", es restringida puesto que los autores no sólo persiguen hacer cambiar la ruta del avión, sino ciertos

(3) Osmańczyk, Edmund Jan, Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas, 1a. Ed. p.893, México, 1976.

(4) Jacquemin, J. Ob. Cit. p. 119

(5) Bauza Araujo, Alvaro, El apoderamiento ilícito de aeronaves, Ciclo de Conferencias de Derecho Aeronáutico, p. 55, Panamá, 1970.

finés concretos; por lo que se puede considerar que tales denominaciones son "expresiones jurídicas inexactas en relación a los hechos." (6)

La Organización de la Aviación Civil Internacional, ha utilizado en un sentido amplio el término de "intervención ilícita", figura genérica bajo la cual se incluye por un lado, los "ataques y sabotaje" a los aviones en tierra y a las instalaciones de aviación y - por otro, concretamente la "captura ilícita de aeronaves en vuelo", (7) aunque este último, se acerca más a la auténtica naturaleza de los hechos, tales no consisten solamente en una mera ruptura por lo que resulta insuficiente.

El nombre correcto es el de "apoderamiento ilícito de aeronaves", pues la "ex - presión apoderarse supone hacerse uno dueño de una cosa, ocuparla, ponerla bajo su poder. Esto es precisamente lo que ocurre en la habitual ejecución ..." (8), además éste calificativo es utilizado en el Convenio de Tokio de 1963, que fue el primer tratado internacional relativo a este delito, en su artículo No. 11 lo define como: "cuando una persona a bordo, mediante la violencia o intimidación, cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia, o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o sea inminente la realización de tales actos", (9) dicha definición con algunas modificaciones es retomada en el Convenio de la Haya en 1970.

Por lo expuesto, utilizaremos para señalar este delito, la denominación de "apoderamiento ilícito de aeronave".

(6) Tapia, Salinas, Luis, *Mediadas para la sanción de los actos ilícitos contra la navegación aérea*. Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional, p. 3 Ponencia presentada en México, 1974.

(7) Pontavice, Emmanuel du, *La piratería aérea: noción et effets*, p. 305 París, 1976.

(8) Falchi, Mario O. *Ob. Cit.* p. 169

(9) Organización de la Aviación Civil Internacional, *Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves*, p. 81, Montreal Canadá, 1969.

1.2 DESARROLLO DEL PROBLEMA HASTA NUESTROS DIAS .

Los apoderamientos ilícitos de aeronaves tienen invariablemente una trascendencia internacional, dado que pueden efectuarse en un país determinado por un ciudadano de otra nación en una aeronave matriculada en un tercer Estado. Los daños y la responsabilidad que ocasiona la comisión de estos actos, se proyectan sobre diversas jurisdicciones, de ahí que el fenómeno delictivo alcance una magnitud que explica que al haberse hecho habitual, "se haya constituido en uno de los temas capitales de la vida internacional". (10)

Estas acciones son perpetradas por pasajeros que ilícitamente, mediante la amenaza o violencia, se apoderan de un avión cuando éste se encuentra en vuelo, ejerciendo el control e impidiendo su explotación legítima, cambiando su ruta y destino y perturbando la circulación aérea. (11)

El delito de apoderamiento ilícito de aeronaves, ha sido el reflejo de tensiones políticas, luchas ideológicas y conflictos diversos existentes en el plano nacional e internacional.

Estos actos se han producido bajo diferentes influencias, pudiéndose clasificar de acuerdo a sus móviles de la siguiente manera:

1.- Aquellos, perpetrados con el fin de huir de un régimen político, con el que no están de acuerdo (12) en la forma más rápida y menos controlada posible, hacia un lugar al

(10) Murillo Rubiera, Fernando, Medidas para la sanción de los actos ilícitos contra la navegación aérea. p. 26

(11) Valladao, Haroldo, Piraterie aerienne, Nouveau delit international, p. 261, París, 1970.

(12) Jacquemin, Ob. Cit. p. 132

que de otra forma no tendrían acceso, como es el caso de las aeronaves desviadas de países de Europa Oriental, a naciones de Europa Occidental; algunos aparatos que fueron dirigidos de Cuba hacia los Estados Unidos y viceversa así como las realizadas desde países latinoamericanos hacia Cuba también.

2.- Otro grupo lo integran aquellos cometidos " con un ánimo de lucro ejercido sobre la aeronave, personas o mercancías transportadas" (13) que ocurrieron en los Estados Unidos y Europa, aunque no en forma frecuente.

3.- Los ejecutados por organizaciones políticas, las cuales por medio de estos actos persiguen ejercer una presión sobre la opinión pública mundial, con un objetivo político bien definido, (14), como son el "Frente Popular para la Liberación de Palestina", La " Armada Roja Revolucionaria", "El Frente de Liberación de Eritrea", los "Comandos Internacionales por una Grecia Libre y Democrática", la " Organización Alemana Baader Meinhof", el IRA de Irlanda del Norte", entre otros.

El propósito final de estas organizaciones es la dominación política de una región; el apoderarse ilícitamente de una aeronave, no es el fin en sí, sino solamente un medio de lograr la realización de un objetivo para el cual fueron creadas (15).

Este tipo de atentado tiene la doble finalidad de "coaccionar a determinado gobierno a canjear los rehenes (pasajeros y/o tripulación por la entrega o libertad de determinados presos políticos" (16) en poder del Estado de matrícula de la aeronave, que ha sido objeto del apoderamiento o de otra nación. Esta táctica se ha dado en diversas partes del-

(13) Tapia Salinas, Luis, Ob. Cit. p. 6

(14) Jacquemin, J. Ob. Cit. p. 132

(15) Ibidem, p. 133

(16) Tapia Salinas, L. Ob. Cit. p. 6

mundo, ha proliferado de manera especial en el Medio Oriente pues es la utilizada por las organizaciones palestinas.

Aunque se han producido otro tipo de apoderamientos ilícitos de aeronaves en cuanto a sus móviles, éstos han sido tan divergentes, que no consideramos puedan ser objeto de una clasificación.

Este fenómeno aparece en forma masiva después del final de la Segunda Guerra Mundial, al quedar dividido el mundo en dos bloques; occidental y oriental. Los primeros casos de apoderamientos ilícitos se producen en Europa con el desvío de aparatos de países del bloque oriental hacia alguna nación del bloque occidental. El primer acto logrado exitosamente fué en 1948 y, de ese año a 1951, ocurren 17 incidentes a aeronaves de las siguientes nacionalidades: 7 aviones checos, 3 yugoslavos, 2 rumanos, 2 húngaros, 1 polaco y soviético.

En esta época ningún Estado de los dos bloques mencionados solicitó la intervención de la Organización de Naciones Unidas o de la Organización de la Aviación Civil Internacional, para sancionar o prevenir estos actos sino hasta después de 1962. (17)

A partir de 1951 estos incidentes se producen esporádicamente en la escena internacional, y reaparecen en forma constante a finales de la década de los años 50's, pero en esta ocasión en otra región del mundo, Cuba.

El 3 de noviembre de 1958, simpatizantes castristas se apoderaron de una aeronave cubana desviándola hacia la ciudad de Preston, Provincia de Oriente; al año siguiente se dan 4 incidentes en que los aparatos fueron dirigidos a los Estados Unidos donde sus autores solicitaron asilo político. Posteriormente fué invertida la dirección de este proceso al registrarse el 1º de mayo de 1961, el primer apoderamiento ilícito de un avión estadounidense

(17) Mankiewicz, R.H., Le dotornement d'avions, Revue Francaise de Droit Aérien, p.-392, No. 3 París, 1972.

se el cual fue desviado hacia la Habana. (18). Las desviaciones de aeronaves de Estados Unidos hacia Cuba, fueron originalmente obra de simpatizantes de Fidel Castro o de personas que buscando asilo político no encontraban otra manera de ir a la Isla. (19). Luego fueron perpetrados por delincuentes del orden común que escapaban de la justicia, e individuos que extorsionaron considerables sumas a las aerolíneas.

(18) Bauza Araujo, Alvaro, Ob. Cit. p. 56

(19) Mankiewicz, R. H. Ob. Cit. p. 392, No. 3 París, 1972.

1.3 LA EXTRADICION Y LOS APODERAMIENTOS ILCITOS DE AERONAVES .

Una de las principales razones por la que los apoderamientos ilícitos de aeronaves no han podido evitarse, se debe en cierta medida, a que varios países no han concedido - en un gran número de casos la extradición de los autores de estos actos a favor del estado - que los solicita, por considerarlos perseguidos políticos y no delincuentes del orden común. Tal situación ha suscitado ciertas controversias entre las naciones afectadas por dichos incidentes aéreos, por lo que consideramos primordial tratar este aspecto.

Existe una diferencia importante entre el delincuente del orden común, que es el individuo que motivado por fines egoístas o personales transgrede las leyes del código penal de un determinado país con actos como robo, fraude, asesinato, falsificación y otros, en tanto que los delitos políticos " son los actos punibles dirigidos contra los derechos políticos de la comunidad o de los ciudadanos ... " (20)

Estos actos se caracterizan por el daño causado al orden político del Estado, al orden constitucional, social y a los poderes públicos. Los autores de los delitos políticos buscan " el reemplazo de las instituciones (del Estado) por otras más perfectas o más ampliamente democráticas". (21)

En este tipo de delitos se advierte el móvil altruista por los riesgos a los que se expone el autor de dichos atentados, los cuales significan una labor en favor de la comunidad; y su intención está encausada a provocar un cambio en la organización política y -

(20) Frans Von List, citado por David Alejandro Luna, El Asilo Político, Ed. Universitaria, p. 11, San Salvador, 1962.

(21) Fernández, Jenner A. La extradición y los delitos políticos, Revista de abogados año - VI No. 57 septiembre de 1950, Sn. José Costa Rica.

social operante. El delito político es cometido, al ser efectuados diversos actos contra la organización gubernamental de una nación, por individuos que consideran encarnan el sentimiento político mayoritario de ésta y que con el implantamiento de los lineamientos proclamados por ellos resultará un sistema de gobierno más equitativo y justo por oposición al que se pretende derrocar o modificar, el cual no cuenta con el apoyo de la mayoría de la población o de un número considerable de sus habitantes.

Es por ello que " el delito político sólo es delito para una ideología, es decir la correspondiente al gobierno que se combate y existe cuando el móvil es únicamente político" (22), a diferencia del delito del orden común el cual es sancionado universalmente. Se ha considerado que el delincuente político, con sus actos impele al adelanto de la sociedad, aunque muchas veces pretendan utopías o equivocadamente crean que defienden al progreso" (23).

Por todos los factores antes citados, el criterio general de los países, es el de no otorgar la extradición de los perseguidos políticos, aún los acusados de delitos comunes, si estos están relacionados con actos políticos. La nación que concede la extradición, la otorga con un sentido de la colaboración en la represión de la criminalidad y en el interés de la justicia y tiene el deber de saber la suerte que correrá el asilado, al remitirlo privado de su libertad al país que lo reclama. Por tal motivo puede también " rehusar la entrega de los reos políticos que al fin y al cabo, vendrán a ser procesados por sus adversarios triunfantes, que ejercerán venganza y no justicia". (24)

(22) Avila Ferrer, Marcelino, El delito político y la extradición de nacionales, p. 230

(23) Luna David Alejandro, Ob. Cit. p. 9

(24) Sáenz Peña, citado por Carlos Fernández, en El Asilo Diplomático, pp. 30, 31 Ed. Jus México, 1970.

Por otra parte, es costumbre internacional contemplar en los acuerdos de extradición bilaterales y multilaterales, el no entregar a un individuo a una nación, cuando la causa que motiva la solicitud es para someterle a juicio por una infracción política; principio, - también establecido en las constituciones de numerosos países.

La Convención Latinoamericana más reciente sobre asilo diplomático (Caracas de 1954) al igual que otras relativas a esta materia, consagra el principio referido en su artículo No. 4 de la siguiente manera:

"La extradición no es procedente cuando se trate de personas que con arreglo a la calificación del Estado requerido, sean perseguidas por delitos políticos o por delitos comunes cometidos con fines políticos, ni cuando la extradición se solicita obedeciendo a móviles predominantes políticos" (25)

Ahora bien, para conceder la extradición una nación debe de tomar en cuenta los siguientes elementos:

- 1.- Existencia de un acuerdo de extradición, bilateral o multilateral entre los países involucrados.
- 2.- Que no se trate de un delito político, o actos conexos con dicha infracción.
- 3.- El acto imputado debe ser incriminado por la Ley de ambos estados.
- 4.- El delito debe de tener cierta gravedad, por lo general los acuerdos estipulan los tipos de delitos susceptibles de extradición.
- 5.- No se extraditan nacionales a un país extranjero.
- 6.- La extradición debe ser solicitada regularmente por vía diplomática.

(25) Tratados y Convenciones Interamericanas sobre Asilo y Extradición. Unión Panamericana, Secretaría General, Organización de Estados Americanos, Washington. Serie sobre tratados 34 O.E.A.. documentos oficiales. O.E.A. sex X 7 (español), 1967

Con todos los puntos expuestos anteriormente, podemos apreciar más claramente el porqué la extradición de los autores de apoderamientos ilícitos de aeronaves no ha sido concedida al país que los reclama en un gran número de ocasiones, a lo que es necesario agregar que también se ha debido a la ausencia de relaciones diplomáticas entre la nación donde se encuentra matriculada la aeronave y aquella a donde fué dirigido el aparato.

El apoderamiento ilícito de aeronave propiamente no ha sido considerado por lo general como un delito político, pero sí un acto conexo con delitos políticos y por ello varios gobiernos se han negado a otorgar la extradición de los autores de los referidos incidentes aéreos.

1.4 BREVES DATOS REFERENTES A ESTOS INCIDENTES

Para ejemplificar la magnitud que alcanzó este fenómeno a continuación exponemos algunos datos relativos a dichos incidentes aéreos.

Del 1° de enero de 1960 al 8 de septiembre de 1969, sucedieron 95 apoderamientos ilícitos de aeronaves, y sólo ocurrió un incidente por año en 1963, 1964 y 1966 (26), 2 en 1965 y 5 en 1967; a partir de este año principia a darse un aumento muy considerable de estos actos registrándose en 1968 27; en 1969 y 92 en 1970. Ahora bien, desde el inicio de 1969 al final de junio de 1970, hubo 118 casos de apoderamiento y 14 actos de sabotaje y de ataques dirigidos contra la aviación civil, tales incidentes afectaron a aerolíneas de 47 países y más de 7,000 pasajeros de 83 nacionalidades diferentes, la cantidad de víctimas se cifra en 96 muertos y 57 heridos. (27)

De 1973 a 1978 se notificaron a la O.A.C.I. (Organización de la Aviación Civil Internacional), un promedio de 23 incidentes por año; en 1979 se registraron 17 casos hasta el mes de noviembre (28).

Estos incidentes han afectado en forma especial a las compañías aéreas, al privarlas temporalmente de la disponibilidad de la aeronave para operar sus vuelos, lo que ha repercutido en considerables pérdidas económicas, además de las sumas que tienen que pagar al país donde fue dirigido el avión, por concepto de los gastos que este ha originado. El costo varía según el aparato y el punto hacia donde fue dirigido así como el kilometraje que tuvo que volar de ida y vuelta.

(26) Mankiewicz, R. H. Ob. cit. p. 393

(27) Revue General de L'air et de L'espace, no. 3, Organización de la Aviación Civil Internacional, Nov 1979, vol. 34, No. 11 p.312, París.

(28) Boletín No. 34 O.A.C.I. 1979.

A continuación se ilustran los gastos que sufragó la compañía Delta con motivo de un apoderamiento ilícito de una aparato DC-9 que fue dirigido hacia la Habana el 20 de agosto de 1970 (29).

Derechos o tasas de aterrizaje	73.50
Derechos o tasas de estacionamiento	12.25
Servicios en escala	216.00
Reabastecimiento de combustible	157.70
Preparación del plan de vuelo	40.00
Servicios aeronáuticos diversos	60.00
Aduana	52.50
Reabastecimiento de víveres	353.50
Transportes	200.00
Total dólares	<u>1,160.45</u>

Esta cantidad es sumamente reducida puesto que una desviación al mismo punto osciló entre los \$7,500 a \$40,000 dólares (30) y en otros casos se calculó llegó a los \$1000,000. Aparte de estos perjuicios hay que añadir el retraimiento temporal del pasaje que se ha registrado respecto a la utilización del transporte aéreo en las rutas más afectadas por estos incidentes en que los ocupantes del aparato han sido mantenidos como rehenes para ser utilizados en negociaciones de tipo político.

Estos incidentes que originalmente sólo implicaron el apoderamiento de la aeronave, a partir de 1968 adquiere una nueva modalidad en su ejecución; los autores de es-

(29) Tapia Salinas, Luis. Ob. cit. p. 8

(30) Du Pontavide Emmanuel, Ob. cit. p. 326

tos actos principiaron a efectuar también ataques a las instalaciones aéreas y a los aviones en tierra.

En las cifras de esta gráfica se incluyen los dos tipos de atentados mencionados.

Ataques y apoderamientos contra las aeronaves por año (31).

AÑO	CASOS	PERSONAS AFECTADAS
De 1950 a 1965	27	
1965	2	
1966	0	
1967	5	
1968	27	
1969	84	4,483
1970	92	4,100
1971	69	4,983
1972	107	
1973	34	
hasta el 1° de octubre de 1974	<u>8</u>	
	447	

Es necesario destacar respecto a estas cifras que:

a) Existe una diferencia entre el número de apoderamientos ilícitos de aeronaves registrados por la O.A.C.I. y aquellos señalados por la prensa, siendo más altos los de esta última debido a que en bastantes casos las aerolíneas no los han comunicado a dicho

(31) Tapia Salinas, Luis, Ob. cit. p. 7

organismo internacional cuando han logrado evitarlos. En esta tabla se ilustra sólo los datos que fueron reportados a la O.A.C.I.

b) El mayor número de apoderamientos lo dan los aviones dirigidos hacia Cuba, tan sólo hasta agosto de 1970 la isla fue el destino de 102 aeronaves (32).

c) A partir de 1970 aumenta la cantidad de estos incidentes en el Medio Oriente.

d) En el número de personas afectadas están contempladas sólo aquellas que por viajar en el avión sufrieron daños y considerables ocasiones lesiones e incluso la muerte o se vieron afectadas en los casos de atentado a las terminales aéreas o instalaciones de la aviación. En lo que se refiere a los ataques a las aeronaves en tierra así como los actos de sabotaje, se registraron un promedio de 20 incidentes por año a partir de 1969 (33)

Estos actos principiaron a multiplicarse en los años posteriores en la región; tanto en vuelos nacionales como internacionales de los Estados Unidos y de compañías aéreas latinoamericanas.

Siendo Colombia * Venezuela y México las naciones originalmente afectadas y más tarde casi la totalidad del Continente Americano.

Lo que al principio se consideró un hecho aislado sin mayor consideración, y que no tendría trascendencia alguna, en el curso de los años de 1968 y 1969 adquirió una magnitud tan amplia (en 1969 se registró un promedio del incidente cada 4 días) que vino

(32) Middendorff, Wolf, Ob. cit. p. 55

(33) Atala, Charles, Ob. cit. p. 342, 1973.

* En el mes de septiembre de 1969, una aerolínea colombiana ofreció transportar gratuitamente a Cuba 55 personas por mes como medida para reducir el número de apoderamientos de aeronaves que eran dirigidas hacia la Habana.

a transformarse en una verdadera amenaza, más aceruada en ciertas zonas geográficas; circunstancia que puso en peligro la seguridad de la aviación civil internacional. (34) Ante esta situación los organismos internacionales, las asociaciones relacionadas con el transporte aéreo, así como los países que habían sido afectados reaccionaron multiplicando las medidas de seguridad, destinadas a prevenir y reprimir estos actos, las cuales carecieron de efectividad práctica, dado que estos incidentes continuaron en aumento. Los países en general asumieron actitudes diferentes; unos no los sancionaron (pues no se sentían amenazados por este fenómeno) otros como Cuba y la mayor parte de los estados árabes (que era el destino de un gran número de aeronaves) parecieron seguir el desarrollo de tales incidentes con cierta complacencia (35).

Los Estados más perjudicados por estos actos adoptaron medidas a nivel nacional e internacional los Estados Unidos intensificaron y aumentaron los sistemas de seguridad que ya operaban en los aeropuertos más importantes y los extendió a otros. Asimismo inició negociaciones con Cuba tendientes al logro de un acuerdo que contemplara los apoderamientos ilícitos, dado que el gobierno de dicho país al anunciar el 19 de septiembre de 1969, la promulgación de una ley que incluía estos delitos, puso de manifiesto su rechazo a los acuerdos multilaterales adoptados por organizaciones internacionales, y destacó que los delincuentes que llegaran a la Isla por motivo de tales actos, serían extraditados solamente que "bilateralmente" acordaran con Cuba la aplicación de una política igualitaria (sobre una base de reciprocidad). (36)

(34) Guillaume M. Gilbert, *La piraterie aerienne et les derniers travaux al L'O.A.C.I. el sujet, Reveu General de L'air et de L'espace*, pp. 258

(35) Valay, M. E. *Le detournement des aeronefs*. ob. cit. p. 342, París.

(36) Facts on File Inc. Ob. cit. p. 608

En el mes de febrero de 1973, los Estados Unidos y Cuba firmaron un acuerdo bilateral por un lapso de 5 años, que contemplaba el apoderamiento ilícito de aeronaves.

Este tratado encomendaba a dos naciones entre otros aspectos:

- a) Otorgar asilo político a los autores de estos actos bajo ciertos términos cuidadosamente definidos.
- b) Procesar o extraditar a los individuos que habiendo cometido el delito mencionado no les sea otorgado el derecho de asilo.
- c) Devolver sin demora cualquier suma extorsionada a causa de estos incidentes.

(37)

La suscripción de este tratado entre ambas naciones produjo una disminución del número de los actos en que las naves estadounidenses eran dirigidas hacia Cuba; dado que ésta última extraditó en gran cantidad a las personas que llegaron a la Isla por este medio cuando no se les consideró perseguidos políticos y no tenían nacionalidad cubana.

Dicha situación fue temporal, dado que el Primer Ministro de Cuba, Fidel Castro, canceló el 15 de octubre de 1976, el convenio en cuestión firmado en 1973 entre su gobierno y el de los Estados Unidos, debido a la participación de éstos en el atentado a un aparato de Cubana de Aviación que estalló (el día 6 de octubre de 1976), al despegar de la Isla de Barbados. Asimismo, el mandatario cubano indicó estar dispuesto a discutir con el siguiente gobierno estadounidense la renovación de este acuerdo, el cual cesó de estar vigente el 15 de abril de 1977.

En vista de los hechos antes citados, los Estados Unidos iniciaron una política de

(37) Facts on File Inc., Ob. cit. p. 608

acercamiento con Cuba tendiente a obtener la reanudación de dicho acuerdo; objetivo, que no se logró puesto que el gobierno cubano puso como condición un levantamiento parcial del bloqueo económico a su país y los Estados Unidos insistieron que eso no sería posible por la participación militar de Cuba en África entre otras causas. En 1980 volvió a repetirse el fenómeno de apoderamiento ilícito de aeronaves por un lapso muy corto, en esta ocasión ambos gobiernos tampoco llegaron a reanudar el referido tratado.

Desde 1968, ya se producían estos incidentes aéreos en el Medio Oriente, siendo los autores diversas organizaciones palestinas, algunas de ellas altamente especializadas como el "Frente Popular para la Liberación de Palestina" (F.P.L.P.), la cual ha dirigido sus atentados principalmente contra las aeronaves de Israel y aquellas pertenecientes a países que han apoyado a dicha nación, en un problema político* del que los palestinos son parte.

La comisión de estos actos ha suscitado en esta región serios conflictos, no sólo por la toma de rehenes que han sido canjeados por presos políticos, sino por que la mayoría de los países árabes se han solidarizado con estas organizaciones y algunos de ellos han cooperado con dichas agrupaciones cuando dirigen una aeronave hacia sus territorios*

Esta circunstancia complicó aún más este fenómeno e hizo más difícil lograr su solución, pues los autores de estas acciones si llegaban a ser encarcelados o enjuiciados

* Los palestinos persiguen recuperar un territorio que consideran les fue usurpado por Israel.

* Como fue, entre otros, el caso del 23 de julio de 1968 en que un avión de la línea aérea israelí El Al, fue dirigido hacia Argelia, siendo retenidos los pasajeros israelíes y la aeronave. La Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas - I.F.A.L.P.A., decretó un boicot aéreo contra dicho país para obtener la libertad de los rehenes lo cual fue logrado y no fue llevado a la práctica la suspensión de vuelos.

como ocurrió en varias ocasiones en países europeos, e Israel, sus compañeros de organización se apoderaban de aviones matriculados en esas naciones, para presionar a sus gobiernos a liberarlos a cambio de los pasajeros y tripulación que eran mantenidos como rehenes, frente a esta situación Israel adoptó una política que concluyó entre otras medidas, represalias militares contra los países, desde donde operaban estos grupos palestinos, por las siguientes causas:

- a) La dudosa efectividad de las medidas hasta ese entonces adoptadas por los organismos internacionales.
- b) El estado de guerra fría y en ocasiones abierta que se ha dado entre Israel y los países árabes.
- c) El apoyo militar político y económico que las organizaciones palestinas habían recibido de otros países.
- d) Israel ha mantenido la posición de no negociar con los autores de estos actos.

Estos incidentes principiaron a decretar en la región cuando se dió una decisión entre algunas organizaciones palestinas y la Organización para la Liberación de Palestina (O.L.P.), por mostrar ésta un cambio de actitud hacia los apoderamientos ilícitos - (a partir de 1974 fecha en que fueron reconocidos por las Naciones Unidas los legítimos derechos del Pueblo Palestino y se aceptó a la O.L.P. como observador en dicho organismo, condenándolo por considerar que tales actos eran perjudiciales para la causa palestina. Asimismo la O.L.P. decretó un código penal para enjuiciar a palestinos involucrados en apoderamientos ilícitos de aeronaves (38), más no por ello cesaron estos inci-

(38) Facts on File, Ob. cit. p. 458, 1975

dentes en el Medio Oriente pero si se observó que ya no eran tan frecuentes.

La Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas -- I.F.A.L.P.A. realizó el 19 de junio de 1972 un paro mundial de pilotos por 24 horas, para presionar a las Naciones Unidas y a la Organización de la Aviación Civil Internacional, a adoptar severas sanciones internacionales contra los actos de apoderamiento ilícito y sabotaje a las aeronaves, puesto que hasta la fecha no se habían podido combatir de una forma eficaz. Se calculó que 200,000 pasajeros resultaron perjudicados por tal acción, en la que los pilotos de las naciones árabes se abstuvieron de participar (39).

La sanción de este delito fue difícil y no pudo ser lograda durante varios años por la serie de aspectos colaterales vinculados estrechamente con él como son:

a) Al iniciarse este fenómeno, cierto países a los cuales llegaban aeronaves que habían sido objeto de un apoderamiento ilícito, no establecían su competencia, para procesar a los culpables pues estos actos no habían sido cometidos en los límites donde ejercía su Jurisdicción, ya fuera en su espacio aéreo, o en tierra, y la aeronave no estaba matriculada en ese Estado, ni iban a bordo de ella nacionales suyos.

b) Posteriormente cuando una nación llegaba a juzgar a dichos individuos, las penas impuestas a éstos fueron mínimas en relación con la gravedad y magnitud de estos actos, dado que la gran mayoría de los países no contemplaban en sus legislaciones este tipo de delito y al ser condenados eran por otras causas como portar explosivos, violación a la soberanía, (40), robo y asesinato si llegaba a suceder, o por la posibilidad de haber causado un desastre (41).

(39) Facts on File Inc. Ob. cit., p. 458 1972.

(40) Du Pontavice, Ob. cit. pp. 315, 316.

(41) Middendorff, Wolf, Ob. cit. p. 67

c) Aunque desde 1963 existía el Tratado de Tokio alusivo a este delito, no entró en vigor sino hasta el 14 de diciembre de 1969, casi 6 años después de su firma, y en la práctica demostró ser inoperante, pues además de presentar varias fallas como es la de no contemplar sanciones contra los culpables de dichas acciones (42), éste no fue suscrito - por Cuba ni por la mayoría de los países árabes, que era el destino final de un número considerable de aeronaves.

d) Los autores de estos actos deliberadamente los aviones hacia naciones que sabían de antemano no los extraditarían para ser enjuiciados, por lo que estos países fueron terreno propicio para consumir tales delitos.

A todo esto hay que agregar que muchas naciones subordinaban la extradición de tales individuos a la existencia de un acuerdo específico.

Este fenómeno principió a combatirse de una forma relativamente efectiva después que fueron adoptadas por los Estados miembros de la O.A.C.I. diversas medidas sugeridas por este organismo como: la celebración de acuerdos bilaterales de extradición entre las naciones que no los hubieran acordado, incluir concretamente este delito en sus respectivas legislaciones y de acuerdo a éstas efectuar los arreglos convenientes para ratificar o adherirse al tratado de la Haya en 1970. Este convenio consideró varios aspectos que no fueron contemplados en la Convención de Tokio como es; la obligación de los Estados contratantes de enjuiciar con penas severas a los culpables de estos actos o extraditarlos, catalogar el delito de apoderamiento ilícito susceptible de extradición y otorgar esta última a favor de cualquier país que procediere a su enjuiciamiento sin importar los

(42) Constantinoff, Jean, *Conferences et Congrès, Chambre de Commerce Internationales*, ob. cit. p. 230, París, 1970.

motivos por los que se cometió tal acción sean políticos o no. (43). A pesar de que este tratado entró en vigor el 14 de septiembre de 1971 y fue ratificado por muchos Estados al igual que el de Montreal de 1971, que se refiere principalmente a ataques contra las aeronaves en tierra, estos incidentes continuaron sucediendo aunque en menor cantidad; sólo se había logrado una solución parcial del problema. Es por ello que en los años posteriores varios gobiernos se quejaron ante el Consejo de la O.A.A.C.I. manifestando que los 3 convenios internacionales relativos a estos delitos, no se cumplían y que diversos "actos de apoderamiento ilícito de aeronaves o de ataques a la aviación civil se habían perpetrado con la impunidad total de los culpables" (44). Por tal situación la O.A.C.I., convocó a una conferencia internacional y a una asamblea extraordinaria de este organismo, que se celebraron simultáneamente en Roma durante el mes de septiembre de 1973, para tratar diversas propuestas de los países miembros orientadas a combatir los atentados contra las aeronaves y ataques a las instalaciones de la aviación civil internacional. En la Conferencia Internacional se examinaron los proyectos de las naciones que pretendían entre otros aspectos, la introducción de nuevas cláusulas a los convenios anteriores relativos a estos delitos para reforzarlos e incluir en éstos sanciones para los Estados que no los cumplieran. En la Asamblea extraordinaria abordaron los proyectos de las Naciones que deseaban, agregar al Convenio de Chicago, de 1944, unos artículo en los que se establecieran medidas de detención y extradición de los presuntos culpables y se determinara entre otras sanciones la expulsión de la O.A.C.I. de un Estado infractor.

(43) White, Gillian M.E. ob. cit. p. 47

(44) Tapia Salinas, Luis, ob. cit. p. 20

Ambas reuniones no pudieron acordar ninguna solución efectiva en la que las naciones estuvieran de acuerdo, la Asamblea se limitó a condenar tales actos (45), y la Conferencia emitió un protocolo complementario al tratado de Montreal de 1971 (46).

Estos acontecimientos determinaron que los países más afectados por estos actos se abocaran a aumentar las medidas de protección en los aeropuertos. Los Estados Unidos por su parte promulgaron una nueva Ley contra los apoderamientos ilícitos de aeronaves el 5 de agosto de 1974, la cual incluyó un programa para combatir estos incidentes aéreos. Dicha ley decreta la posibilidad de suspensión de servicios aéreos hacia un Estado, siempre y cuando se determine que éste actúa en forma opuesta a los convenios internacionales relativos a estos delitos; o que autoriza a que sus territorios se utilicen como base de operaciones de organizaciones terroristas que efectúan atentados contra los aviones. En lo referente al boicot aéreo se contempla también:

a) Suspender a cualquier transportista aéreo extranjero el derecho de operar aeronaves hacia o desde la nación infractora a los Estados Unidos.

b) Retirar el derecho a cualquier transportista aéreo de operar aeronaves en los Estados Unidos.

c) Suspender el derecho de volar a los Estados Unidos a cualquier país que mantenga servicios aéreos con el país infractor (47).

Esta ley sirvió más bien como arma de disuasión contra los posibles autores de estos delitos, pues no llegaron a ser aplicadas las sanciones que estipula contra las naciones que considera infractoras, las cuales serían principalmente árabes; además, los vuelos

(45) *Ibíd*em, pp. 21, 22

(46) Mapelli López, Enrique, *Ob. cit.* p. . 231

(47) *Ibíd*em p. 234

que estas últimas mantienen con los Estados Unidos son casi nulos. Por otra parte si las aerolíneas europeas decretaban suspender sus vuelos hacia países árabes resultaría más perjudicial para las compañías, si tales estados adoptaran represalias contra ellas dada la estratégica posición geográfica que ocupan en el mundo.

En algunos de los incidentes que se presentaron después de 1975, los Estados de matrícula de la aeronave asumieron la actitud de intervenir militarmente en el país donde se encontraba el avión objeto del apoderamiento, para rescatar a los pasajeros y tripulación; tal fue el caso de la incursión de tropas israelíes en Entebe, Uganda, y de comandos de Egipto, en Larnaca, Chipre.

Estas acciones suscitaron, que las apreciaciones y actitudes de las naciones en cuanto a la legalidad y justificación de las mismas, se polarizaron en dos grupos bien definidos; uno integrado por los países que consideraron que tales acciones eran una forma efectiva de combatir los apoderamientos ilícitos, además de proteger a sus propios ciudadanos fuera de la nación; el otro, compuesto por los Estados que no estuvieron de acuerdo con el juicio anterior por estimar que esas incursiones militares constituían una violación a la soberanía de los países y por lo tanto al Derecho Internacional, haciendo notar que el deseo de proteger a sus nacionales debe ser respetado, más no hay que ver en ello un motivo para transgredir la integridad territorial de un Estado (48).

Estas divergencias también se reflejaron en la organización de las Naciones Unidas al tratarse la acción israelí en Entebe por el Consejo de Seguridad el 19 de julio de 1976, a solicitud de la Organización de la Unidad Africana. Los países occidentales -

(48) Milenkovic, Slovodan, Los secuestros aéreos y el Estado Moderno, Revista Política Internacional, p. 28 Abril, 1978, Belgrado.

apoyaron a Israel, manifestando satisfacción por haber sido liberados los rehenes. Los Estados Unidos relacionaron este acto con el derecho de Israel a usar la fuerza limitada para la protección de sus ciudadanos, destacando la ayuda aportada a los palestinos por el gobierno de Uganda. Los Estados africanos así como la Unión Soviética y la República China "condenaron la intervención llevada a cabo en Entebe, identificándola con una agresión" (49), y calificándola de violación a la soberanía de Uganda. Esta sesión finalizó el día 14, sin haber condenado a Israel y sin aprobar la posición opuesta que consistía en condenar los apoderamientos ilícitos de aeronaves y el terrorismo.

Podemos afirmar que la posición que prevaleció en la mayoría de los países fue la de censurar a Israel por la violación a la soberanía de Uganda y además por que tal actitud es contraria a los propósitos de la Carta de Naciones Unidas; que en su artículo No. 2 punto 4, impone a todos los miembros de la organización el deber de abstenerse "de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier estado, o en cualquier otra forma..." (50)

El procedimiento por el cual se conciliaron los dos criterios citados y se evitó la crítica internacional que implicaban las intervenciones militares, consistió en subordinar éstas a la autorización previa del gobierno donde se encuentra la aeronave que ha sufrido el apoderamiento ilícito. Tal fue la conducta asumida por las autoridades germanas al encontrarse un avión de Lufthansa en poder de unos guerrilleros en Mogadisco. En esta ocasión el Canciller de Alemania Federal, Hans Jurguen Wischnewski y el Ministro de Estado Helmut Schmidt fueron a negociar con el gobierno del Presidente somalí, Siad

(49) *Ibidem*, p. 30

(50) Osmańczyk, Edmund Jan, *ob. cit.* p. 196

Barre, para que permitiera a comando alemanes efectuar el rescate de los rehenes. (51) el cual logró exitosamente. Dicha acción contó en general con la aprobación de las naciones a diferencia del caso de Entebe, porque fue llevada a cabo con la aprobación previa de Somalia, por lo que se consideró que la soberanía de este país no había sido transgredida. Ahora bien, hay que tener en cuenta que este logro fue posible por que la nación donde se encontraba el aparato dió su consentimiento para la incursión de las tropas alemanas, pero un Estado puede muy bien negarse a tal tipo de acciones.

Esta forma de combatir los apoderamientos ilícitos de aparatos fue considerada eficaz; a pesar de ello las naciones continuaron instrumentando medidas para prevenir y sancionar estos actos tanto en el plano nacional como internacional.

(51) *Facts on File Inc. Ob. cit. p. 65, 1977.*

CAPITULO II

SIGNIFICADO Y OBJETIVOS DE LOS APODERAMIENTOS ILÍCITOS DE AERONAVES

2.1 CASO CUBA-ESTADOS UNIDOS

Los apoderamientos ilícitos de aeronaves principiaron a suceder entre los Estados Unidos y Cuba, como consecuencia del cambio de régimen que ocurrió en ésta última el 9 de enero de 1959, registrándose el primer incidente de este tipo el 16 de abril de 1959 al ser desviado un avión cubano hacia Florida por elementos del régimen de Fulgencio Batista una vez instaurado en el poder Fidel Castro. En los años posteriores varios aparatos cubanos fueron dirigidos a los Estados Unidos, donde solicitaron asilo político los autores de esta acción, las cuales eran alentadas por el gobierno estadounidense; . . . situación que provocó que Cuba se quejara ante la Organización de la Aviación Civil Internacional.⁽⁵²⁾

El 1 de mayo de 1961 fue invertida la dirección de este fenómeno, al suceder el primer apoderamiento en que un avión matriculado en los Estados Unidos era dirigido hacia Cuba, incidente que tuvo lugar después de casi 4 meses que ambas naciones rompieron relaciones diplomáticas y a 15 días de distancia de la invasión de Bahía de Cochinos.

Las aerolíneas estadounidenses que cubrían vuelos hacia Florida y Sudamérica, - fueron las más perjudicadas por estos incidentes,⁽⁵³⁾ a los que se les dió una mayor difusión a diferencia de aquellos ocurridos al término de la Segunda Guerra Mundial.

Las desviaciones de aeronaves estadounidenses hacia Cuba fueron cometidas por diversos motivos predominando el político. De acuerdo al Departamento de Justicia de

(52) Ministerio de asuntos exteriores de Cuba, desvío de aviones, boom-rang lanzado contra Cuba por el gobierno imperialista de Estados Unidos, Ministerio de Asuntos Exteriores de Cuba. La Habana, 1970, p.p. 3, 4, 6.

(53) Poucalet, Michel "La capture illicite D'Aeronef. Revue generale de L'Espace, 1969, No. 3, Paris.

los Estados Unidos, los autores de estos actos también eran desertores del Servicio Militar, individuos perturbados mentalmente y delincuentes del orden común perseguidos por la justicia bajo diversos cargos como: fraude e intento de asesinato, algunos de ellos extorsionaron grandes sumas a las aerolíneas ⁽⁵⁴⁾ que alcanzaron el monto de \$ 2,000,000 de dólares las cuales fueron reintegradas por el gobierno cubano.

Al iniciarse este fenómeno, las aeronaves y los barcos que eran usados como medio para escapar de la Isla hacia Florida por ciudadanos cubanos, fueron embargados por el gobierno de los Estados Unidos ⁽⁵⁵⁾ como represalia por las propiedades estadounidenses que habían sido nacionalizadas por el régimen de Fidel Castro en Cuba. Los Estados Unidos no devolvieron las naves cubanas hasta que principiaron los desvíos de aviones estadounidenses hacia la Isla. ⁽⁵⁶⁾ Ante esta situación, el gobierno cubano asumió la actitud de retener los aparatos que eran desviados hacia su territorio, para utilizarlos como arma de negociación con el gobierno de Estados Unidos y obtener algo a cambio; tal fue la política seguida con motivo del apoderamiento ilícito ocurrido el 24 de julio de 1961, a una aeronave de la compañía Eastern que fue dirigido a la Habana. El gobierno estadounidense envió una petición a las autoridades cubanas solicitándoles la devolución del aparato, así como sus ocupantes quienes regresaron al día siguiente del incidente. El Primer Ministro Fidel Castro manifestó estar dispuesto a regresar el avión siempre y cuando los Estados Unidos prometieran devolver los aviones cubanos que habían sido desviados hacia Florida. Castro declaró que la propuesta incluía las aeronaves que ya se encontraban en los Estados Unidos así como las que en un futuro fueran dirigidas hacia dicha nación.

(54) Evans, e. Alona, Aircraft Hijacking: Its cause and cure. American Journal of International Law, Octubre 1969, vol. 63, No. 4, Washington, p.p. 700, 701.

(55) Mc Whinney Edward: Aerial piracy and International Law. Oceana publications, New York, 1971, p.p. 16.

(56) Ministerio de Asuntos Exteriores de Cuba, ob. cit. p.p. 4

Este trato, fue rechazada por el Secretario de Estado, Dean Rusk, quién expresó que las demandas de los aviones eran asuntos de decidir por los tribunales y agregó que desde mediados de 1959, de las aeronaves cubanas que habrían sido dirigidas a Florida, 7 habían sido embargadas, otras vendidas y 14 habían sido devueltas a Cuba por lo que no existía lugar a una posterior devolución. (57)

Ante esta situación Cuba solicitó (29 de Julio de 1961) a la Organización de Naciones Unidas, poner bajo custodia del Consejo de Seguridad de este organismo el avión de Eastern para prevenir cualquier uso del incidente como pretexto para una inminente agresión militar planteada por los Estados Unidos contra su país. (58)

Después de 15 días de negociaciones realizadas por medio de la Embajada Suiza en la Habana, los Estados Unidos y Cuba llegaron a un acuerdo recíproco.

El gobierno cubano regresó el 15 de agosto el aparato a los Estados Unidos y éstos reintegraron a Cuba el mismo día una lancha torpedera que se encontraba embargada en Florida.

Aunque Cuba no obtuvo todo lo que pretendía, si consiguió presionar al gobierno de Estados Unidos por lo que optó por seguir este tipo de política en lo sucesivo. Este intercambio funcionó con cierta fluidez entre ambas naciones durante varios años. (59)

La posición original de los Estados Unidos respecto a Cuba en cuanto a éstos incidentes aéreos fue más agresiva en comparación a la de los años posteriores, puesto que en

(57) Facts on File Inc., Facts on File, New York, 1961, p.p. 275.

(58) Idem.

(59) Mc Whinney Edward: Aerial piracy and International Law. Oceana publications, New Yor, 1971, p. 16.

los inicios de este fenómeno tal tipo de atentados no significaban aún una preocupación (60) y no consideraban que éstos llegaran a proliferar tanto. Es por ello que Dean Rusk, rehusó aceptar la ambiciosa propuesta de Castro además de otras causas más profundas como la situación política tirante sostenida con el régimen cubano, así como los embargos que se dieron en ambas partes manteniendo los dos países una posición defensiva y en ocasiones - ofensiva.

Ahora bien, los Estados Unidos figuran entre los primeros países que contemplaron en su legislación los delitos perpetrados contra la aviación civil. El Congreso de este país aumentó en 1956 ciertos preceptos al Código Criminal Federal con el objeto de castigar los actos de sabotaje cometidos contra sus aviones. (61) Posteriormente, por medio de la Ley del 5 de Septiembre de 1961 y la del 15 de Octubre de 1961, se enmienda el Acta de Aviación Federal quedando convenientemente contemplado el delito de apoderamiento ilícito de aeronaves. Esta ley sanciona, el atacar o amenazar a los miembros de la tripulación incluyendo el personal de cabina o interferir con sus actividades, siendo castigado este delito con una pena de hasta \$ 10,000 dólares o prisión que puede ir hasta los 20 años, o las dos penas incluyendo prisión a perpetuidad si el acto fue redizado con armas de fuego; el portar armas en las aeronaves o intentar hacerlo a menos de haber sido convenientemente autorizado; ciertas infracciones de derecho común perpetrados a bordo de los aviones como robo, asesinato y otro; toda captura o ejercicio de un control, por la fuerza o violencia o amenaza de fuerza o violencia (62) de una aeronave en el curso de un transporte aéreo regular con una intención ilícita.

(60) Tapia Salinas Luis; Murillo Ribera Fernando: Medidas para la sanción de los actos ilícitos contra la navegación aérea. Instituto Hispano Luso Americano de Derecho Internacional, Potencia presentada en México en 1974 p.p. 11.

(61) Du Pontavice, Emmanuel: La poraterie aérienne: notion et effets. Revue generale de L'Air et de L'Espace, 1969, No. 3 París, p.p. 132

(62) Ibidem. p.p. 312, 313.

Este delito es sancionado con la pena de muerte o prisión por 20 años como mínimo. (63)

Por lo que a Cuba se refiere, el Código de la Defensa Social de 1936 (En el Título de Delitos contra la libertad y seguridad de los mares)* cataloga la apropiación de un navio o aeronave cubana como piratería, (64) calificativo que no es alusivo a los hechos que se dan en estos incidentes.

Es hasta el 16 de Septiembre de 1969, que el gobierno Cubano promulgó la Ley No. 1226 relativa a los apoderamientos ilícitos de aeronaves, esta ley establece que:

- 1.- Cuba se reserva el derecho de determinar si los autores de estos actos que llegaran al país son delincuentes comunes o refugiados políticos.
- 2.- Cuando se trate de sujetos nacionales, el estado cubano se reserva el derecho de aplicar las medidas legales correspondientes.
- 3.- Cuba se reserva la facultad de otorgar el derecho de asilo cuando lo considere justificado, a todos los individuos que por razones de tipo político lleguen a su territorio encontrándose en la necesidad de utilizar esta medida extrema para huir de un verdadero peligro de muerte o grave represión.
- 4.- Se reserva de lo antedicho, los autores de las acciones definidas enfrentarán una responsabilidad criminal por delitos cometidos conforme a la legislación penal en vigor. (66)

Esta ley específica que será aplicada de acuerdo a la actitud asumida por los otros países, sobre una base de estricta reciprocidad e igualdad por lo que los culpables de dicho

*3) Meyer Alex: Une nouveau problème juridique: la piraterie aérienne, Revue Française de Droit Aérienne, 1969, No. 3, París, p.p. 163.

4) Dao, Haroldo: Piraterie Aérienne, Nouveau Delit International. Paris, 1969,

Enrique: Capture illicite D'Aeronefs. Revue Francaise de Droit Aé-
rienne, p.p. 248, Paris.
y 169 C.

Este delito es sancionado con la pena de muerte o prisión por 20 años como mínimo. (63)

Por lo que a Cuba se refiere, el Código de la Defensa Social de 1936 (En el Título de Delitos contra la libertad y seguridad de los mares)* cataloga la apropiación de un navio o aeronave cubana como piratería, (64) calificativo que no es alusivo a los hechos que se dan en estos incidentes.

Es hasta el 16 de Septiembre de 1969, que el gobierno Cubano promulgó la Ley No. 1226 relativa a los apoderamientos ilícitos de aeronaves, esta ley establece que:

- 1.- Cuba se reserva el derecho de determinar si los autores de estos actos que llegaran al país son delincuentes comunes o refugiados políticos.
- 2.- Cuando se trate de sujetos nacionales, el estado cubano se reserva el derecho de aplicar las medidas legales correspondientes.
- 3.- Cuba se reserva la facultad de otorgar el derecho de asilo cuando lo considere justificado, a todos los individuos que por razones de tipo político lleguen a su territorio encontrándose en la necesidad de utilizar esta medida extrema para huir de un verdadero peligro de muerte o grave represión.
- 4.- Se reserva de lo antedicho, los autores de las acciones definidas enfrentarán una responsabilidad criminal por delitos cometidos conforme a la legislación penal en vigor. (66)

Esta ley especifica que será aplicada de acuerdo a la actitud asumida por los otros países, sobre una base de estricta reciprocidad e igualdad por lo que los culpables de dicho

(63) Meyer Alex: Une nouveau problème juridique: la piraterie aérienne, Revue Française de Droit Aérienne, 1969, No. 3, París, p.p. 163.

(64) Valladao, Haroldo: Piraterie Aérienne, Nouveau Delit International. Paris, 1969, p.p. 265.

(65) Mapelli López, Enrique: Capture illicite D'Aeronefs. Revue Française de Droit Aérien, 1972, No. 3, p.p. 248, Paris.

* Artículos 166 D y 169 C.

incidente serán extraditados únicamente a los Estados que suscriban convenios bilaterales con Cuba.

El gobierno reafirmó esta posición, ese mismo año ante la O.A.C.I., manifestando que cualquier solución que se pretenda dar a los referidos incidentes aéreos, se deberá considerar la reciprocidad entre los Estados y respetar los principios que cada una de las naciones mantiene sobre "El derecho de asilo, la extradición, su jurisdicción territorial y otros que constituyen la expresión de su soberanía". (66)

Al anunciar Cuba esta Ley destacó su intención de no respetar ni adherirse a los acuerdos multilaterales que fueran acordados por organismos internacionales en vista de que estos permanecen sin impedir este tipo de actos cuando son cometidos contra su país (67).

Observando esta ley se advierte que Cuba considera sus intereses obviamente y está consciente del papel que desempeña en la región, no sólo por ser el destino de la casi totalidad de aeronaves desviadas del continente, sino porque un gran número de sus autores efectivamente eran objeto de persecución de diversos regímenes latinoamericanos por lo que les fue otorgado el asilo; por razones económicas Cuba no siempre concedió asilo a todos estos individuos (68). Por otro lado, ésta contempla concretamente su situación respecto a los Estados Unidos al especificar en uno de sus incisos que "La desviación de aeronaves debe tener el mismo tratamiento jurídico que el de las desviaciones marítimas". En tal párrafo Cuba pone de manifiesto que si el gobierno de los Estados Unidos desea la extradición de los culpables de los apoderamientos ilícitos de aeronaves, el gobierno de Cuba también quiere le sean reintegrados los barcos y los individuos que huyen en ellos hacia Florida.

(66) Documento O.A.C.I. ob. cit. p. 135 No. 883-1c/157,

(67) Ministerio de Asuntos Exteriores de Cuba, ob. cit., p.p. 5,8.

(68) Rutgers, Hendrick: Conventions on penal law regarding aircraft. Universidad de Utrecht, 1978, p.116.

Las circunstancias favorecerían más a Cuba pues las lanchas cubanas que eran dirigidas a Estados Unidos eran mínimas en comparación con los aviones que eran desviados hacia su territorio. Tan sólo de enero de 1969 al 3 de Agosto de 1971 se registraron 95 incidentes.

(69) El gobierno cubano obtuvo más ventaja de esta situación y la utilizó para su provecho, por otro lado aunque en un gran número de los apoderamientos ilícitos es innegable que sus autores efectivamente los cometieron huyendo de determinados regímenes políticos, se ha considerado y no sin razón, que la desviación de aviones estadounidenses hacia Cuba, es también la respuesta de ésta hacia el bloqueo económico de la Isla. (70)

Existen hechos para creer esto, tales como la declaración formulada por el Primer Ministro Fidel Castro, el 28 de septiembre de 1971, en la que amenazó que alentaría los apoderamientos ilícitos de aeronaves en Estados Unidos, si éste país promovía escapes ilegales de Cuba, con motivo de la suspensión del puente aéreo para traer refugiados Cubanos a Miami. (71)

Otro factor es la negativa del gobierno cubano a acceder a la petición que el gobierno estadounidense le formuló, para que permitiera a exiliados cubanos residentes en los Estados Unidos regresar a la Isla en los aviones que volaban vacíos de Miami a Varadero para traer refugiados a Florida como medida para reducir estos incidentes.

Otro hecho es la conexión que se dió en varias ocasiones entre los apoderamientos ilícitos y ciertos conflictos de Cuba con los Estados Unidos. Tal fue el caso ocurrido entre otros, el 29 de mayo de 1971, con avión de un Pan Am que fue desviado a Cuba, siendo retenidos los 68 ocupantes del aparato y éste durante 4 días. Esta actitud del gobierno Cubano

(69) Agrawala, S. K.: Aircraft hijacking and international law. Oceana Publications, New York, 1973, p.p. 19

(70) Escarpit, M.: Tolérance ou complicité. Le Monde, 1 de septiembre, 1969, citado por Emmanuel Du Pontavice, ob. cit. p.p. 286.

(71) Facts on File Inc. Facts on File, 1971, p.p. 775.

no fue calificada como una represalia por la detención realizada por los E.U. el día 27 del mismo mes de 4 lanchas pesqueras cubanas y 8 pescadores que se contraban en aguas territoriales estadounidenses. (72) Por el orden en que se produjeron ambos incidentes, se establece la relación del gobierno cubano con el apoderamiento ilícito, con objeto de aumentar su capacidad de negociación y tener con que presionar a los E.U. Cuba logro su propósito parcialmente, dado que a los 2 días de haber retenido el aparato de Pan Am y sus ocupantes Estados Unidos puso en libertad sólo a 4 de los pescadores.

Por otro los elementos expuestos, podemos deducir que Cuba disponía de los medios y organización necesarios para promover tal tipo de actitudes, las cuales fueron utilizadas como una táctica política contra los Estados Unidos. Es por ello que el Presidente de la Asociación del Transporte Aéreo de los Estados Unidos, declaró que la ola de apoderamientos ilícitos constituirían ataques a la política exterior de los Estados Unidos y no ataques a las líneas aéreas o pasajeros en sí. (73)

Para prevenir estos actos y proteger a la aviación civil, la Administración de la Aviación Federal de los Estados Unidos con la ayuda de la Industria Aeronáutica, iniciaron el estudio de medidas de seguridad para aplicar en los aeropuertos más importantes de éste país.

Evitar estos incidentes aéreos, que practicamente se produjeron en toda la Unión Americana, fue una tarea muy difícil, pues tan sólo en 1967 en los Estados Unidos había: 4,331.405 vuelos de líneas aéreas programadas y cerca de 2,500 aviones en las flotas comerciales (74). Las primeras medidas no fueron efectivas y estos atentados continuaron

(72) *Ibidem*, p.p. 413

(73) Facts on File Inc. Facts on File, 1970, p.p. 679.

(74) Mapelli López, Enrique: Consideraciones sobre la extorsión de aeronaves. Potencia presentada al V Congreso Penal y Penitenciario Iberoamericano y Filipino, La Coruña, 1969, p.p. 20.

en aumento por lo que fue necesario adoptar normas más enérgicas.

El 11 de septiembre de 1970, el Presidente Richard Nixon dió a conocer un programa contra estos incidentes aéreos el cual incluyó la ampliación del uso de equipo electrónico de vigilancia a 22 aeropuertos internacionales, así como la orden para que un contingente de guardias armados comenzaran de inmediato a volar a bordo de ciertos aviones que efectuaban vuelos internacionales (75). Esta última medida suscitó preocupación y oposición de las líneas aéreas por considerar que ello suponía un peligro para la seguridad del vuelo así como para el pasaje si se produjeran disparos a bordo, por lo que se impugnó para que impusieran limitaciones a estos guardias con el objeto de proteger a los ocupantes de las aeronaves. El costo de este servicio de protección armado ascendió a la suma de 80 millones de dólares por año (76).

Los Estados Unidos se paercataron el el paso del tiempo que eran no sólo lo más perjudicados sino los únicos con estas desviaciones por las siguientes causas:

- 1.- El alto índice de casos suscitados, que han sido los más numerosos del mundo entero (77).
- 2.- Los considerables costos que estos incidentes significaban para las compañías aéreas estadounidenses.
- 3.- La imposibilidad de lograr la extradición de los culpables.
- 4.- La dificultad que representaba recuperar las sumas extorsionadas a las aerolíneas por estos individuos.

Además el gobierno cubano por aquellos años no llegó a indicar cuales eran las penas impuestas a los autores de estos delitos cuando fueran considerados delincuentes del orden común. De haberse sabido en que consistían estas y ser publicadas en los Esta-

(75) Mapelli López, Enrique, Ob. cit. p. 20

(76) Ibidem p. 60

(77) Midden Middendorff, Ob. cit. p. 67

dos Unidos se hubiera podido disminuir estos atentados (78) mas esto no fue posible.

Por los elementos antes citados, el gobierno estadounidense se vió forzado a iniciar una política de acercamiento con Cuba tras que ésta promulgó en septiembre de 1969, como se mencionó, una ley que contemplaba este delito y destacaba que sólo serían extraditados los culpables de tales incidentes aéreos a las naciones que acordaran con el régimen cubano acuerdos bilaterales, además de su negativa a formar parte de convenciones multilaterales. El único objetivo de los E.E.U.U. era la suscripción de dicho tipo de acuerdo con Cuba, por lo que en varias ocasiones especificó que no tenía planeado cambiar su política de aislamiento económico hacia el régimen cubano.

Cuba por su parte también mostró un cambio de actitud hacia los Estados Unidos, regresando con más rapidez las aeronaves que eran dirigidos hacia su territorio normalmente el mismo día y en ocasiones en horas; esta celeridad sólo se vió entorpecida a veces por ciertos culpables de estos actos a Estados Unidos vía Canadá, México y Berlín Oriental por negociaciones diplomáticas indirectas; a raíz de este acercamiento, tales individuos fueron remitidos en mayor cantidad al gobierno estadounidense.

Después de 3 meses de negociaciones, que fueron conducidas por medio de la Embajada Suiza en la Habana y la checoslovaca en Washington, los Estados Unidos y Cuba firmaron un acuerdo bilateral relativo al apoderamiento ilícito de aeronaves y barcos, el 15 de febrero de 1973. Este tratado encomendaba a ambas partes, conceder el derecho de asilo a los autores de estos atentados bajo los siguientes términos; siempre y cuando " las personas responsables de los hechos se encuentren perseguidas por causas de carácter

(78) Evans, Alona E, Ob. cit. p. 707

netamente político, en peligro real e inminente de muerte y sin ninguna otra alternativa viable para abandonar el país "(79) y no haya extorsionado suma alguna ni infringido - daños físicos a los ocupantes del aparato.

Dicho instrumento internacional, también contempla el enjuiciamiento de acuerdo a las leyes de cada país a estos individuos, o extraditarlos a la nación de matrícula de la aeronave o barco afectado para ser procesados.

Además instaba a sancionar a toda persona que use su territorio para organizar, conspirar o dirigir ataques o actos de violencia contra otro Estado o contra naves aéreas o marítimas de cualquier naturaleza; así mismo, se estipulaba reintegrar sin tardanza las naves objeto de estos actos a su país de origen así como cualquier suma extorsionada por dichas personas. Este convenio fue suscrito por un término de 5 años.

El gobierno de los Estados Unidos destacó que este acuerdo no significaba ningún mejoramiento en las relaciones con el Gobierno Cubano, ni existía la posibilidad de poner fin al boicot económico de la Isla (80), pero de hecho ya se había iniciado un proceso de acercamiento entre las dos naciones.

Con la suscripción de este acuerdo, la desviación de aparatos hacia la Isla, se vió considerablemente reducida dado que el gobierno de Cuba extraditó a la mayoría de los autores de estos actos a los Estados Unidos, excepción hecha de aquellos que tenían nacionalidad cubana o que consideró perseguidos políticos.

Las penas máximas impuestas a los culpables de estas acciones por los tribunales de los Estados Unidos han sido de hasta 50 años de cárcel y muerte conmutada (81) y aún

(79) Memorandum de Acuerdo sobre el Secuestro de Naves Aéreas, Marítimas y otros delitos. p. 8

(80) Facts on File Inc., Ob. cit. pp. 120, 211.

(81) Mapelli López, Enrique, Convenio sobre medidas conjuntas aplicables a los estados que no cumplan los tratados que se refieren a los delitos aeronáuticos. p. 11 II Distrito Aéreo, IV, trim, Roma 1974.

cadena perpetua, según la gravedad del incidente, y la sentencia más baja dictada ha sido de dos años de prisión bajo el cargo de haber interferido a la tripulación de la aeronave.

El 6 de octubre de 1976, un avión de cubana de aviación, estalló al despegar de la Isla de Barbados, muriendo los 73 pasajeros y tripulación. Fidel Castro culpó a los Estados Unidos y a exiliados cubanos del atentado, por lo que canceló el 15 de octubre de ese mismo año, el acuerdo referente a apoderamientos ilícitos de aeronaves suscrito con dicho país en 1973 (82). El mandatario cubano manifestó su intención de discutir con el siguiente gobierno estadounidense, la renovación de este tratado, sobre una base de determinación definitiva a todos los actos de agresión perpetrados contra Cuba. Al respecto Henry Kissinger, Secretario de Estado, de Estados Unidos, rechazó tales acusaciones y destacó que su gobierno no tenía relación alguna con el mencionado incidente, e hizo notar que su país consideraría al gobierno de Cuba estrictamente responsable de alentar cualquier apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos terroristas que pudieran ocurrir como consecuencia de su renuncia al tratado. Más no se registró un aumento de estos incidentes aéreos.

Con la nueva administración de Estados Unidos en el poder, se reinició, el proceso de acercamiento entre las dos naciones; el Presidente Carter manifestó que la completa normalización de relaciones entre su país y Cuba dependía de que el gobierno cubano pusiera fin a su participación militar en Angola así como la restauración de los Derechos Humanos en la Isla, e indicó que antes de alcanzar el punto de dicho restablecimiento, tendrían que discutir el límite de pesca de las 200 millas entre Cuba y Florida, así como

(82) Facts on File Inc., Ob. cit. p. 779, 1976.

la reanudación del acuerdo bilateral referente a apoderamientos ilícitos de aeronaves.

Por tal motivo el 9 de marzo de 1977, el Secretario de Estado, Cyrus Vance, expresó la intención de los E.E.U.U. de entablar pláticas directas con Cuba para obtener la posible reanudación de dicho tratado. Fidel Castro por su parte, manifestó estar interesado en el mejoramiento de relaciones y en especial en el restablecimiento del comercio, pero insistió en un levantamiento parcial del embargo económico impuesto a su país como condición previa para iniciar negociaciones relativas al Convenio de 1973, así como otros asuntos bilaterales (83). En lo referente a la participación militar de Cuba en África, el gobierno declaró haber retirado la mitad de sus tropas de Angola pero especificó que su presencia continuaría en dicha nación hasta que el régimen del Presidente Neto, o la Organización de la Unidad Africana se los solicitara.

En el desarrollo de dichos acontecimientos entre las dos naciones, delegaciones gubernamentales, deportivas y comerciales de E.E.U.U. visitaron Cuba y también fueron levantadas las restricciones que prohibían a ciudadanos estadounidenses visitar la Isla, pero ninguno de los dos países obtuvo lo que perseguía.

El mencionado proceso de acercamiento entre estos países, se vio interrumpido por la amenaza que formularon los E.E.U.U. a Cuba, por su creciente participación militar en África y se entró en una etapa de distanciamiento nuevamente en los inicios de 1979, dado que Fidel Castro, criticó severamente al gobierno estadounidense en su discurso pronunciado con motivo del 20 aniversario de la Revolución Cubana.

Estos acontecimientos hicieron más remoto y difícil lograr la renovación de di

(83) Facts on File Inc., Ob. cit. p. 282, 1979.

cho tratado y los Estados Unidos ya no mostraron más interés en el asunto; además en -
aquel año se registraban ya muy pocos apoderamientos ilícitos de aeronaves que fueran -
desviadas hacia Cuba y cuando éstos llegaron a ocurrir, el gobierno cubano extraditó a
algunos de los autores de esos actos (84) y regresó la totalidad de los aviones a Estados -
Unidos, por lo general el mismo día del incidente.

En agosto de 1980, volvió a presentarse nuevamente el fenómeno de la desviación
de aviones en forma masiva a territorio cubano a raíz de que Cuba permitió la salida ha -
cia Florida de ciudadanos cubanos; algunos de los cuales, regresaron a la Isla apoderándo
se de aeronaves.

Por tal motivo los Estados Unidos entablaron negociaciones con Cuba, a fin de
evitar estos incidentes aéreos y organizar el regreso de aquellos cubanos que desearan -
reintegrarse a su país, por medio de la apertura de vuelos directos de Miami a la Haba-
na. El gobierno cubano rechazó tal propuesta, aduciendo que dada la ausencia de un -
acuerdo bilateral, le era imposible organizar el regreso ordenado y seguro de los cubanos
que desearan volver a su país. (85). A pesar de esta situación, los Estados Unidos no pro-
pusieron la renovación del acuerdo relativo a la desviación de aeronaves que fue cancela
do por iniciativa de Cuba y cesó de estar vigente el 15 de abril de 1976.

El 17 de julio de julio de 1978, los jefes de Estado de Francia, Alemania Fede
ral, Gran Bretaña, Italia, Estados Unidos, Canadá y Japón firmaron un acuerdo en el -
que se contemplan sanciones contra las naciones que proporcionen albergue a los auto
res de apoderamientos ilícitos de aeronaves. Este documento establece que los gobiernos

(84) Rutgers Hendrik, J. Ob.cit. p.. 117

(85) El Universal, p. 2 29 de agosto de 1980. México.

signatarios cancelarán todos sus vuelos a un país cuando éste rehuse extraditar o enjuiciar a los culpables y/o no regrese la aeronave que ha sufrido de estos actos; asimismo tomarán medidas para detener todos los vuelos hacia o desde tales Estados y de cualquier nación que opere vuelos de las líneas aéreas del país objeto de castigo (86).

En este acuerdo no se especifican ciertos aspectos como: el saber con precisión el tiempo que será necesario que transcurra para interrumpir los vuelos de un país que sea objeto de dichas sanciones y si la devolución del avión era una condición separada, o bien parte de los requisitos relativos a la actitud asumida frente a tales individuos.

Este convenio ha sido la medida internacional más enérgica tomada contra los apoderamientos ilícitos, pero las disposiciones contenidas en él no han sido aplicadas a nación alguna.

Actualmente los apoderamientos de aeronaves no suceden con la frecuencia de años anteriores, ocurre sólo eventualmente, más ello no significa que el problema esté resuelto dado que continúa latente.

La solución integral de este reciente delito así como sus consecuencias es compleja y se ve aún lejana, puesto que el no otorgar la extradición de los autores de dichas acciones, es una facultad propia de los Estados quienes pueden considerar al individuo en cuestión un perseguido político. Por ello, una nación no está obligada con otra que le demanda la entrega de una persona a fin de enjuiciarla. Por otro lado, estos incidentes aéreos han venido siendo utilizados como una táctica para coaccionar a ciertos gobiernos además de haber sido la única manera de centrar la atención mundial sobre determinados problemas políticos.

(86) Facts on File Inc., Ob. cit. p. 544

2.2 CASO MEDIO ORIENTE

A partir de 1970, se dan en forma habitual los apoderamientos ilícitos de aeronaves en el Medio Oriente, aunque ya se venían registrando estos incidentes de manera ocasional desde 1968, cobran especial auge después de la Guerra Árabe-Israelí de 1967.

Los autores de estos actos han sido diversas organizaciones políticas palestinas como "Al Fatah" y principalmente el "Frente Popular para la Liberación de Palestina" (F.P.L.P.), las cuales han dirigido sus ataques y atentados contra las aeronaves israelíes para crear inseguridad en sus comunicaciones y alentar a la opinión pública internacional sobre el problema del pueblo palestino. (87), causa de múltiples conflictos entre el Estado judío y dichas agrupaciones y que a continuación exponemos, puesto que, mientras no se solucione satisfactoriamente este problema continuarán registrándose tales incidentes aéreos en esa región.

Este conflicto tiene su origen en 1917 cuando Balfour, entonces, Ministro de Asuntos Exteriores inglés, emitió una declaración según la cual su gobierno era favorable al establecimiento en Palestina de una patria nacional para el pueblo judío ... (88), destacando que no habría que hacer nada que pudiera lesionar los derechos tanto civiles como religiosos de las comunidades establecidas en ese territorio

Esta declaración respondía a la demanda del Movimiento Sionista para que se le concediera un territorio en el que pudiera establecerse y erigir una entidad política. Dicho movimiento perseguía también entre otras metas llevar a cabo el etorno de los judíos...

y restaurar allí la vida nacional judía: Social, cultural, económica y políticamente. (89)

(87) Valay, Marie Edith, Ob. Cit. p. 341.

(88) Reichter, Rolf, Ob. Cit. p. 215.

(89) Ministerio de Relaciones Exteriores de Israel, Ob. Cit. p. 33

Pues desde finales del siglo anterior ya se habían iniciado las olas inmigratorias a Palestina, contándose la población judía en 1917 en 70.000 personas.

La actitud del gobierno inglés, suscitó protestas por parte de los árabes establecidos en ese territorio por considerar que Gran Bretaña había realizado una promesa concierne a un territorio sobre el que no tenía derechos legas dado que era entonces un área perteneciente al Imperio Otomano. Es hasta el 22 de Julio de 1922, que la Sociedad de Naciones Confiere a Inglaterra el Mandato sobre Palestina. Este Mandato exhortaba a -- Gran Bretaña a facilitar el establecimiento de un Hogar Nacional Judío así como el reconocimiento de un organismo judío, el cual "tendrá derecho a dar un consejo a la administración (inglesa) en Palestina y a cooperar con ella en todas las cuestiones económicas, sociales y otras susceptibles de afectar ... los intereses de la población judía en Palestina. (90)

Gran Bretaña se sintió comprometida a llevar a cabo su promesa a los judíos pero también se sentía obligada con los árabes por sus necesidades políticas en la región y por que en aquellos años el petróleo principiaba a surgir en muchas zonas del Medio Oriente, por lo que trataba de mantener unas relaciones amistosas que se habían visto bastante deterioradas después del reparto del Imperio Otomano.

Esta política ambivalente, tendiente a complacer a una parte y luego a otra provocó el descontento tanto de los árabes como de los judíos que le culpaban de la situación y como consecuencia de ello la violencia estalló entre ambos bandos, registrándose enfrentamientos entre árabes y judíos en 1920, 1921, 1929 y de 1936 a 1939.

La comunidad judía, fundó en 1928 la "Jewish Agency for Palestine", la cual -

(90) Solar, José David. El conflicto de Oriente Medio, Ed. Prensa Española, p. 6 Madrid 1975.

se convirtió en una organización económica y política que representaba a los judíos establecidos en Palestina ante las autoridades británicas y la Sociedad de Naciones. Entre sus actividades figuró la organización de las nuevas granjas colectivas (kibbutzim), así como las ya existentes; agrupó a la mayoría de los trabajadores judíos en la "Confederación General del Trabajo" y adquirió tierras para instalar a los inmigrantes judíos. Posteriormente surgió la organización militar clandestina "Haganah" y ciertos grupos terroristas como el "Irgun Zewai Le'umi".

En 1922, Gran Bretaña emitió el principio de la capacidad de absorción, contenido en el llamado Libro Blanco según el cual el gobierno inglés se mostraba partidario del Hogar Judío, pero limitaba la inmigración constante hacia Palestina (91), y daba a entender qué tipo de sociedad pretendía desarrollar Inglaterra: una sociedad en la que judíos y árabes coexistiesen dentro de un territorio binacional. (92)

Con la instauración del régimen Nacional Socialista en Alemania y la persecución de la población judía, llevada a cabo en los países europeos que se encontraban bajo su dominio, se originaron nuevas olas inmigratorias hacia Palestina. El creciente número de la población judía, así como su influencia en aquel territorio, produjeron nuevos enfrentamientos entre ambas comunidades a lo largo de 1935 y 1936. Por tal motivo Gran Bretaña envió una Comisión encabezada por Lord Peel, la cual elaboró un informe (1937), en el que sugería la participación de Palestina en un Estado árabe y uno judío, separados por un área bajo mandato inglés. Esta propuesta fue rechazada por los árabes, quienes deseaban el establecimiento de una Palestina única. Además no se logró llegar a un acuerdo debido a que " las dos partes interesadas reivindicaban su derecho al territorio : los árabes porque -

(91) Ibidem. p. 26

(92) Reichter, Rolf, Ob. Cit. p. 223

habían vivido en él durante casi un milenio ininterrumpidamente; los sionistas porque lo habían habitado dos mil años antes ... (93).

En 1939, Gran Bretaña organizó una conferencia en la que estuvieron representadas ambas comunidades, para tratar de dar solución a este conflicto; nuevamente, los árabes manifestaron su rechazo al plan de participación propuesto en esta reunión, y protestaron por el continuo incremento de la población judía en Palestina. Inglaterra prometió después de un período transitorio de 10 años el establecimiento de una Palestina independiente y restringir en los 5 años siguientes la inmigración de los judíos a 75.000 personas (94), más éste proyecto no fué del agrado de ambas partes, y por consiguiente el conflicto continuó latente.

A partir de 1945 las organizaciones judías paramilitares, principiaron a cometer una serie de actos terroristas, contra las fuerzas inglesas y contra la población árabe, circunstancia que agudizó la tensión ya existente. Gran Bretaña no pudo controlar la situación que cada vez era más grave, y decidió poner este conflicto en manos de la Organización de Naciones Unidas la cual creó una Comisión Especial para el caso de Palestina, (U.N.S.C. O.P.), compuesta por 11 Estados miembros. Esta comisión analizó el problema y recomendó la participación de Palestina en 2 Estados independientes: uno judío y uno árabe, unidos por una unión económica con Jerusalén bajo control internacional.

El 29 de noviembre de 1947, la Asamblea General de las Naciones Unidas, aprobó el plan mencionado (resolución 181 (11)) por una mayoría de 33 votos a favor entre los que figuró el de la U.R.S.S. y los Estados Unidos; 10 votos en contra, la mayor parte emitidos por los países árabes y 10 abstenciones entre ellos Inglaterra.

(93) Von Grunebaum, Gustave, E. El Islam II, desde la caída de Constantinopla hasta nuestros días, Historia Universal Siglo XXI, vol. 15, pp. 338, 339, México, 1975.

(94) González Jantzen, Ignacio, La Revolución Palestina Ed. Galache, p. 26, México 1977.

Esta resolución fue rechazada por los palestinos debido a que implicaba la formación de un Estado judío y por considerar que Naciones Unidas no tenía competencia " para determinar el futuro de una nación y su pueblo" (95).

Los Estados árabes consideraban la presencia del futuro Estado judío como una manifestación del colonialismo inglés insertado en el centro del mundo árabe, por lo que se dispusieron a defender a Palestina y a sí mismos también. (96).

Los gobiernos árabes, principiaron a hacer llamamientos a la población palestina para que evacuara los territorios ocupados por los judíos y así evitaran encontrarse entre dos fuegos en las hostilidades que se avecinaban, iniciándose de esta manera la inmigración palestina, la cual también fue propiciada en gran medida por los judíos por medio de actos de terrorismo. (Plan Dalet) pues deseaban que fuera desalojando el territorio para la próxima fundación del Estado judío. (97).

El último mes del mandato británico fue caótico, árabes y judíos se enfrentaban en guerra franca, además de los actos de terrorismo realizados por ambas partes. Tras el retiro de las últimas tropas inglesas en Palestina, el gobierno provisional israelí declaró la creación del Estado de Israel. (14 de mayo de 1948). Ese mismo día las tropas de 6 países árabes atacaron al recién creado país, produciéndose simultáneamente la huida de la población palestina, por temor a posibles represalias israelíes y también accediendo a la petición de las naciones árabes.

Esta guerra modificó las fronteras de participación y el status de la población palestina; el territorio asignado a los palestinos por las Naciones Unidas, quedó dividido entre tres países. Israel, quien obtuvo ganancias territoriales a las previstas por dicho organiz-

(95) Ibidem. p. 28

(96) Goytisolo, Juan Entrevista con uno de los jefes de Al Fatah, colonialismo y colonización. Ed. 3 continentes, Buenos Aires, 1969..

(97) Khalidi, Walid, Plan Dalet. Oficina de información de la Organización para la liberación de Palestina O.L.P. p. 1 N. Y. 1959

mo; la porción más extensa (Cisjordania) quedó bajo la soberanía de Jordania y la Franja de Gaza bajo el dominio de Egipto.

Aunque los árabes evacuaron masivamente la zona judía antes y en el transcurso de la guerra (98), cuando ésta finalizó, sólo unos 70.000 palestinos regresaron y unos 3.0,000 resultaron desplazados a las naciones árabes vecinas. A esta cantidad hay que aumentar por lo menos otros 100,000 más que vivían en los territorios ganados por Israel a lo largo de la lucha contra con lo que la cifra de refugiados palestinos ascendía ya al medio-millón en 1949. (99)

Por tal situación, las Naciones Unidas emitieron el 11 de diciembre la resolución No. 194 (111), en la que se instaba a Israel a readmitir a los refugiados palestinos que quisieran regresar a sus hogares, y aquellos que desearan permanecer en las naciones árabes, deberían ser indemnizados por el Estado judío, quien no aceptó tal medida. (100). A pesar de ello, la Asamblea General de dicho organismo continuó reconociendo siempre el derecho de los refugiados al retorno a sus hogares. (101)

La O.N.U. creó en 1949, la Agencia para el Socorro de los refugiados Palestinos U.N.R.W.A.; la cual, a pesar de sus labores de redistribución, repatriación y asimilación de los refugiados, no le fue posible aminorar este problema que por el contrario se fue agudizando.

En 1956, la cantidad de refugiados palestinos rebazó el millón y en 1966 eran ya 1,450,000 y en el año de 1973 la población palestina se calculaba en 3,500,000 distribuidos de la siguiente manera:

(98) Wilkinson, Paul. Political terrorism, McMillan. p. 147, Londres, 1974.

(99) Solar, José David, Ob. Cit. p. 42

(100) Hadawi, Sami, Ob. Cit. pp. 20, 21

(101) Ibidem, pp. 164, 163.

0.5 millones en Israel, 0.4 millones en la región de Gaza, 0.7 millones en Cisjordania, - 0.8 millones en Transjordania, 250,000 aproximadamente en Líbano, uno 180,000 en Siria, cerca de 100,000 en la región del Golfo Pérsico, alrededor de 20,000 en Irak y 0.5 millones emigró a Australia, América y Africa. (102).

De 1956 a 1970, surgieron en los países árabes varias organizaciones palestinas con diversas tendencias políticas que perseguían el mismo fin: La Liberación de Palestina. Durante la postguerra de 1967, proliferaron estas organizaciones en forma considerable, figurando entre las más importantes: "Vanguardia Popular de la Guerra de Liberación"; "As - Saiqa"; "Frente de Liberación Árabe"; "Frente Popular Democrático para la Liberación de Palestina". Las más importantes agrupaciones de este tipo en cuanto a sus actividades militares y políticas han sido "Al Fatah", "El Frente Popular de Liberación de Palestina"; y la "Organización para la Liberación de Palestina". O.L.P. (103). Esta última fue constituida en Jerusalén en 1964 durante El Congreso Nacional Palestino siendo ésta, la organización que aglutinó a casi todas las agrupaciones políticas palestinas.

El apoyo brindado a esta organización por los estados árabes, limitó su libertad de acción por lo que su labor fue muy restringida en sus primeros años. En febrero de 1969 fue nombrado Presidente del Comité Ejecutivo de la O.L.P. el jefe de Al Fatah, Yasser Arafat, y bajo su mando se inició una nueva etapa tanto política como militar de esta agrupación - que fue reconocida en las reuniones cumbres de Argel y Rabat.

A lo largo de los años en que los palestinos han permanecido como refugiados han sido ayudados por diversos países árabes quienes les han proporcionado asistencia económica, adiestramiento militar, bases de operación, apoyo político y diplomático pero permaneciendo bajo el control de los gobiernos de estos países, que si bien se solidarizaron con la causa

(102) Osmañczyk, Edmund Jan, ob. cit. p.849

(103) Ibidem

palestina, también la han utilizado para fines políticos propios.

A partir del conflicto militar árabe-israelí de 1967, se da un notable cambio en las organizaciones palestinas, las cuales "Cansadas de dejar su destino en las incompetentes manos de los jefes árabes, han rechazado todo control y formado varios movimientos de resistencia muy diferentes a los anteriores que, en general, estaban controlados por los Estados árabes (104), que no deseaban provocar a Israel". (105). Ya reorganizadas estas agrupaciones intensifican sus ataques guerrilleros contra las fronteras del estado judío, quien responde con represalias más amplias a fin de disuadirlos a detener esos atentados.

" Los palestinos se encontraron tras la derrota árabe como resistentes únicos contra el victorioso Israel". Su operaciones terroristas encendieron el entusiasmo de las masas árabes humilladas por la aplastante derrota," (106) además, tal fracaso militar demostró que la restauración de Palestina no podría ser lograda por medio de los ejércitos árabes. (107) Las cada día más poderosas organizaciones palestinas optan por principiar a efectuar atentados en mayor escala contra Israel desde los territorios de Jordania y Líbano; situación contra dichas naciones responsabilizándolas de dichos ataques. La actitud de Israel suscitó que Jordania y Líbano trataran de controlar los actos guerrilleros desde sus países lo que a su vez originó enfrentamientos con los comandos palestinos. Esta situación determinó un cambio en las tácticas guerrilleras; en lo sucesivo los terroristas combatirían contra Israel atacando sus aeronaves, sus misiones diplomáticas y oficinas comerciales.

La organización que ha venido realizando el 90% de apoderamientos ilícitos de aeronaves en el Medio Oriente ha sido el Frente Popular para la Liberación de Palestina, F.P.L.P. el cual fue constituido en 1967; su jefe, es el Dr. George Habash. Esta agrupación

(104) Reichter, Rolf, Ob. Cit. p. 341

(105) Von Grunebaum, Gustave E. Ob. Cit. p. 342

(106) Solar José David, Ob. Cit. p. 107

(107) Wilkinson, Paul, Ob. Cit. p. 107.

Esta agrupación de ideología marxista, se encuentra subsidiada económicamente por Irak y la República Popular China; sin embargo, el movimiento tiene su base en una clase media palestina que proviene con frecuencia de la Universidad Americana de Beirut (108). Esta agrupación optó por efectuar al igual que otras apoderamientos ilícitos de aeronaves como una táctica entre varias disponibles, por las diversas ventajas y beneficios que significa contra un porcentaje de riesgo mínimo y sin la necesidad de recurrir a una confrontación militar con el Estado de matrícula de la aeronave objeto de estos actos (109).

El propósito de estas acciones es obligar a aterrizar al aparato en un país aliado y obtener a bordo de la aeronave a las personalidades militares o civiles susceptibles de ser canjeados por miembros de sus organizaciones (110), que se encuentran prisioneros en Israel y en los países europeos.

La desviación de la aeronave no responde a un interés personal, sino se presenta como la ejecución de una misión con una finalidad colectiva, ya que los autores de estos actos pertenecen a una organización política en cuyo nombre actúan, (111), a diferencia de otros casos ocurridos en distintas regiones del mundo en que el móvil es exclusivamente personal. Estos atentados son también una forma de dar publicidad a los objetivos políticos de estas agrupaciones, además de los comunicados y declaraciones que emiten cuando la aeronave se encuentra bajo su poder. Esta táctica ha sido considerada como " una nueva forma de lucha utilizada por los débiles contra los estados poderosos, ... que no respeta a los civiles". (112). Ambas cosas son ciertas especialmente la última y por ello la mayoría de las naciones se han mostrado en contra de tales acciones, excepción hecha de algu

(108) Sundberg, Jacob W. F. Abu Thalaat, Ob. Cit. p. 119

(109) Mc Whinney, Edward, Aerial piracy and international law. Oceana Publications, New York, 1971. p. 17

(110) De la Pradelle, Paul, Ob. Cit. p. 259

(111) Ibidem. o. 251

(112) Etienne, J.P., Une nouvelle forme de lutte, Le Monde, 3 sep. p. 2 París, 1969.

nos países árabes quienes han cooperado con estas organizaciones por solidaridad a su causa o por afinidad ideológica cuando dirigen las aeronaves hacia sus territorios.

El primer apoderamiento ilícito ocurrido en Medio Oriente tuvo lugar en junio de 1968 al ser desviado a Argelia un avión israelí que cubría la ruta de Roma a Tel Aviv, por tres miembros del F.P.L.P. El gobierno argelino retuvo a siete miembros de la tripulación y cinco pasajeros israelíes hombres, así como a la aeronave. El F.P.L.P., por su parte manifestó que los rehenes y el aparato sólo serían cangeados por palestinos que se encontraban presos en Israel, cuyo gobierno solicitó el Secretario General de Naciones Unidas y a seis gobiernos europeos ayudar a negociar la libertad de los pasajeros y de la tripulación así como la devolución del aparato. Por tal motivo, la Federación Internacional de Pilotos de Líneas Aéreas, IFALPA envió un mensaje al Presidente de Argelia, Houari Boumedienne, en el que se le hizo saber, que si no eran puestos en libertad los rehenes y reintegrado el avión, se impondría una suspensión a los vuelos efectuados por los pilotos miembros de dicha organización hacia su país. Frente a esta situación los gobiernos de Argelia, Egipto, Siria y Kuwait acordaron tomar medidas represivas contra las líneas aéreas que participaran en el boicot aéreo en perjuicio del país argelino (113), el cual también solicitó a Naciones Unidas interceder para encontrar una "solución adecuada y satisfactoria, además de culpar a Israel de haber planeado la acción de I.F.A.L.P.A. contra su nación.

Invocando la "moral internacional" las autoridades argelinas por mediación de Italia, intercambiaron la aeronave, tripulación y pasajeros israelíes a cambio de la liberación de 16 prisioneros palestinos (114) Por lo que el boicot planeado por la I.F.A.L.P.A.

(113) Facts on File, Ob. Cit. p. 95, 1969.

(114) De la Pradelle, Paul, Ob. Cit. P. 95, 1969.

no fue llevado a efecto.

Este apoderamiento ilícito conmocionó en forma especial a Israel y los países europeos, al quedar manifiesta la ayuda aportada por el gobierno argelino a los miembros del F.P.L.P., hecho que se volvería a repetir en varias ocasiones.

El 28 de agosto de 1969, se registró el primer apoderamiento ilícito perpetrado contra un avión estadounidense en Medio Oriente, el cual fue desviado a Damasco, por dos miembros del F.P.L.P. cuando cubría la ruta Roma Atenas. Este incidente fue destinado principalmente para propaganda contra los E.E.U.U.; los comandos palestinos hicieron saber que se habían apoderado de esa aeronave, por la ayuda militar aportada a Israel por los E.E.U.U.*... Como consecuencia de este incidente la I.F.A.L.P.A. organizó una huelga de 24 horas, la cual encontró cada vez más oposición por parte de los pilotos árabes, suizos e ingleses, por lo que nuevamente no fue llevada a cabo. Israel apoyaba la huelga pues tenía especial interés en fijar la atención mundial sobre estos incidentes aéreos, que en otras ocasiones habían sido perpetrados contra sus aeronaves.

El apoyo y cooperación prestada por algunos gobiernos árabes, a las organizaciones palestinas, cuando éstas dirijan una aeronave hacia sus territorios, originó que tales actos aumentaran presentándose además, nuevos elementos en la forma de su ejecución como:

A.- El ataque a las terminales aéreas así como a las aeronaves en tierra.

B.- Sabotaje contra las aeronaves europeas con destino Israel.

Este tipo de atentado, así como los nuevos elementos mencionados fue objeto de

* Este hecho repercutía en perjuicio del pueblo palestino, puesto que consideran que cuanto más ayuda militar recibía Israel, éste se mostrará más agresivo en su política hacia los palestinos.

severas críticas de algunos sectores de la resistencia palestina; a pesar de ello, estas organizaciones continuaron recibiendo el apoyo a distintos niveles de varias naciones árabes, como el gobierno egipcio quien ofreció un servicio de asistencia médica a estos guerrilleros y sus familias, cuando no les fuera posible obtener tal atención en las instituciones médicas jordanas (115).

Ante el auge que fueron adquiriendo estos incidentes aéreos, el gobierno de Israel asumió una política que comprendió las siguientes medidas:

1.- Guardias armados en los aeropuertos y a bordo de los vuelos de la línea aérea EL AL.

2.- Mantener una posición de no negociar con los autores de los apoderamientos ilícitos de aeronaves, por considerar que si accediese a sus demandas, sería más difícil contener estos delitos.

3.- Represalias militares contra los países que permitían que sus territorios fuesen utilizados como base de operaciones de las organizaciones que realizaban dichos incidentes aéreos contra aviones israelíes.

Además de las medidas citadas, el gobierno israelí aprobó el 22 de febrero de 1971, una ley que contempla el apoderamiento ilícito de una aeronave así como otros delitos contra la aviación civil. Conforme al artículo 17 de esta Ley, se considera culpable de haber efectuado un apoderamiento ilícito de un avión, a toda persona que por la fuerza o violencia se apodere de una aeronave o ejerza ilícitamente el control de ésta. Se prevé la privación de la libertad a perpetuidad para las infracciones de apoderamiento ilícito, amenazas o secuestro de individuos si estos actos fueron como consecuencia

(115) Facts on File, Ob. Cit. P. 342, 1968

la muerte de alguna persona; y si en el transcurso del delito, no hubo muertes, de acuerdo al tipo de transgresión la sanción puede ser de 15 años de cárcel hasta cadena perpetua. (116).

Las relaciones entre las naciones árabes y algunos países europeos llegaron a verse afectadas por estos incidentes aéreos; principalmente por los actos de sabotaje contra las aeronaves con destino a Israel. Dos incidentes de este tipo que ocurrieron el mismo día, originaron graves consecuencias en las relaciones de los Estados antes mencionados. El primer atentado sucedió a un aparato de la compañía Swissair, cuando cubría el vuelo de Zurich a Tel Aviv, el cual se estrelló momentos después de haber despegado muriendo las 47 personas a bordo entre los que se encontraban 14 pasajeros de nacionalidad israelí. El segundo incidente ocurrió a un aparato de la aerolínea Austrian Airlines, en ruta de Frankfurt a Tel Aviv; a pesar de una explosión acaecida a bordo, la nave alcanzó a aterrizar por lo que no hubo víctimas. El Comando General del F.P.L.P. asumió la responsabilidad de la catástrofe del avión suizo, por lo que se vincularon los dos atentados y fueron atribuidos a la misma organización palestina.

Como resultado de estos incidentes el Ministro de Asuntos Exteriores de Austria, Kurt Waldheim, ordenó a las embajadas y consulados de su país, solicitar autorización individual a Viena antes de otorgar Visa a ciudadanos de países árabes. El gobierno Suizo por su parte consideró imponer restricciones a los árabes que desearan obtener permiso para ingresar a Suiza, a fin de seleccionar a los miembros de organizaciones palestinas. La entrada de nacionales de dichos Estados, estaría basada únicamente en motivos humanitarios o si alguna visita era considerada importante para Suiza.

(116) Feller, S. Z. La Piraterie aérienne dans le droit penal israelien. Revue International de Droit Penale, 47 année No. 3 y 4 3e y 4 trim pp. 94-102, París, 1976.

Como represalia por esta medida, el gobierno de Siria impuso también restricciones de entrada a su país a ciudadanos suizos.

Israel por su parte, propuso a los jefes de las misiones diplomáticas acreditadas - ante su gobierno, la imposición de sanciones internacionales contra las naciones árabes - incluyendo la suspensión del servicio aéreo) que no castigaran a los miembros de organizaciones involucradas en apoderamientos ilícitos de aeronaves y sabotaje efectuado al tráfico aéreo con destino a Israel.

A su vez, la I.F.A.L.P.A. convocó a una reunión, en la que se consideró decretar una huelga mundial de 24 horas, la cual no fue llevada a efecto por la amenaza que formularon las naciones árabes.

El Consejo Ejecutivo de la Federación de Asociaciones del Transporte Árabe, advirtió que adoptaría medidas represivas si las líneas aéreas árabes eran perjudicadas de forma alguna como resultado de los incidentes aéreos de Frankfurt y Zurich. El Secretario General de esta organización, manifestó que las aeronaves de las naciones que actuaran en contra de las líneas aéreas árabes, no les sería permitido sobrevolar a través del espacio aéreo de ningún país árabe. (117)

Esto significaba un gran perjuicio para las aerolíneas europeas, por la estratégica posición geográfica en que están situadas los estados árabes. El bloqueo del espacio aéreo de estos países impediría a las compañías aéreas europeas efectuar sus vuelos en forma directa a las naciones de Africa Central y del Sur, y bloquear las rutas aéreas con destino al Oriente y Sudeste Asiático, puesto que tienen que sobrevolar forzosamente las naciones

(117) Facts on File Inc. Ob.Cit. pp. 199-200, New York, 1970.

del Medio Oriente en sus vuelos regulares. (fig. No.).

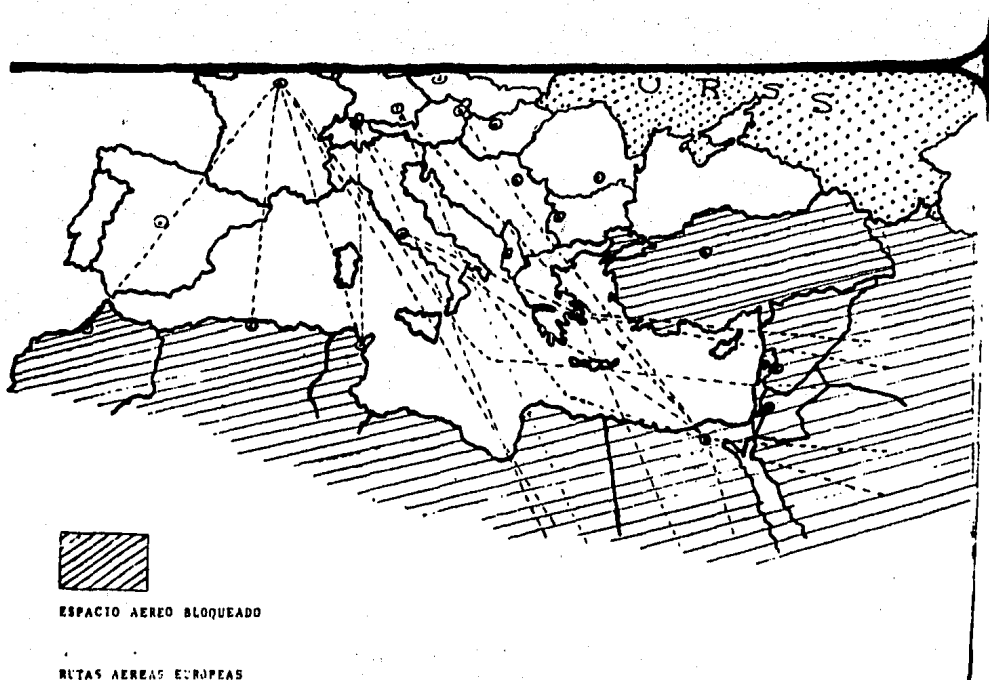
La alternativa para las aerolíneas europeas ante esta situación, sería operar vuelos a través de la U.R.S.S., cosa que no les resultaría económicamente redituable, además de que el gobierno soviético a limitado los permisos para que sobrevuelen su espacio aéreo.* Otra opción era aumentar los vuelos que efectuaban por la ruta transpolar, pero tampoco resultaba aconsejable económicamente.

Por los factores antes citados, los países árabes así como sus compañías aéreas no fueron sancionados de forma alguna y estos atentados aéreos continuaron registrándose. Es necesario destacar que las naciones árabes por medio del Consejo Ejecutivo de la Federación de Asociaciones del Transporte Árabe, adoptaron tal actitud por considerar que solamente se tomaba en cuenta un aspecto parcial del problema: los apoderamientos de las aeronaves, pero no se mencionaba el trasfondo político, es decir, se destacaba la ilegalidad de esos actos pero se omitía manifestar la causa que los originaba: el problema del Pueblo Palestino.

Los autores de los referidos incidentes aéreos si llegaban a ser encarcelados o procesados en naciones europeas o Israel, sus compañeros de organización se apoderaban de aeronaves de esos estados para coaccionar a sus gobiernos a ponerlos en libertad a cambio del pasaje y tripulación (118) que eran mantenidos como rehenes hasta lograr dicho propósito.

En el mes de septiembre de 1970 el F.P.L.P., se apoderó por primera ocasión de varias aeronaves el mismo día. Este incidente tuvo especial trascendencia por las negociaciones que fueron emprendidas a nivel internacional por cinco gobiernos para lograr la li-

* En la ruta Moscú Tokio, que es operada por varias compañías aéreas europeas.
(118) Mankiewickz, R. H. Ob. Cit. P. 68



ESPACIO AEREO BLOQUEADO

RUTAS AEREAS EUROPEAS

bertad de los rehenes retenidos con motivo de estas desviaciones, y también por las consecuencias políticas que tuvieron estos incidentes en las naciones de la región y en la resistencia palestina así como la proyección con que contó y el consiguiente impacto que produjo en la opinión pública mundial.

El 6 de septiembre de dicho año, fueron perpetrados 3 apoderamientos ilícitos por miembros del F.P.L.P.; las aeronaves eran de las aerolíneas Pan Am, T.W.A. y Swissair. En el primer caso (Pan Am), la nave fué desviada hacia Beirut Líbano y posteriormente al Cairo, donde el avión fue hecho estallar después que evacuaron a la tripulación y el pasaje; las personas a bordo de esta aeronave fueron libertados. En los dos casos restantes los aviones (T.W.A. y Swissair), fueron desviados a Zérka, Jordania al llamado "Aeropuerto de la Revolución" siendo liberados 127 pasajeros, el resto de sus ocupantes (187) fueron retenidos como rehenes. El F.P.L.P., advirtió que haría estallar los aviones con sus ocupantes si no eran liberados guerrilleros miembros de su organización que se encontraban presos en Israel, Gran Bretaña, Suiza y Alemania Federal. (119). Dicha agrupación palestina inició las negociaciones para liberar a los rehenes ese mismo día emitiendo un ultimátum en el que se fijaban las condiciones para regresar la aeronave suiza y liberar a los pasajeros y tripulación a cambio de lo cual el gobierno suizo contaba con un plazo de 72 horas para poner en libertad a tres presos palestinos en dicho país. Con objeto de discutir la posición que asumirían ante el F.P.L.P. representantes de los gobiernos de Suiza, Alemania Federal, Estados Unidos y Gran Bretaña se reunieron el 8 de septiembre en Berna. Israel sin embargo no aceptó participar más que en calidad consultiva y así evitar una presión internacional para liberar a los palestinos prisioneros en su país.

(119) Middendorff, Wolf, Rapto, toma de rehenes, secuestro de personas, y aviones. pag. 58, Espasa-Calpe, S.A. Madrid, 1976.

Después del día 8 el F.P.L.P., principió a modificar su posición original, abandonando el principio de unidad del avión e inclinándose ahora por el principio de nacionalidad es decir, el ofrecimiento hecho a Suiza debería únicamente concernir al avión y pasajeros suizos. En base a este principio los rehenes fueron repartidos de acuerdo a su nacionalidad, lo que significaba que serían hechas acuerdos separados con Suiza, Alemania Federal, Gran Bretaña e Israel.

Con motivo de estos acontecimientos, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, intervino solicitando a los guerrilleros la liberación del pasaje y tripulación de las aeronaves ⁽¹²⁰⁾ más no se obtuvo un resultado positivo.

Dado que el F.P.L.P. no tenía en su poder rehenes ingleses para canjear por una mujer palestina detenida en Londres tras el frustrado intento de apoderarse de un avión israelí, guerrilleros de esta organización capturaron un aparato británico el cual fue dirigido también al aeropuerto de Zerka el 9 de septiembre.

Estaba previsto que las negociaciones entre el F.P.L.P. y la Cruz Roja Internacional, la cual actuó como intermediaria en este conflicto y como representante de los gobiernos europeos, se iniciaron en Amman Jordania, el 9 de septiembre pero, éstas fueron pospuestas por los enfrentamientos armados suscitados entre el Ejército Jordano y la Guerrilla Palestina por el creciente poder que esta última había adquirido en Jordania, contra la voluntad del Rey Hussein, quien se oponía también a éstos atentados aéreos. ⁽¹²¹⁾

Los guerrilleros palestinos emitieron un nuevo comunicado el cual aplicaba el principio de nacionalidad, por una repartición preliminar de los rehenes, en un grupo de ciudadanos israelitas por un lado y por otro, un grupo de europeos y estadounidenses. Esta medida tenía como objeto forzar a Israel a acceder a sus peticiones. Ante esta situación el go

(120) Araujo Bauza, Alvaro: El apoderamiento ilícito de aeronaves. Ciclo de conferencias de Derecho aeronáutico. Panamá 1970, p. 3.

(121) Solar, José David: ob. cit. p. 93

bierno israelí se procuró contrarrehenes para posibles negociaciones con los guerrilleros. Tropas israelíes arrestaron a 450 árabes en los territorios ocupados en el lado occidental del Rfo Jordan y la Franja de Gaza ⁽¹²²⁾ y liberaron posteriormente a 75 de ellos. Aunque Israel declaró que no existía relación entre los apoderamientos ilícitos de aeronaves y la detención de dichas personas, obviamente esta fue una medida destinada para presionar el F.P.L.P. y quedar en iguales condiciones.

Después de una semana de negociaciones, miembros del F.P.L.P. hicieron estallar (12 de septiembre) las 3 aeronaves en su poder y dejaron en libertad a la mayoría de los pasajeros y tripulaciones manteniendo como rehenes a 54 personas. El efecto de estas acciones fue instantáneo, Inglaterra que hasta ese entonces había adoptado una actitud titubeante en las negociaciones a la espera de que los otros gobiernos europeos liberaran a los palestinos en su poder, se declara ahora dispuesta a poner en libertad a la guerrillera palestina detenida en Londres y enviarla a un país árabe. Por otro lado a partir de tal suceso, Israel es presionado por los otros países europeos a unirse a las negociaciones de canje y finalmente accede.

En una nueva etapa de negociaciones, los estados europeos insistieron en canjear el conjunto de prisioneros palestinos a cambio del conjunto de rehenes de las aeronaves. El F.P.L.P. reaccionó emitiendo el llamado mensaje de los 6 puntos, bajo el cual todos los rehenes serían considerados como prisioneros de guerra como consecuencia del hecho de que las naciones de Europa Occidental estaban solidarizadas con Israel (123) asimismo respaldaron sus demandas requiriendo a Israel la liberación de un número no especificado de palestinos, 2 militares argelinos (124), y 10 soldados libaneses -

... p. 96

... res, Vol. XVII, No. 1462, p. 2420, New York,

... bu Thalaat, Ob. Cit. p. 177.

bierno israelí se procuró contrarrehenes para posibles negociaciones con los guerrilleros. Tropas israelíes arrestaron a 450 árabes en los territorios ocupados en el lado occidental del Río Jordán y la Franja de Gaza ⁽¹²²⁾ y liberaron posteriormente a 75 de ellos. Aunque Israel declaró que no existía relación entre los apoderamientos ilícitos de aeronaves y la detención de dichas personas, obviamente esta fue una medida destinada para presionar al F.P.L.P. y quedar en iguales condiciones.

Después de una semana de negociaciones, miembros del F.P.L.P. hicieron estallar (12 de septiembre) las 3 aeronaves en su poder y dejaron en libertad a la mayoría de los pasajeros y tripulaciones manteniendo como rehenes a 54 personas. El efecto de estas acciones fue instantáneo, Inglaterra que hasta ese entonces había adoptado una actitud titubeante en las negociaciones a la espera de que los otros gobiernos europeos liberaran a los palestinos en su poder, se declara ahora dispuesta a poner en libertad a la guerrillera palestina detenida en Londres y enviarla a un país árabe. Por otro lado a partir de tal suceso, Israel es presionado por los otros países europeos a unirse a las negociaciones de canje y finalmente accede.

En una nueva etapa de negociaciones, los estados europeos insistieron en canjear el conjunto de prisioneros palestinos a cambio del conjunto de rehenes de las aeronaves. El F.P.L.P. reaccionó emitiendo el llamado mensaje de los 6 puntos, bajo el cual todos los rehenes serían considerados como prisioneros de guerra como consecuencia del hecho que las naciones de Europa Occidental estaban solidarizadas con Israel (123) asimismo los comandos ampliaron sus demandas requiriendo a Israel la liberación de un número no especificado de prisioneros palestinos, 2 militares argelinos (124), y 10 soldados libaneses -

(122) Solar, José David, Ob. Cit. p. 96

(123) Keesing's Contemporary Archives, Vol. XVII, No. 1462, p. 2420, New York, 1959-1970.

(124) Sundberg, W., F. Jacob; Abu Thalaat, Ob. Cit. p. 177.

capturados el 3 de enero de ese mismo año; también especificaron que considerarían a los ciudadanos estadounidenses en su poder como rehenes israelíes (125). El último punto de sus demandas tenía como fin presionar a los E.E.U.U. objetivo que lograron ampliamente.

Inglaterra, Suiza y Alemania Federal se vieron coaccionadas por los Estados Unidos a acceder a las demandas del F.P.L.P. quien solicitó a la Cruz Roja se asegurara que los gobiernos involucrados cumplirían sus promesas en los términos que ellos habían fijado.

Los rehenes principiaron a ser liberados en grupos separados a partir del 25 de septiembre; una vez que la totalidad de pasajeros abandonaron Jordania (29 de septiembre) los 7 guerrilleros palestinos que se encontraban presos en Munich, Zurich y Londres fueron trasladados a El Cairo en un avión de la Fuerza Aérea Británica; Israel por su parte puso en libertad posteriormente a los dos militares argelinos, y a la totalidad de palestinos que habían sido arrestados en la Franja de Gaza y en la margen occidental del Jordán.

Observando la fase de negociaciones, se advierte principalmente que los países europeos fueron los que contribuyeron más a la solución de este conflicto por las presiones que ejerció sobre ellos el gobierno de los E.E.U.U. y por la actitud de Israel quien no se une con el resto de naciones europeas sin antes tener la seguridad que el principio de la unidad y no el de nacionalidad sería el que se impondría para el canje de los pasajeros y tripulación. Por otra parte, después que los rehenes fueron liberados por el F.P.L.P. los países europeos pudieron haberse retirado de las negociaciones y retener en sus naciones a los prisioneros palestinos purgando sus condenas, pero esa posición hubiera provocado represalias por parte de los guerrilleros contra sus aeronaves. Además dicha actitud

(125) Hess, John L., Negotiations for release of the captives, New York Times, p. 1 sep. 15, 1970.

no habría perjudicado a Israel quien finalmente se basaría en la existencia de los contrarrehenes en su poder.

El F.P.L.P. consiguió lo que pretendía, puesto que por medio de los 3 apoderamientos ilícitos efectuados había logrado ser inmune a todas las medidas jurídicas adoptadas por los diversos países extorsionados ⁽¹²⁶⁾. Pero por otro lado, el Comité Central de la O.L.P., retiró su calidad de miembro de esta organización al F.P.L.P. por la destrucción de los 3 aviones y porque no acató como había prometido, ciertas medidas políticas* adoptadas el 10 de septiembre el Comité de dicha organización la cual además manifestó que asumiría actitudes firmes contra cualquier acción del F.P.L.P. que fuera perjudicial para la Revolución Palestina ⁽¹²⁷⁾. La insurrección de dicha agrupación había proporcionado a los opositores de la resistencia palestina más elementos para desprestigiarla a nivel mundial. ⁽¹²⁸⁾

Estos incidentes aéreos fueron objeto de enérgicas condenas no sólo por parte de los gobiernos occidentales sino también de algunos países árabes que si bien en ocasiones habían apoyado al F.P.L.P. en este caso lo consuraron por considerarla que tal táctica fue extrema y produjo un efecto negativo a la causa palestina.

El F.P.L.P. ha expresado respecto a las violaciones que implican los atentados que efectúan los miembros de su organización, "We consider that the international law put by the imperialist does not commit us because it was the same law under which our

(126) Sundberg, W. F. Jacob: ob. cit., p.p. 118

(127) Facts on File Inc.: Facts on File 1970, p.p. 654.

(128) Keesing's Publications Limited, Keesing's Contemporary Archives, 1970, p.p.24208

* La O.L.P. había propuesto poner en libertad a todos los ocupantes de las aeronaves y retener únicamente a los pasajeros israelíes en capacidad militar.

people was forced out of the home land . . . our law is the victory of the revolution" * (129). Se puede advertir por estas declaraciones que esta organización no se siente obligada por ningún principio que sea un obstáculo para la realización de sus objetivos. Obviamente no podemos estar de acuerdo con este punto de vista dado que pasa por alto totalmente los principios bajo los cuales ha sido posible la convivencia de la comunidad internacional.

El F.P.L.P., a pesar de todas las condenas y críticas de que fue objeto, continuó llevando a cabo al igual que otras agrupaciones palestinas dichas tácticas contra aeronaves israelíes y europeas, además de efectuar ataques en los aeropuertos (Atenas, Jerusalén, Roma) antes de apoderarse de algún aparato en tierra. Las autoridades de los países donde se encontraban palestinos en prisión por haber cometido los citados delitos, no accedieron en diversas ocasiones a las peticiones de los guerrilleros, lo que ocasionó la muerte de pasajeros inocentes. En otras ocasiones los terroristas no llevaron a cabo las amenazas formuladas pero dirigieron la aeronave a naciones que no los enjuiciaban o los dejaban en libertad como Kuwait y Libia. Por otra parte el apoyo de algunos gobiernos árabes como Egipto y Jordania hacia estas agrupaciones palestinas principió a disminuir y la O.L.P. deslindaba su responsabilidad o participación en dichos atentados cada vez que estos se presentaban condenándolos por considerar los perjudiciales a los intereses de la causa palestina.

La Asamblea General de las Naciones Unidas, trató el problema del pueblo Palestino del 13 al 22 de Noviembre de 1974. En la sesión inaugural, el jefe de la O.L.P., Yas

(129) Peace, Eric: Guerrillas raise their price. N. Y. Times, 16 Sep., 1970, p.p. 18.

* Nosotros consideramos que el derecho internacional establecido por los imperialistas no nos obliga porque fue la misma ley bajo la cual nuestro pueblo fue arrojado de su tierra natal . . . nuestra ley es la victoria de la revolución.
(traducción del autor de la tesis)

ser Arafat, manifestó que el objeto de su organización era la creación de un Estado palestino que incluyera a musulmanes, judíos y cristianos, para lo cual solicitó el apoyo de la Comunidad Internacional, asimismo, hizo notar que la lucha que libra su pueblo, es una lucha justa, consagrada por la Carta de las Naciones Unidas y la Declaración de los Derechos Humanos ⁽¹³⁰⁾. Israel por su parte, acusó a las naciones árabes de haber explotado el problema palestino para propósitos políticos de sus líderes, destacando también los actos de agresión cometidos por las organizaciones palestinas contra su país. El representante israelí reiteró la política de su gobierno en el sentido de rehusarse a permitir que la O.L.P. adquiriera cualquier territorio al que renunciara Israel.

Este organismo concluyó sus trabajos aprobando dos resoluciones respecto al problema palestino. La primera, reafirma los inalienables derechos del pueblo palestino incluyendo el derecho a su autodeterminación sin influencia externa, así como el derecho a una independencia y soberanía nacional. Esta resolución hace un llamado a todos los países y organizaciones internacionales para que brinden su apoyo al pueblo en su lucha por lograr la restauración de los derechos mencionados conforme a la Carta de las Naciones Unidas. La segunda resolución invita a la O.L.P. a participar en las sesiones de la Asamblea General y en todas las conferencias internacionales celebradas bajo los auspicios de Naciones Unidas en calidad de observador.

A partir de la fecha en que fueron reconocidos el pueblo palestino dichos derechos, se dió un cambio muy notable de los gobiernos árabes hacia los autores de los apoderamientos ilícitos de aeronaves; si bien el apoyo político que les habían brindado, ya había disminuido, ahora se muestran en contra de tales incidentes aéreos y se rehusan a dar-

(130) Rashed, Mohamed: *Hacia el Estado Palestino, Misión de la Liga de Los Estados Arabes*. p.p. 67-68, Ed. Herder, Barcelona, 1963.

les protección total cuando dirigen los aviones hacia sus territorios.

La O.L.P. por su parte decretó el 29 de Enero de 1975, un Código Penal para enjuiciar a palestinos involucrados en apoderamientos ilícitos de aeronaves. Este Código contempla la pena de muerte para los guerrilleros que hayan matado a alguna persona en el transcurso de dichos atentados y si no hubiera víctimas la pena será superior a los 15 años de prisión o trabajos forzados. Algunos autores de desviaciones de aviones llegaron a ser remitidos a la O.L.P. para su enjuiciamiento, pero poco se llegó a saber de las sanciones impuestas a éstos.

En ciertos apoderamientos que se registraron después de 1975, algunos países optaron por intervenir militarmente en la nación hacia donde había sido desviado el apartado a fin de rescatar a sus nacionales tal actitud suscitó como ya se mencionó enérgicas protestas por la violación que implicaban estos actos a la soberanía de los estados.

El primer caso de este tipo ocurrió en julio de 1976 con la incursión israelí en el aeropuerto de Entebbe Uganda, en la cual fueron rescatados 91 pasajeros y 12 miembros de la tripulación de una aeronave de la Compañía Air France que fue desviada hacia dicho país por 7 guerrilleros palestinos y propalestinos cuando cubría un vuelo Atenas Tel Aviv, los palestinos solicitaban la liberación de 53 guerrilleros palestinos que se encontraban presos en Suiza, Alemania Federal, Francia, Israel y Kenia; los antes dichos países no se mostraron dispuestos a acceder a las demandas de los comandos.

La segunda vez que se registró una incursión de tropas militares en el lugar al que fue desviada la aeronave, sucedió el 18 de octubre de 1977, un contingente de tropas alemanas liberó a los 80 pasajeros así como a los miembros de la tripulación de un avión de Lufthansa que fue dirigido a Mogadisco Somalia.

En este incidente los comandos palestinos demandaban a cambio de los rehenes en su poder la cantidad de 15,000,000 de dólares así como la liberación de trece guerrilleros presos en Turquía y Alemania Federal entre los que figuraban los líderes del grupo terrorista alemán Baader Meinhof.

Tal tipo de incursión armada, volvió a repetirse el 19 de febrero de 1978. Soldados egipcios desembarcaron sin previa autorización en el aeropuerto de Larnaca, Chipre, para intentar rescatar a los ocupantes de un DC-8 de Cyprus Airways que se encontraba en poder de dos palestinos. Tropas de la Guardia Nacional Chipriota, interceptaron a las egipcias matando a 15 elementos; tras el enfrentamiento, que se prolongó durante una hora los guerrilleros palestinos liberaron a los 15 rehenes en su poder y se rindieron. Los gobiernos de Chipre y Egipto, se culparon mutuamente del incidente el cual suscitó sentimientos antipalestinos y antichipriotas en Egipto lo que condujo a una ruptura de relaciones diplomáticas entre ambas naciones.

Este tipo de intervención armada, así como la negativa de la mayoría de los países árabes a apoyar, como antes lo habían hecho ya, las citadas organizaciones palestinas, determinó que se produjeran una disminución considerable de los referidos delitos en esta región, los cuales, continuaron registrándose esporádicamente hasta que no se solucione el problema del pueblo palestino.

Por medio de los apoderamientos ilícitos de aeronaves, Cuba logró presionar a los Estados Unidos en diversas ocasiones para que le reintegrará los barcos en que huían ciudadanos cubanos hasta Florida. El gobierno estadounidense se vio forzado a acceder a las peticiones de Cuba dado que este país rechazó adherirse a cualquier tratado multilateral acordado por organismos internacionales. Por tal motivo los Estados Unidos suscribieron un acuerdo bilateral con el Gobierno de Cuba puesto que era la única forma de lograr la extradición de los autores de estos delitos a fin de enjuiciarlos.

En lo que a las organizaciones palestinas se refiere, éstas lograron efectivamente llamar la atención de la opinión mundial sobre el problema palestino pero de ninguna manera solucionarlo. A pesar de que la Organización de Naciones Unidas reconoció los derechos del pueblo palestino y le fue concedido a la O.L.P. El status de observador en este organismo, los países árabes e Israel hasta la actualidad no han podido llegar a una solución pacífica sobre el futuro de Palestina, por lo que el problema inicial subsiste hasta nuestros días.

Esta forma violenta de propaganda provocó enérgicas condenas a nivel mundial por el costo de la vida de pasajeros inocentes, factor que determinó que la Comunidad Internacional no sintiera simpatía con frecuencia por los objetivos de los individuos que han efectuado estos actos, más no por ello se ha dejado de comprender la situación que ha vivido este pueblo desde 1948 y cuya solución se ve aún lejana debido a la negativa de Israel y Jordania a devolver a los palestinos el territorio que les fue asignado por Naciones Unidas así como por los intereses políticos de algunas naciones árabes y de las Grandes Potencias en la región.

GRAFICA DE TERRORISTAS ARABES CAPTURADOS Y ENJUICIADOS EN EUROPA DESDE ENERO DE
1 9 7 2

	NUMERO CAPTURADO	LIBERACION OBTENIDA POR COACCION	LIBERADOS POR OTRAS CAUSAS	PROCESADOS Y SENTENCIADOS	ESPERANDO JUICIO O SIENDO ENJUICADOS
ITALIA	12		7	2	3
FRANCIA	2			2	
INGLATERRA	5		4	1	
AUSTRIA	8	2	6		
ALEMANIA FEDERAL	7	3			4
GRECIA	3	1		2	
TURQUIA	2		2		
CHIPRE	10	7	3		
HOLANDA	$\frac{1}{50}$	$\frac{1}{13}$	$\frac{1}{23}$	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{7}$

Observaciones: Algunos de los guerrilleros purgando sentencia fueron liberados posteriormente

CAPITULO III

MEDIDAS TENDIENTES A SANCIONAR Y PREVENIR ESTOS DELITOS

3.1 EN LA ORGANIZACION DE NACIONES UNIDAS

Esta organización no pudo como es lógico permanecer aislada de este problema que implica una grave interferencia a la Aviación Civil y una violación a la Carta de Propósitos y Principios de las Naciones Unidas, por lo mismo, en repetidas ocasiones se ha pronunciado concretamente sobre el asunto emitiendo diversas resoluciones figurando entre las más importantes:

- Resolución 2551 (XXIV) del 12 de diciembre de 1969 (Asamblea General), por la que solicita a los Estados miembros adoptar las medidas jurídicas necesarias en sus legislaciones a fin de asegurar el enjuiciamiento de las personas que efectúen el "apresamiento u ejercicio perjudicial de control por la fuerza o de amenazas de tales actos respecto de aeronaves civiles en vuelo".
- Resolución 286 (1552) del 9 de septiembre de 1970 (Consejo de Seguridad), por la cual se demandó a los miembros del Frente Popular para la Liberación de Palestina, la libertad de los rehenes que trataban en su poder con motivo de 3 apoderamientos ilícitos de aeronaves y condenó tales delitos.
- Resolución 2645 (XXV) del 25 de noviembre de 1970 (Asamblea General), en la que se condena todo acto de desviación de aeronaves y se exhorta a los países a enjuiciar a los autores de estos delitos e insta a adoptar las medidas necesarias para prevenir tales incidentes.

- Documento S/10705 del 20 de junio de 1972 (Consejo de Seguridad), por el que además de condenar estos actos, se solicita a todas las naciones a cooperar en el plano internacional a fin de asegurar la máxima seguridad en la aviación civil internacional.
- Resolución 3034 (XXVII) del 18 de diciembre de 1972 (Asamblea General), en la que solicita a los Estados "estudiar las causas subyacentes del terrorismo y de los actos de violencia, que radican en la miseria, frustración, aflicción y desesperanza que provocan que algunas personas sacrifiquen vidas humanas incluyendo la suya propia en un intento por lograr cambios radicales".
- Resolución 32/8 del 4 de noviembre de 1977 (Asamblea General), por la cual se solicita a los Estados, la adopción de medidas conjuntas o separadas, a fin de asegurar que los pasajeros y tripulaciones de las aeronaves no sean utilizados "como medio de extorsión para obtener ventaja alguna". Asimismo pide a todos los gobiernos estudien seriamente la situación anormal que entraña la desviación de aeronaves e insta a mejorar las medidas de seguridad aeroportuarias.

Algunos países miembros, no han estado totalmente de acuerdo o se han opuesto al contenido de estos documentos formulando reservas a los mismos por ser contrarios a sus intereses políticos. En las votaciones preliminares a la adopción de la mayoría de las resoluciones citadas, Cuba ha votado en contra o se ha abstenido. En la sesión del 3 de enero de 1977, dicho país se opuso al documento aprobado en esa fecha, debido a que la I.F.A.L.P.A. no consideró necesario en 1976 movilizar a la Asamblea General de este organismo, cuando una aeronave cubana estalló en vuelo en el Mar Caribe como consecuencia de un acto de sabotaje.

La mayoría de los países árabes y gran parte de los africanos se han manifestado en contra o se han abstenido de apoyar también estas resoluciones. Arabia Saudita, impugnó pa-

ra que fuera incluido en el texto del documento No. 3034 (XXVII) adoptado el 18 de diciembre, un párrafo en el que se insta a estudiar las causas subyacentes del terrorismo así como - otras formas de violencia. Al respecto los Estados Unidos han manifestado estar conscientes de que muchos actos de terrorismo derivan de orígenes políticos, pero que esta causa no puede ser justificación para el uso de la violencia contra personas inocentes.

Estamos de acuerdo con este punto de vista dado que si bien las Organizaciones Palestinas protestan por derechos que no les fueron respetados, ellas con sus actos de agresión están violando los derechos de numerosas personas inocentes ajenas totalmente a este problema.

La U.R.S.S. ha condenado el terrorismo aéreo y ha acusado a los países que han deseado tratar este tema en el seno de las Naciones Unidas, como una medida para desviar la atención de ciertos actos de agresión que han traído como consecuencia las desviaciones de aeronaves (131).

Este organismo ha servido más bien como foro mundial para que los diferentes gobiernos representados expresen sus puntos de vista respecto a este problema, dado que las diversas resoluciones emitidas por la Asamblea General y el Consejo de Seguridad han tenido poco efecto práctico. El artículo 41 de la Carta de Naciones Unidas estipula que "El Consejo de Seguridad podrá decidir que medidas que no impliquen el uso de la fuerza armada han de emplearse para hacer efectivas sus decisiones" (132) y podrá solicitar a los países miembros que apliquen medidas que podrán incluir entre otras la interrupción total o parcial de las relaciones económicas y de las comunicaciones aéreas, marítimas y postales así como, la ruptura de relaciones diplomáticas. Ahora bien, aunque este orga-

(131) Emmanuel Du Pontavice: La Piraterie Aérienne: Notion et Effets. Revue generale de L'Air et de L'Espace, 1973; p.p. 309, 310.

(132) Edmund, Jan Osmańczyk: Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas. p.p. 199

nismo ha condenado los apoderamientos ilícitos de aeronaves, no ha llegado a adoptar medidas concretas sobre ello, ni ha aplicado tampoco a país alguno las sanciones mencionadas, dado que las resoluciones emitidas sobre este problema son declarativas de principios y propósitos pero no contienen concretas y precisas disposiciones.

La Organización de Naciones Unidas, no ha podido lograr métodos adecuados para la solución de este fenómeno internacional y los que ha propuesto han carecido del poder o coacción necesarios para que los países las cumplan. (133).

(133) Tapia Salinas, Luis: Medidas para la sanción de los actos ilícitos contra la navegación aérea. Instituto Hispano Luso Americano de Derecho Internacional, Potencia presentada en México en 1974, p.p. 3.

3.2 EN LA ORGANIZACION DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

Tal organismo ha desarrollado una labor muy extensa para combatir los apoderamientos ilícitos de aeronaves, desde el punto de vista jurídico y técnico también. Entre los trabajos más importantes para reducir y prevenir este fenómeno figura la creación en 1969 del "Comité Internacional encargado de investigar sobre los actos de intervención ilícita en la aviación civil". Dicho Comité integrado por 11 países miembros, está abocado a tratar los problemas que plantean los apoderamientos de aeronaves, así como los actos de sabotaje o de ataque armado dirigidos contra las aeronaves utilizadas por el transporte aéreo internacional y sus instalaciones. Es necesario destacar que este comité, sólo puede examinar los aspectos aeronáuticos de estos actos absteniéndose de analizar asuntos que impliquen cuestiones de naturaleza política o que susciten controversias entre 2 ó más Estados. (134)

La anterior medida fue adoptada para que este Comité pudiera lograr más fácilmente sus objetivos y desempeñar en forma expedita sus funciones. En base a la información proporcionada por los Estados miembros y a través de sus respectivas aerolíneas, así como autoridades aeroportuarias, tal Comité ha elaborado numerosas medidas y procedimientos de carácter técnico y jurídico para desalentar, reducir y prevenir los atentados perpetrados contra la aviación internacional. Dicho Comité trató infructuosamente de lograr que todas las naciones consideraran al responsable de un acto de intervención ilícita como un criminal internacional, independientemente de los motivos personales que pudiese tener para cometer tal atentado. (135)

(134) O.A.C.I.: Revue Generale de L'Air et de L'Espace. 1969, No. 2 p.p. 240.

(135) Piraterie Aérienne: Revue Generale de L'Air et de L'Espace, 1969, No. 4, p.p. 473.

Las primeras medidas y resoluciones acordadas por este organismo internacional no produjeron resultados positivos, por lo que tales atentados aéreos continuaron en aumento; situación que determinó que 11 Estados miembros solicitaran a la O.A.C.I. la celebración de una sesión extraordinaria, la cual fue efectuada del 16 al 30 de junio de 1970.

El presidente del Consejo de este organismo, solicitó a las delegaciones presentes abstenerse de tratar asuntos políticos ante la Asamblea, con el propósito de que las medidas jurídicas y disposiciones adoptadas esten dictadas por razones de seguridad pública ⁽¹³⁶⁾. En esta reunión que contó con una asistencia sumamente numerosa (92 países, 13 Organizaciones Internacionales) fueron aprobadas 24 resoluciones y 2 apéndices, tendientes a prevenir y sancionar los apoderamientos ilícitos de aeronaves y los ataques contra las instalaciones aéreas.

Entre las resoluciones adoptadas más importantes figuran:

- A 17-5 Medidas sugeridas para atenuar las consecuencias de un apoderamiento.
- A 17-6 Insta a los Estados contratantes a incluir en sus respectivas legislaciones, leyes penales que contemplen penas severas para los autores de apoderamientos de aeronaves.
- A 17-7 Solicita a las Naciones celebren acuerdos de extradición de las personas que ejecuten ataques contra la aviación o se apoderen de una aeronave.
- A 17-8 Demanda de la devolución de las aeronaves que hayan sido objeto de un apoderamiento, así como sus tripulantes, pasajeros y carga.
- A 17-10 Pide a los Estados apliquen las especificaciones y métodos de seguridad adoptados por la Asamblea de este organismo.

(136) O.A.C.I.: Revue Generale de L'Air Et de L'Espace, 1970, No. 3, p.p. 313.

- A 17-14 Solicita la cooperación internacional e intercambio y difusión de información relativa a las medidas de seguridad y detección de armas y explosivos en las terminales aéreas.
- A 17-15 Técnicas radiológicas adecuadas para la inspección de pasajeros, equipajes y carga.
- A 17-17 Normas generales de seguridad a bordo de las aeronaves.

Como parte de los trabajos de esta sesión extraordinaria, el Presidente del Consejo de la O.A.C.I. envió una carta a los jefes de gobierno de los Estados Miembros, solicitándoles que adoptarán normas urgentes para poner en práctica las resoluciones aprobadas. Este obedeció a que anteriores disposiciones sugeridas por este organismo no habían sido llevadas a cabo por las autoridades de algunos países. (137)

Es de especial importancia destacar que en base a la resolución A 17-10 se elaboró y fue publicado por la Secretaría General de la O.A.C.I. el "Manual de seguridad para la prevención de actos ilícitos" (Documento No. 8.973) destinado a ayudar a los países en la adopción de métodos y procedimientos que deberán seguir para combatir tales actos. Dicho documento al igual que otros elaborados por la O.A.C.I. tiene el carácter de restringido, dados los sistemas de seguridad que en él se establecen. (138)

Bajo los auspicios de la O.A.C.I. se han celebrado también 3 convenios internacionales referentes al apoderamiento ilícito de aeronaves, mismos que serán tratados posteriormente (Tokio 1963, La Haya 1970, Montreal 1973). Estos 3 tratados y el conjunto de normas elaboradas por este organismo internacional, resultaron insuficientes para contener

(137) Conferences et congres, O.A.C.I. Revue Francaise de Droit Aéri 1970, No. 4, p.p. 438.

(138) Luis Tapia Salinas, ob. cit. p.p. 24.

estos delitos. Por tal motivo, la O.A.C.I. convocó a solicitud de diversos países miembros a una Asamblea Extraordinaria y a una Conferencia Diplomática las cuales tuvieron lugar en Roma durante el mes de septiembre de 1973, a fin de adoptar medidas para hacer efectiva la aplicación de los convenios de la Haya de 1970 y de Montreal de 1971.

En ambas reuniones se examinaron propuestas de varios países que ya habían sido expuestas al Comité Jurídico de este organismo. Las propuestas más importantes tratadas en la Conferencia Diplomática fueron las siguientes:

- Proyecto Estadounidense: Contempla la realización de una convención multilateral que permitiera adoptar medidas conjuntas en contra de todo país que después de un apoderamiento ilícito retuviera a los pasajeros, tripulación, así como, al aparato o no procediera a extraditar o procesar al autor de dicho apoderamiento. Este proyecto incluía la formación de una Comisión de Expertos, la cual determinaría si un Estado acusado ha cumplido o no con las obligaciones citadas en los artículos 7 y 8 de la Convención de La Haya. Entre las sanciones a aplicar se sugería un bloqueo aéreo que podría ser eventualmente efectuado a naciones que no fueran parte del citado tratado de la Haya y de esta nueva convención (139).

- Proyecto presentado por Finlandia, Dinamarca, Suecia y Noruega: Proponía la suscripción de una convención que confiará al Consejo de la O.A.C.I. la facultad de hacer recomendaciones a las naciones que fueran signatarias o no de éste, sobre la conducta a adoptar en caso de desconocimiento de los tratados de Montreal y la Haya; en caso de no tener éxito, una conferencia integrada por Estados contratantes sería convocada con el mismo propósito. (140)

(139) O.A.C.I., Comité Jurídico, Revue Generale de L'Air et de L'Espace, 1973, No. 1, p.p. 87

(140) Gilbert Guillaume, La piratería aérea y los últimos trabajos. De la O.A.C.I. á ce sujet. p. 200.

- Proyecto Soviético: Recomendada la adopción de un protocolo a los tratados de Montreal y la Hya que permitiera la extradición automática de estos individuos el Estado de matrícula de la aeronave, excépto en el caso en que estas personas fueran nacionales del país en cuyo territorio se encontrarán los autores de la infracción.

- Propuesta Belga: Pugnaba por la formación de una comisión especial integrada por 9 miembros elegidos por la Asamblea de la O.A.C.I. la cual ante cualquier acto que amenazara la seguridad de la Aviación Civil Internacional, invitaría al Estado involucrado a hacer desaparecer tal amenaza y en caso negativo recomendaría a las naciones parte del convenio la adopción de las normas que consideraran pertinentes. (141)

Las propuestas abordadas por la Asamblea Extraordinaria de la O.A.C.I. fueron:

- Proyecto Francés: Sugería que se agregara al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, (suscrito en Chicago en 1944) un capítulo en el que se incluyera prácticamente el tratado de la Haya de 1970. Dicha enmienda, permitiría a la O.A.C.I. intervenir en caso de diferencias provocadas por el apoderamiento ilícito de una aeronave y podría además, volver obligatoria la ratificación de la enmienda so pena de exclusión de la O.A.C.I. o suspensión del derecho de voto en este organismo a un Estado que fuese considerado infractor.

-Propuesta Anglo-Suiza: Sugería como el proyecto francés, también la modificación al Convenio de Chicago de 1944, incorporando a éste las infracciones enunciadas en los tratados de la Haya y Montreal. Por otra lado, este plan intentaba modificar el artículo No. 87 de la citada convención, con el fin de sancionar el incumplimiento de las decisiones del Consejo de la O.A.C.I., por medio de la suspensión de los derechos de sobrevue

(141) Mapelli López, Enrique: Convenio sobre medidas conjuntas a aplicar a los estados que no cumplen los tratados que se refieren a los delitos aeronáuticos. II Distrito Aéreo, IV, Trim. 1974 Roma.

lo y de tráfico de los países que fueran considerados infractores (142).

Tanto la Asamblea Extraordinaria de la O.A.C.I. como la conferencia Diplomática, no llegaron a adoptar propuesta alguna de la que los países presentes estuvieran de acuerdo. La Asamblea se concretó a emitir una resolución en la que condenó todos los actos de interferencia ilícita en la aviación civil e instó a ratificar los tratados de Tokio, la Haya y Montreal a los países que aún no lo hubieran hecho.

La Conferencia por su parte, emitió un "Protocolo complementario al Convenio de represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil". (Tratado de Montreal de 1971).

La O.A.C.I. ha continuado desplegando esfuerzos para combatir estos delitos - emitiendo resoluciones en las cuales se ha venido solicitando a los estados miembros, la - celebración de acuerdos bilaterales de extradición de los responsables de tales actos; - además, incluir en sus respectivas legislaciones, sanciones severas para los culpables, - así como la aplicación de diversos procedimientos de seguridad en los aeropuertos.

(142) Guillaume, Gilbert, Ob. cit. p. 259

3.3. ASOCIACION INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE AEREO.

Esta agrupación de carácter privado es la más importante en lo concerniente a - aerotransportación y agrupa a las principales compañías aéreas de todas las naciones que -- operan tráfico internacional. Por ello ha mostrado un gran interés en todos los aspectos- relacionados con la prevención y sanción de los atentados perpetrados contra la aviación civil.

La I.A.T.A., ha asistido como observador continuamente a todas las reuniones - oficiales en las que se ha abordado cualquier tema que afecte la seguridad de la navega- ción o del transporte aéreo. Además ha solicitado a todas las líneas aéreas miembros para apoyar las disposiciones adoptadas por sus respectivos gobiernos con el propósio de garan- tizar transportes aéreos seguros y regulares en beneficio de las naciones (143).

La Secretaría de esta asociación elaboró un documento (doc. 1c/SC aadt 16), en el que recomendó diversas normas a adoptar para sancionar y evitar los referidos delitos, entre otras:

- 1.- Que se formule una de claración multilateral por parte de los gobiernos para que el apoderamiento ilícito y la agresión armada de aeronaves en servicio regular, en - tierra o aire, se considera un "crimen internacional".
- 2.- La promulgación de leyes que garanticen la sanción de tales delitos.
- 3.- Suscribir tratados de extradición bilaterales entre los países.
- 4.- Obligación de las naciones de donde aterricen las aeronaves objeto de un -

(143) Ob. Cit. p. 474, No. 4, 1969.

apoderamiento ilícito, de informar a la O.A.C.I. las medidas asumidas al respecto.

5.- "La promulgación de normas nacionales por las cuales los explosivos pueden ser fácilmente detectados: por ejemplo, mediante el uso de sustancias radioactivas en su fabricación (144).

6.- Ubicar agentes de seguridad entre la tripulación.

7.- Intensificación de las normas de seguridad en los aeropuertos.

La I.A.T.A. ha propuesto también en sus Asambleas anuales otras medidas, tales como:

a) La formación de comisiones internacionales "ad hoc", integradas por representantes del país en cuyo espacio aéreo ocurra el apoderamiento de una aeronave; del Estado de matrícula del aparato; de la nación de donde el avión despegó y del país hacia donde se dirigía (145).

La anterior medida es para facilitar la solución de la serie de conflictos que plantean dichos delitos aéreos.

b) Prever medidas individuales y colectivas, que cause mínimas molestias al público; que supongan pocos obstáculos a las técnicas de explotación y que no interfieran con los aspectos del orden comercial del transporte aéreo (146).

c) La adhesión o ratificación de los convenios internacionales relativos a los delitos realizados contra la aviación civil internacional.

Además de las medidas citadas, la I.A.T.A. ha sugerido y se han puesto en práctica otras normas de seguridad que han sido mantenidas en secreto para conservar su eficacia. (147).

(144) Bauza Araujo, Alvaro, Ob. Cit. p. 63

(145) Pourcelet, Michel, Ob. Cit. p. 274

(146) Mapelli López Enrique, Ob. Cit. p. 17

(147) Valay, Marie Edith, Ob. Cit. p. 351

3.4 TRATADOS DE EXTRADICION BILATERALES.

Puesto que una de las formas de combatir y desalentar estos incidentes aéreos es la suscripción de acuerdos de extradición, a continuación exponemos los tratados más importantes relativos a esta materia celebrados entre las naciones más afectadas por tal fenómeno.

Los Estados Unidos han celebrado acuerdos bilaterales de extradición con los siguientes países:

Con Argentina, firmado el 21 de enero de 1972, entró en vigor el 15 de septiembre de 1972.

Con Brasil, firmado el 13 de enero de 1961, entró en vigor el 18 de junio de 1962.

Con Canadá, firmado el 3 de diciembre de 1971, entró en vigor el 22 de marzo de 1976.

Con Cuba, el 15 de febrero de 1973, cesó de estar vigente el 15 de abril de 1976 por iniciativa del gobierno cubano.

Con México, firmado el 4 de mayo de 1978, entró en vigor el 25 de enero de 1980.

Con Paraguay, firmado el 24 de mayo de 1973, entró en vigor el 7 de mayo de 1974.

Con Dinamarca, firmado el 22 de junio de 1972, entró en vigor el 31 de julio de 1974.

Con Australia, firmado el 14 de mayo de 1974, entró en vigor el 8 de mayo de 1976.

Los acuerdos bilaterales de extradición más importantes celebrados entre naciones latinoamericanas son los siguientes:

Brasil y Uruguay, firmado el 27 de diciembre de 1916, en vigor a partir del 21 de enero de 1919.

Brasil y Perú, suscrito el 13 de febrero de 1919, en vigor a partir del 22 de mayo de 1922.

Cuba y Venezuela, suscrito el 6 de julio de 1973, en vigor a partir del 6 de enero de 1974.

México y Brasil, suscrito el 28 de diciembre de 1933, entró en vigor el 23 de marzo de 1938.

México y Colombia, suscrito el 12 de junio de 1928, entró en vigor el 1° de julio de 1937.

México y Cuba, suscrito el 7 de junio de 1973, entró en vigor el 7 de agosto de 1974, el cual fué prorrogado por medio del canje de notas del 13 y 16 de julio de 1979 y entró en vigor el 7 de agosto de 1979.

México y Guatemala, suscrito el 19 de mayo de 1894, en vigor a partir del 2 de diciembre de 1895.

México, y Panama, suscrito el 23 de octubre de 1928, en vigor a partir del 4 de mayo de 1938.

Los acuerdos de extradición mas significativos suscritos por naciones europeas son:
Alemania Federal y Austria, firmado el 31 de enero de 1972, vigente a partir del 1º de febrero de 1977.

Alemania Federal y Suiza, suscrito el 13 de noviembre de 1969, en vigor desde el 1º de enero de 1977.

Alemania Federal y Yugoslavia, firmado el 26 de noviembre de 1970, vigente a partir del 15 de noviembre de 1975.

Alemania Federal y El Reino Unido.

Austria y Australia, suscrito el 29 de marzo de 1973, entró en vigor el 5 de febrero de 1975.

Austria y Francia, firmado el 9 de julio de 1975, vigente a partir del 25 de enero de 1977.

Austria y Hungría suscrito el 25 de febrero de 1975, en vigor desde el 18 de julio de 1976.

Austria y Suiza, firmado el 13 de junio de 1972, en vigor a partir del 14 de diciembre de 1974.

Francia y Túnez, suscrito el 28 de junio de 1972, en vigor a partir del 1º de enero de 1974.

Italia y Australia, firmado el 28 de noviembre de 1973, vigente a partir del 10 de mayo de 1976.

Gran Bretaña y Finlandia, suscrito el 29 de octubre de 1975, en vigor desde el 12 de agosto de 1976.

Gran Bretaña y Noruega, firmado el 9 de agosto de 1974, vigente a partir del 15 de septiembre de 1972.

Suecia y Finlandia, suscrito el 30 de agosto de 1960, entró en vigor el 1º de septiembre de 1960.

3.5 TRATADOS MULTILATERALES

3.5.1. TRATADO DE TOKIO DE 1963.

El "Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves", fue el primer instrumento internacional que contempló el apoderamiento ilícito de aviones. Esta convención fue suscrita en Tokio, Japón el 14 de septiembre de 1963, y entró en vigor el 14 de diciembre de 1969.

Definición del Delito .- Esta se encuentra enunciada en su artículo 11 inciso 1, de la siguiente manera: " Cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o sea inminente la realización de tales actos ..." Aunque esta fue la primera definición legal internacional, tal no determina con exactitud los elementos constitutivos de dicho delito.

Medidas en caso de delito.- Tales se encuentran contenidas de forma muy vaga también en el artículo 11, "... Los Estados contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control". Mas no se especifican en que consistirán las sanciones a aplicar. Se preve el delito sin establecer la pena y sobre todo sin imponer a las naciones contratantes la obligación de punir a los culpables de estos actos (148). Pero esto no supone que el apoderamiento ilícito de una aeronave no pueda ser sancionado por los países afectados, dado que este tipo de incidentes implican una serie de delitos colaterales que son castigados -

(148) Valladao, Haroldo, ob. cit. p. 181

en la mayoría de las naciones de acuerdo a sus legislaciones. También se establece en el Artículo 3, que "El Estado contratante en que aterrice la aeronave, permitirá que sus pasajeros continúen su viaje lo antes posible y devolverá la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

El Tratado de Tokio, "no prevé sanción alguna para quienes ... cometan, (tales delitos) y sólo se reduce a disponer las medidas que los estados que reciban una aeronave - en tales condiciones deberán adoptar (149).

Jurisdicción aplicable.- El artículo 3 de este convenio determinará que el Estado de matrícula de la aeronave es competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo, pero igualmente se permite conforme al art. 4, el ejercicio de la jurisdicción de cualquier país parte, aunque no sea el de matrícula del avión en los siguientes casos:

- 1) Si la infracción produce efectos en el territorio de tal Estado.
- 2) Si la infracción ha sido cometida por o contra un nacional de tal país o una persona que tenga su residencia permanente en el mismo.
- 3) Si la infracción afecta la seguridad de tal Estado;
- 4) Cuando el delito constituye una violación de reglamentos sobre vuelo o maniobra de las aeronaves vigentes en el mismo.
- 5) Cuando sea necesario ejercer la jurisdicción para dar cumplimiento a las obligaciones de tal nación de acuerdo a un convenio internacional multilateral.

De lo anterior se desprende que el Estado de matrícula de la aeronave objeto de

(149) Folchi, O. Mario, ob. cit. p. 181

un apoderamiento ilícito se verá impedido de ejercer su jurisdicción, si otro país involucrado arguye alguno de los 4 puntos referidos. El tratado de Tokio no establece "una prioridad de jurisdicción a favor de un determinado Estado que resuelva definitivamente esta cuestión, con independencia de que pudiera ... aplicarse por poseer materialmente al delincuente". (150)

Extradición. - Lo referente a la extradición de los culpables de dichos delitos aéreos, presenta graves fallas, pues si bien en el artículo 16, inciso 1, se estipula que "Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves matriculadas en un Estado contratante serán consideradas, a los fines de extradición, como si se hubiesen cometido ... en el territorio del Estado de matrícula de la aeronave ..." en la parte 2 del mismo artículo se establece que a reserva de lo dispuesto en el inciso 1, "ninguna disposición del presente convenio se interpretará en el sentido de crear una obligación de conceder la extradición". Solamente en el caso que el Estado de matrícula del avión llegue a solicitar la extradición del culpable, éste podrá ser extraditado si la nación en que aterrizó la aeronave así lo desea.

La palpable ineficacia del Tratado de Tokio, es el resultado de diversos compromisos y tendencias divergentes, entre sistemas jurídicos diferentes así como puntos de vista opuestos (151). Como ha señalado M.N., "La Convención de Tokio no pretende definir un nuevo acto penal Internacional sino tratar de asegurar la cooperación de los países acerca de la restitución de la aeronave" (152). Aunque varios Estados miembros

(150) Tapia Salinas, Luis, ob. cit., p. 15

(151) Golstein, René, La convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant a bord des aéronefs et les pouvoirs du commandant de aéronef. Revue française de droit aérien p. 21 No. 1, 1964, París.

(152) Matesco Matte, Traité de droit aérien aéronautique, citado por Pontavie, E. du ob. cit. p. 302

de la O.A.C.I. expresaron su descontento con dicho instrumento internacional (153), - éste fue el primer paso dado para combatir los apoderamientos ilícitos de aeronaves.

Todas las fallas y deficiencias que presentó el Convenio de Tokio, determinó el surgimiento de otro tratado alusivo a tales delitos el de la Haya de 1970.

(153) Douglas Joyner, Nancy, *Aerial hijacking as an international crime*, Oceana Publications. p. 160. New York, 1974.

3.5.2 TRATADO DE LA HAYA DE 1970

El Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, fue declarado accesible a su firma el 16 de diciembre de 1970, tras de haber concluido en la ciudad de La Haya Holanda, una Conferencia Diplomática que fue convocada por la O.A.C.I. Este Tratado que entró en vigor el 14 de septiembre de 1971, es considerado como el instrumento internzional más importante para la sanción de tales atentados aéreos.

Definición del delito.- La definición de la transgresión enunciada en este tratado es más amplia que la del Convenio de Tokio, dado que toma en cuenta otros elementos adicionales. De acuerdo al artículo 1. comete delito toda persona que a bordo de una aeronave en vuelo:

a) Ilícitamente mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza control sobre la misma, o intente cometer cualquier de tales actos;

b) Sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cualquiera de tales actos.

La expresión "en vuelo" comprende todo el tiempo que transcurra desde el momento en que se cierran todas las puertas externas de la aeronave después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de tales puertas para el desembarque.

Medidas en caso de delito.- Este aspecto tiene especial interés puesto que se estipulan obligaciones concretas a los Estados donde se encuentre el culpable del --

apoderamiento. Conforme al art. 6, inciso 1, se solicita a toda aquella nación contratante en cuyo territorio se encuentre el autor del apoderamiento, que proceda a su detención la cual será mantenida por el tiempo que sea necesario para permitir la iniciación de su enjuiciamiento o extradición. Ahora bien, de acuerdo al art. 7, dicho Estado (donde se encuentra el culpable) debe de extraditar al delincuente o someter el caso, sin -- excepción alguna y con independencia de que el delito haya sido o no cometido en su territorio, a sus autoridades competentes para el ejercicio de la acción penal (154).

Este mismo artículo establece para efectos de enjuiciamiento que "dichas autoridades tomarán su decisión en las mismas condiciones que las aplicables a los delitos comunes de carácter grave", conforme a su respectiva legislación. Lo anterior se ve reforzado en virtud del art. 2, según el cual las naciones contratantes se obligan a imponer para tal delito penas severas; "queda al arbitrio de cada Estado determinar cual es la penalidad que considera severa a tales efectos" (155)

Otras medidas a aplicar por los Estados contratantes de este convenio son, el -- restablecimiento de los poderes y atribuciones del comandante, de una aeronave que ha ya sido objeto de algún apoderamiento; devolución del aparato así como su carga a sus legítimos poseedores; notificación al Consejo de la O.A.C.I. acerca de los datos que tenga sobre la ejecución del delito y sus consecuencias.

Jurisdicción aplicable. - El problema de jurisdicción que plantea el delito de apoderamiento ilícito de aeronaves es contemplado en el art. 4 de este tratado. Todo Estado contratante adoptará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre el

(154) Mankiewicz, R. H. ob. cit. p. 404

(155) White, Gillian M. E. ob. cit. p. 42

delito en los siguientes casos:

- a) Si el delito se comete a bordo de una aeronave matriculada en tal Estado;
- b) Si la aeronave a bordo de la cual se comete el delito, aterriza en su territorio con el delincuente a bordo;
- c) Si el delito tiene lugar a bordo de un avión arrendado a una persona que en tal Estado tenga su oficina principal o residencia permanente.

También podrá establecer su competencia sobre el delito todo Estado contratante, en el caso de que el presunto delincuente se halle en su territorio y no conceda la extradición del o los individuos en cuestión, y por último el país designado como Estado de matrícula, por organizaciones de explotación en común del transporte aéreo u organismos internacionales.

Este convenio al igual que el de Tokio, no descarta la competencia penal ejercida conforme a las leyes nacionales de los Estados contratantes.

El Tratado de la Haya no establece cual de los países ha de tener prioridad en el ejercicio de su jurisdicción; dependerá de las circunstancias del apoderamiento, cual de las naciones de entre las que tengan competencia ha de promover en cada caso la acción penal pertinente (156), pero cualquier nación que tenga en su poder al delincuente, se encuentra facultada y además le es requerido enjuiciarlo (157).

(156) Ibidem. p. 44

(157) Dinstein, Yoram, Criminal jurisdiction over aircraft hijacking. *Israel Law Review* p. 190, Vol. 7. No. 2 abril de 1972, Jerusalén.

Extradición.- El art. 8 de este instrumento internacional, dispone que el apoderamiento ilícito de aeronaves se considera incluido entre los delitos que dan lugar a la extradición en todo tratado de extradición celebrado entre naciones contratantes. Dichos países se comprometen a incluir el referido delito como extraditable en todo futuro convenio de extradición que celebren entre sí. Cuando un Estado contratante que subordine la extradición a la existencia de un tratado, reciba de otro país contratante con el que no tenga tratado, una solicitud de extradición, el inciso 2 del art. 8 preceptua que el Estado requerido podrá discrecionalmente considerar el convenio (de la Haya), como la base jurídica necesaria para la extradición del delincuente que haya cometido el referido delito.

Dado que comunmente una nación puede lograr la extradición de un delincuente, cuando su regreso es demandado con objeto de someterle a juicio en razón de un delito perpetrado en el territorio del país que solicita su extradición, el párrafo 4 del artículo 8 establece que para "los fines de extradición entre Estados contratantes, se considera que el delito se ha cometido no solamente en el lugar que ocurrió, sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción...". Por otra parte se estipula que la extradición estará supeditada a las condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido. Al respecto hay que mencionar que "La no aplicación de la extradición a las infracciones políticas constituye una regla general del derecho internacional; que no podría ser derogada por un convenio especial" (159). El derecho interno de los Estados, fue considerado en este instrumento internacional, debido a que los Estados son particularmente sensibles en materias de su exclusividad soberana para otorgar asilo político a -

(159) Murillo Ribera Fernando, Ob. cit. p. 33

algún individuo (159), si se considera que el caso lo amerita.

La Convención de la Haya no establece ninguna obligación de extraditar al culpable a ningún país en particular (160), el apoderamiento ilícito de un aparato es considerado como un delito que da lugar a la extradición y deja a discreción de las legislaciones nacionales de los países contratantes, determinar en que caso debe otorgarse la extradición.

Si por cualquier razón el Estado de aterrizaje niega su competencia de jurisdicción, o si al contrario los culpables son juzgados por él, y condenados, ellos no deberán ser extraditados, pero si el país de aterrizaje puede rehusar la extradición si considera que tal es solicitada con un propósito político (161).

A pesar de que en esta convención se estableció la extradición como principal legal internacional en relación dichos delitos aéreos, su aplicación se encuentra subordinada al derecho interno de las naciones y los tratados bilaterales celebrados por las mismas (162).

(159) Guillaume, Guilbert, Ob. cit. p. 384

(160) Feller, S. Z. ob. cit. p. 210, vol. 7 no. 1 abr. 1972. Jerusalén

(161) Contastinoff, Jean,, ob. cit. p. 232

(162) Machuca, Lilia, La piratería aérea, nuevo delito internacional, Revista del Centro de Relaciones Internacionales. p. 67, No. 5 feb. 1972, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la U.N.A.M.

3..5.3 TRATADO DE MONTREAL DE 1971.

Este tratado además de contemplar el apoderamiento ilícito de una aeronave, - incluye los ataques armados perpetrados en tierra contra las aviones, personas a bordo, terminales aéreas, e instalaciones y servicios que utiliza la aviación internacional.

Esta convención fue firmada el 23 de septiembre de 1971, en la ciudad de Montreal Canadá. Su nombre exacto es "Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil", la cual entró en vigor el 14 de noviembre de 1972.

Definición del delito .- Este tratado estipula que comete un delito, toda aquella persona que ilícita e intencionalmente:

- a) Efectúe contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia que signifiquen un peligro para la seguridad del aparato;
- b) Destruye una aeronave en servicio o la incapacite para el vuelo;
- c) Coloque o haga colocar en un avión en servicio, un artefacto o substancia - capaz de destruir tal aeronave, o provocarle desperfectos que la incapaciten para el vuelo;
- d) Destruya o dañe las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento de una manera que signifique un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;
- e) Comunique deliberadamente, informes falsos poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

También comete un delito la persona que sea cómplice del individuo que efectue los actos antes referidos.

A efectos de este convenio se considera que una aeronave esta en servicio, desde que el personal de tierra o la tripulación, principia las operaciones previas a un determinado vuelo hasta 24 horas después de cualquier aterrizaje.

Con estas medidas ha deseado completarse el ciclo indispensable para que a nivel internacional se disponga de las normas necesarias para la protección de la aeronavegación (163).

Medidas en caso de delito.-Este tratado contempla las mismas normas estipuladas en el Convenio de la Haya e insta también a las naciones contratantes a imponer "penas severas" a los autores de los delitos definidos. La severidad de las penas puede variar de una a otra nación y así un mismo delito de características idénticas puede ser objeto de sanciones diferentes según el Estado que juzgue a estos delincuentes. Por otro lado, se establece que las naciones parte notifiquen al Consejo de la O.A.C.I., cuando se presenten tales atentados, así como las medidas tomadas en relación con los culpables y el resultado de todo procedimiento de extradición.

Jurisdicción.- En esta materia además de los aspectos previstos en el tratado de la Haya, las naciones contratantes podrán establecer su competencia:

- a) Si el delito es cometido en su territorio;
- b) Si el delito es cometido en contra o abordo de una aeronave matriculada en su

Estado.

(163) Mapelli López, Enrique, ob. cit. p. 232

Extradición .- En lo referente a este aspecto se preve que:

1) Los delitos contemplados en este instrumento internacional se considerarán - incluidos entre aquellos que dan lugar a extradición en todo futuro tratado de extradición celebrado entre países contratantes.

2) El presente tratado se podrá considerar discrcionalmente como la base jurídica necesaria para la extradición de los culpables de estas infracciones;

3) Las naciones parte que no supediten la extradición a la existencia de un tratado reconocerán los referidos delitos como caso de extradición la cual estará sujeta a - las condiciones exigidas por la legislación de la nación requerida.

El Convenio de Montreal es prácticamente similar al de la Haya, y lo que se ha pretendido con este instrumento internacional es incluir los nuevos delitos perpetrados en tierra contra la seguridad de la aviación civil internacional, como son los ataques armados y los actos de sabotaje (164).

Este tratado, no contó con gran apoyo internacional dado que las naciones consideraron que era más eficaz sancionar y contener los ataques terroristas por medio de sus respectivas legislaciones que a través de esta convención internacional (165).

Las convenciones de Tokio, la Haya, y Montreal, presentan fallas considerables y no significan la solución definitiva para la sanción de los apoderamientos ilícitos de aeronaves: dichos tratados ofrecen mas bien una base que podría servir de punto de partida en la búsqueda de mejores soluciones. (166)

(164) Atala, Charles, *Le hijacking aerien ou la maitrise ilicite D'aeronef, hier aujourd'hui, demain.* Editions Leméac Inc. pp. 28-29, Ottawa, 1973.

(165) C. S. Thomas M. J. Kirby, *The Convention for the supression of unlawful, acts against the safety of civil aviation*, p. 171 1976, New York,

(166) Laszlo, F. J., *La represión de la capture ilicite D'aeronef.* Rvue internacionales de droit penale, 47 année No. 3 y 4 3 y 4 trim 1976.

Aunque estos convenios han significado un gran adelanto, su ineficacia en la práctica es palpable por la circunstancia que en el transcurso de los años posteriores a la conclusión de tales instrumentos internacionales, la Organización de la Aviación Civil Internacional y la Organización de Naciones Unidas han continuado buscando medios tendientes a la represión de estos incidentes aéreos sin haberlo logrado exitosamente.

CONCLUSIONES

PRIMERA;

Hacia el final de la década de los años cincuenta, la Aviación Civil se vio afectada por un nuevo delito internacional; el apoderamiento ilícito de aeronaves, el cual ha sido el reflejo de tensiones políticas, luchas ideológicas y conflictos diversos en el plano nacional e internacional.

SEGUNDA;

Este fenómeno que proliferó de manera considerable en el transcurso de los años sesenta, ha sido en el Medio Oriente el resultado de las relaciones antagónicas entre las organizaciones palestinas y el Estado de Israel por el estancamiento del problema del pueblo palestino en perjuicio de este último desde 1948. Sin embargo, tales incidentes aéreos no han llegado a modificar el Estatus Quo en dicha región a diferencia de la zona del Caribe que sí se vio alterado. Varias naciones del área se vieron forzadas a suscribir con Cuba acuerdos bilaterales de extradición a pesar de no tener relaciones establecidas con el gobierno de este país por haberse solidarizado con el boicot económico y diplomático que fue decretado por la O.E.A.

TERCERA;

Si bien estos atentados han tenido una trascendencia internacional significativa, ellos no han llegado a ser causa determinante en la formulación de la política exterior de la mayoría de los países que han estado involucrados en tales incidentes excepción hecha de Cuba y los Estados Unidos.

CUARTA;

Los apoderamientos ilícitos de aeronaves han sido utilizados también como arma de presión, estrategia de lucha y como medio de propaganda por algunas organizaciones políticas que han logrado dar proyección internacional a los propósitos y fines de su agrupación y aumentar su capacidad de negociación frente al Estado de matrícula de la aeronave que ha sido objeto de dichos actos, mediando la vida de personas inocentes ajenas a este problema.

Tal es el caso de las organizaciones palestinas, las cuales lograron centrar cada vez más la atención de la opinión pública mundial, sobre el problema del pueblo palestino, situación que determinó conjuntamente con la labor desarrollada por la O.L.P. que la Organización de Naciones Unidas le reconociera al pueblo palestino sus inalienables derechos en 1976, a pesar de que el problema ya había sido tratado en otras ocasiones, por la Asamblea General de dicho organismo internacional.

QUINTA;

Este delito no ha podido evitarse ni sancionarse satisfactoriamente, debido a que los países hacia donde los autores de estos actos dirigen las aeronaves, no siempre otorgan la extradición de estos individuos al Estado que la solicita a fin de enjuiciarlos, por considerarlos perseguidos políticos. Además, la mayoría de estas naciones, no son parte de los 3 convenios internacionales referentes a dicho delito, y algunos Estados que son contratantes de estos instrumentos internacionales, no han cumplido con ciertas obligaciones estipuladas en ellos por lo que en considerables ocasiones han resultado ser inefectivos en la práctica.

SEXTA;

Por lo antes dicho, es conveniente que bajo el marco de las Naciones Unidas se convoque a una conferencia a fin de celebrar un nuevo convenio internacional, en el que se delimite más ampliamente la diferencia entre un delincuente del orden común y un perseguido político; destacando por un lado, el derecho pleno a asilo que tiene el perseguido político; y contemplando por otro, severas sanciones para las personas que los cometen con un mero afán de lucro, además de especificar los casos en que procederá la extradición de esos individuos. Asimismo será preciso, atender a algunas consideraciones de ciertos gobiernos que por demás ven en ello una amenaza para sancionar a los individuos que atentan contra el orden político y social establecido por ellos.

SEPTIMA;

Tal medida es necesaria, puesto que a pesar de las diversas convenciones y declaraciones sobre asilo territorial y derechos humanos emitidas por las Naciones Unidas, - varios gobiernos han calificado de delincuentes comunes a auténticos perseguidos políticos con el fin de obtener la extradición de la persona en cuestión, cuando existe una diferencia fundamental entre ambas categorías de actos.

OCTAVA;

Evitar y prevenir este fenómeno, depende también de la actitud política de los Estados ante tales incidentes aéreos, no se trata de encontrar sólo una solución jurídica sino una solución política y social. Esta consistiría en el estricto cumplimiento y respeto por parte de los gobiernos, de los derechos humanos y políticos de los ciudadanos que

se encuentran sometidos a su autoridad, dado que ciertas desviaciones de aeronaves son igualmente la consecuencia de las relaciones antagónicas entre algunos gobiernos y ciertos sectores de la población, por la violación de los citados derechos. Asimismo, es necesario que el Estado al que se le requiera la extradición de una persona autora de dichos actos, haga un estudio minucioso del caso manteniendo imparcialidad y otorgar asilo, al infractor político que lo acredite siempre y cuando no haya extorsionado suma alguna o haya provocado la muerte de algún tripulante o pasajero del avión objeto de este acto.

NOVENA;

Aunque se debe considerar el perjuicio que implican dichos atentados para la seguridad de la aviación civil internacional, también se debe de tomar en cuenta las causas que han llevado a estos individuos a realizar tales actos, cuando los mismo reviste un carácter netamente político, dado que también es primordial el desarrollo y protección de los derechos políticos y sociales de la Humanidad.

BIBLIOGRAFIA

- Actas procesales de derecho vivo, Cuadernos Latinoamericanos del derecho en acción.
Tercer aniversario volumen XII Nos. 34, 35 y 36, Editores impresores Gráfica,
Caracas Venezuela.
- Agrawal, S.K., Aircraft hijacking and international law. Oceana publications, New
York, 1973. 9. 19
- Atala, Charles, Le hijacking aérien ou la maîtrise illicite E. Aeronef hier aujourd'hui,
demain. Editions Leméac Inc. pp. 28, 29 Otawwa, 1973.
- Bauza Araujo, Alvaro. El apoderamiento ilícito de aeronaves, ciclo de conferencias
de derecho aeronáutico, Panamá 1970.
- Coloqui de juristas árabes sobre Palestina, Argel 22-27 de julio de 1976. Editado por
el Ministro de Justicia de Argelia.
- Constantinoff, Jean, Chambre de Commerce Internationale, Revue Generale de L'Air et
de L'Espece, 1970, No. 2, París.
- De la Pradelle, Paul, Les detournements D'Aerore f et le droit internationale, Revue Ge
nerale de L'Air et de L'Espace 1969, No. 3 París.
- Desvio de aviones, boomerang lanzado contra el gobierno imperialista de los E.E.U.U.
Ministerio de Asuntos Exteriores de Cuba. La Habana, 1970.

- Distein, Yoram. Criminal jurisdiction over aircraft hijacking. *Israel law review*. Vol 7 No. 2, abril de 1972, Jerusalén.
- Douglas Joyner, Nancy, *Aerial hijacking as an international crime*, Oceana Publications. New York, 1974.
- Du Pontavice, Emmanuel, La porterie aérienne: notion et effects. *Revue Generale de L'Air et de L'Espace*, 1969 No. 3 París.
- Escarpit. M., Tolérance ou Complicite, *Le Monde*, 1 de septiembre, 1969.
- Etiene, J. P. Une nouvelle forme de lute, *Le monde* 3de septiembre de 1969.
- Evans E., Alona, *Aircraft hijacking: its cause and cure*. *American Journal of International Law*, octubre 1969, Vol. 63 No. 4 Washington.
- Facts on File Inc., *Facts on File*, New York, 1961, 1968, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978.
- Feller, S. Z., Comment on criminal jurisdiction over aircraft hijacking *Israel Law Review*, Vol. 7 No. 1, abril 1972, Jerusalén.
- Feller, S. Z., La Piraterie Aérienne dans le droit penal israeline. *Revue internationale de droit penale*, 47 année No. 3 y 4 3e y 4 trim. 1976, París.
- Fernández Carlos, *El Asilo Diplomático*. Editorial Jus, México, 1970
- Folchi, O. Mario., Apoderamiento antijurídico de aeronave en vuelo. *Revista de Derecho penal y criminología*, No. 2, 1970. Buenos Aires.
- Goldstein, René, *La convention relative aux infractions et á certains autres actes a*

bord des aeronefs et les pouvoirs du commandant de aeronef. Revue française droit aérien, 1964 No. 1 París.

González Jantzen, Ignacio. La Revolución Palestina. Ed. Galache, México, D.F. 1977.

Goytisolo, Juan, Entrevista con uno de los jefes de Al Fatah, Colonialismo y descolonización. Editorial 3 continentes, Buenos Aires 1969.

Guillaume, Gilbert M., La Convención de la Haya de 16 de diciembre 1970, pour la repression de la capture illicite D'Aeronefs, Revue française de droit aérie, 1971, No. 4 París.

Guillaume Gilbert, M. La piraterie aerienne et les derniers travaux de L'O.A.C.I. 6 ce sujet. Revue generale de L'Air et de L' Espace. 1973 No. 3 París.

Hadawi, Sami, Palestina partitioned 1947-1958. Arab Information Center, New York, 1959

Hechos de Israel, Ministerio de Relaciones Exteriores de Israel, Jerusalén, 1974.

Hess, L. John, Negotiations for release of the captives, New York Times, septiembre 15, 1970.

Jacquemin, Jorges, L'Aerocriminologié, Il Diritto Aéreo II Trim No, 42 1972, Roma.

Jan Osmańczyk, Edmund, Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas. Fondo de Cultura Económica, México, 1976.

Jenner A. Fernández, La extradición y los delitos políticos, Revista de abogados año VI No. 57 septiembre de 1950, Sn José Costa Rica.

- Keesing's Contemporary Archives, Keesings' Publications Limited, London 1969-1970.
- Khalidi, Walid, Plan Dalet. Oficina de Información de la Organización para la Liberación de Palestina, O.L.P.
- Laszio J., Marcus F., La represión de la capture illicite D' Aeronef. *Revue internationale de droit penale*, 47 année No. 3 y 4 1976.
- Luna David, Alejandro, El asilo político. Editorial Universitaria, San Salvador, 1962.
- Machuca, Lilia, La piratería aérea, nuevo delito internacional, revista del Centro de Relaciones Internacionales, No. 5 febrero 1972, F.C.P. y S. U.N.A.M.
- Mankiewicz R. H., le détournement D'Avions, *Revue Francaise de Droit aérien*, 1971, no. 4 Parfs.
- Mapelli López, Enrique, Capture illicite D'Aeronefs, *Revue Francaise de Droit Aérien*, 1972, No. 3 Parfs.
- Mapelli López, Enrique, Consideraciones sobre la extorsión de aeronaves. Ponencia presentada al V Congreso Penal y Penitenciario Iberoamericano y Filipino, La Coruña 1969.
- Mapelli López, Enrique, Convenio sobre medidas conjuntas a aplicar a los estados que no cumplen los tratados que se refieren a los delitos aeronáuticos. II Distrito Aéreo, IV. trim, 1974, Roma.
- Mapelli López, Enrique, los delitos aeronáuticos y el derecho internacional. Academia Gallega de Jurisprudencia y Legislación, La Coruña, 1975.

- McWhinney Edward, *Aerial piracy and international law*. Oceana Publications, New York, 1971.
- Meyer Alex, *Une nouveau problemé juridique: la piraterie aérienne*, *Revue Francaise de Droit Aérienne*, 1969 No. 3 París.
- Middendorff, Wolf, *rapto, toma de rehenes, secuestro de personas y aviones*. Ed. Espasa Calpe, S.A., Madrid, 1976.
- Milenkovic, Slovan. *Los secuestros aéreos y el estado moderno*. *Revista Política Internacional*. abril 1978, Belgrado.
- O.A.C.I., *Actes de violence contre le transport aérien civile internationale*, *Revue Francaise de Droit Aérien*, 1970 No. 4 París.
- O.A.C.I., *Comité internationale chargé de enquerer sur les actes de intervention illicite dans la aviation civile*. *Revue Generale de L'Air et de L'Espace*. 1969 No. 2 París.
- O.A.C.I. *Comité Juridique*, *Revue Generale de L'Air et de L'Espace* 1973, No. 1 París.
- O.A.C.I. *Piraterie aérienne*, *Revue Generale de L'Air et de L'Espace* 1970, No. 3 París.
- Pourcelet, Michel, *La capture illicite D'Aeronef*. *Revue general de L'Espace*, 1969 No. 3, París.
- Rashes Mohamed, *Hacia el Estado Palestino, Misión de la Liga de los Estados Arabes*, Buenos Aires, 1976.
- Reichter, Rolf, *Historia de Palestina*, Editorial Herder, Barcelona, 1963.

- Rutgers, Hendrick, Conventions on penal law regarding aircraft. Universidad de Utrech, 1978.
- Solar José David, El Conflicto de Oriente Medio. Ed. Prensa Española, Madrid, 1975.
- Sundberg, W. F., Jacob, Abu Thalaat, la guerre contre L'Aviation civile internationale Revue Francaise de droit aérien, 1972 No. 3 París.
- Tapia Salinas Luis, Murillo Rubiera Fernando, Medidas para la sanción de los actos ilícitos contra la navegación aérea. Instituto Hispano Luso Americano de Derecho Internacional, ponencia presentada en México, 1974.
- Thomas C. S. Kirby, M. J., The convention for the supression of unlawful acts against the safety of civil aviation. The international and comparative law quaterly, vol. 22 part. I enero de 1973, Londres.
- Valay. M. E., le detournement des aeronefs. Revue generale de L'Air et de L'Espace, 1969, No. 3 París.
- Valladao Haroldo, Pirateria aérea, nouveau delit internationale. Revue generale de L'Air et de L'espace 1969 No. 3 París.
- Von Grunebaum, Gustave, E., El Islam II. Desde la caída de Constantinopla hasta nuestros días. Historia Universal siglo XXI, Vol. 15 México D.F., 1975.
- White Gillian, M. E. El convenio de la Haya, la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves. Revista de la Comisión Internacional de Juristas, No. 6 abril-junio de 1971, Ginebra.

Wilkinson, Paul, *Political terrorism*, Mc. Millan, Londres, 1974.

Documentos:

Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves.

Tokio 1963, Doc. No. 8364.

Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil.

Montreal, 1971 Doc. No. 8966

O.A.C.I. Boletín Informativo de 1979, vol 34 No. 11

Tratados y Convenciones interamericanas sobre asilo y extradición. Unión Panamericana,

Secretaría General, Organización de Estados Americanos, Washington. Serie sobre

tratados 34 O.E.A. documentos oficiales, O.E.A. sex x 7 (español), 1967.