

EL SECUESTRO DE AERONAVES

Por José María PUJADAS DE LA SOTA
Comandante Auditor del Aire.

SUMARIO: 1.—INTRODUCCION: A) Libertad y seguridad del tránsito aéreo. B) Actualidad del problema.—2. EL DELITO: A) Terminología. B) Definición. C) Elementos: 1) Ilicitud; 2) Apoderamiento; 3) Violencia o intimidación; 4) Aeronave en vuelo: 4.1.) Que se halle en su interior: 4.2.) Que la aeronave se halle en vuelo. 5) Desviación de la ruta.—3. NATURALEZA JURIDICA DEL DELITO: A) Delito aeronáutico. B) Delito internacional.—4. JURISDICCION.—5. EL DELINCUENTE: A) Los motivos. B) Peligrosidad del delincuente.—6. LA LUCHA CONTRA ESTA MODALIDAD DELICTIVA: A) Medidas preventivas. B) Medidas represivas.—7. EN BUSQUEDA DE UNA SOLUCION AL PROBLEMA: A) En el ámbito nacional. B) En el ámbito internacional: OACI, ONU. 1) Convenio de Tokio. 2) Convenio de La Haya: 2.1.) Reconocimiento de una jurisdicción extraterritorial. 2.2.) Conflicto de jurisdicciones. 2.3.) Extradición. 3) Otros Convenios C) Otra factible solución.

1. INTRODUCCION

A) LIBERTAD Y SEGURIDAD DEL TRÁNSITO AÉREO

La seguridad y buen desenvolvimiento de la aviación civil internacional es una cuestión de primordial y común interés para todos los países y pueblos del mundo. Todos los Estados, por diferentes que sean sus intereses, comparten el mismo el mismo interés básico en la preservación y fomento del transporte aéreo internacional que contribuye a la difusión de los conocimientos y a la consolidación de los vínculos culturales y comerciales y de cooperación entre las naciones. La moderna sociedad no puede funcionar debidamente sin una libertad y seguridad en el tránsito aéreo.

B) ACTUALIDAD DEL PROBLEMA

Sin embargo, esta libertad y seguridad del tránsito aéreo, se ha visto perturbada gravemente en estos últimos años, como consecuencia de los numerosos secuestros aéreos y demás actos de interferencia ilícita, más la piratería en sus diversas facetas que se han llevado contra la aviación comercial internacional.

Todos estos actos de apoderamiento, interferencia, etcétera, consiguen tres objetivos que no son de desear: Poner en peligro la vida e integridad personal de las personas que vuelan, al igual que sus bienes y las propias aeronaves; Afectar gravemente a la explotación de los servicios aéreos y Socavar la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil, introduciendo elementos de perturbación en la cooperación internacional.

Perturbación, que si en un principio tenía una área muy delimitada, casi prácticamente a los aviones de las líneas norteamericanas, que eran desviados a Cuba, hoy día pocos son los países que se ven libres de tales actos y realizados sobre cualquier espacio aéreo.

Actualmente, ninguna línea aérea, ningún pasajero, ningún país, se siente seguro frente a los apoderamientos ilícitos de aeronaves en vuelo. Es una preocupación constante y alarmante el hecho de que se esté aumentando el número de tales actos.

Incluso supone una perturbación para la paz, este hecho reiterado y con frecuencia alarmante del secuestro de aeronaves en pleno vuelo. Porque tales actos, además de constituir delitos, que mi moral, política y legalmente tienen justificación, constituyen también actos de agresión por parte de los gobiernos que dan asilo a los piratas aéreos, en contra de todas las naciones afectadas por el secuestro.

2. EL DELITO

A) TERMINOLOGÍA

Son múltiples y muy variadas las palabras que se han venido usando para determinar el acto de apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo.

En el mundo anglosajón, se define este hecho con la palabra «*Hijacking*».

MACIEL (1) lo expresa diciendo, que el delito es conocido en el campo internacional con la denominación de «*Hicking*» palabra del «*Slong*» norteamericano, que significa salteamiento o atraco a mano armada realizado mediante la interceptación de vehículos en marcha y que se originó, según se dice, en el «*Hi Jack*» (hola, Jack) con que los vagabundos saludaban a sus víctimas en el momento de asaltarlas.

Palabra muy limitada, no sólo territorialmente, al ser aceptada solamente por una parte del mundo —el anglosajón— y de difícil traducción a los otros idiomas, como igualmente al no recoger la realidad de los hechos en sus diversas formas y facetas.

Pero esto no es todo. EDMONT PETIT (2) dice que el argot no iba a detenerse aquí y la palabra «*Sky-jacking*», más apropiada aeronáutica, se utilizó muy pronto para designar a los secuestros de aviones. Pasa una etapa, y he aquí que aparece «*jetnapping*» por asimilación con la palabra universalmente conocida de «*kidnapping*». En términos oficiales y medios de

(1) ROGELIO N. MACIEL: *Desviación compulsiva de aeronaves en vuelo*. Aero-espacio, Buenos Aires, abril de 1969, pág. 55.

(2) *Piratas de alto vuelo*. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, número 353; abril 1970, pág. 297.

los Estados Unidos se utilizan, «*aircraft piracy*» y «*unlawful*» (apropiación indebida).

En Inglaterra cuyas costumbres siguen estando siempre tan influenciadas por las cosas y palabras de la mar, es igualmente, «*piracy*» la que con más frecuencia se lee, estando incluso recomendada por la I. L. A. (International Law Association).

El propio MACIEL (3) para estos actos, acepta la denominación de «Desviación compulsiva de aeronaves en vuelo.» Denominación que no puede ser aceptada, porque para cometer tales actos, no es necesario la desviación en su ruta de la aeronave, sobre todo a partir del Convenio de Tokio en que habla de interferencia o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, sin que sea necesaria la desviación, ni por otra parte, ha de ser forzosamente en forma compulsiva, que con arreglo al Diccionario de la Lengua, significa, obligar a uno, con fuerza o autoridad, a que haga lo que no quiere.

MAPELLI (4) los califica como de «extorsión», palabra que tampoco cuadra perfectamente, ya que conforme al Diccionario de la Lengua, significa acción y efecto de usurpar y arrebatar por fuerza una cosa a uno, o en su segunda acepción, como cualquier daño o perjuicio.

Para el Director de IATA (International Air Transport Association), en documento de 3 de enero de 1969, califica estos hechos, como de Agresión a mano armada contra aeronaves de líneas regulares. Con independencia de su competencia limitada a las líneas regulares, con lo que sustituyendo la palabra regular por comercial, quedaría solucionado el problema, pero no es preceptivo la «agresión a mano armada»; basta con cualquier clase de intimidación, ya que muchas veces se realiza sin la necesidad de armas. Por ello, es vocablo que tampoco convence.

Apoderamiento ilícito, interception, unlawful, seizure, apropriação ilícita, es decir, apropiación ilícita, es lo que ha retenido la OACI para su vocabulario oficial.

(3) *Ob. cit.*

(4) *Consideraciones sobre la extorsión de aeronaves.* V Congreso Penal y Penitenciario Ibero-americano y Filipino. La Coruña (España), del 4 al 6 de septiembre de 1969.

El Convenio de Tokio de 14 de septiembre de 1963, sobre infracciones cometidas a bordo de aeronaves, si bien no define, en su capítulo IV, dice «Apoderamiento ilícito de aeronaves.»

El Delegado de Ghana (5) en las reuniones para el Convenio de La Haya de 1970, proponía se identificará el delito por su nombre y en principio presentaba «piratería aérea» o «secuestro aéreo», aunque finalmente propusiese como otra alternativa la expresión de «apoderamiento ilícito de aeronaves».

Por su parte el delegado de Canadá (6), expresaba su opinión de que la precisión en las expresiones empleadas en el Convenio, ayudaría a los legisladores nacionales a ser igualmente precisos. Pero fuese cual fuese la denominación que se diese al delito en el mismo, sería conocido por el público, como el «Convenio sobre secuestros.»

El delegado de Kenia (7), prefería el título «Convenio sobre apoderamiento ilícito de aeronaves» y dijo que la palabra «delito» en el texto podría ampliarse, mediante la adición de la frase «popularmente mencionado como secuestro».

La propuesta de Ghana para que se definiese el delito, fue rechazada por 21 votos contra 17 con 14 abstenciones. En su consecuencia, se acordó no poner ningún nombre al delito definido en el artículo 1.º y que se considera como el apoderamiento de la aeronave o el ejercicio del control de la misma.

Deliberadamente hemos dejado para el final las palabras «piratería aérea» y «secuestro aéreo», que son las expresiones que con más fuerza han sido introducidas por los medios de comunicación oficial (prensa, radio y televisión).

No obstante ello, dichas expresiones no son aceptadas por la doctrina, sobre todo la expresión «piratería» por su marcado matiz marítimo. En el Convenio de La Haya se define el delito «Como toda persona que, a bordo de una aeronave en vuelo, ilícitamente, mediante violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma, o intente cometer cualquiera de tales actos». Concepto en el que no encaja la palabra piratería, tal como se de-

(5) Actas de la Conferencia de Derecho Aéreo. La Haya, diciembre de 1970. Editadas por OACI en 1972. Volumen I, pág. 37.

(6) Volumen anteriormente citado, pág. 37.

(7) Volumen anteriormente citado, pág. 38.

fine en el Convenio sobre Alta Mar de Ginebra de 1958, que en su artículo 15, la piratería implica un acto ilegal de violencia cometido a) *para fines privados*, por la tripulación o pasajeros de un barco o aeronaves privados, y b) realizados sobre *alta mar* o en un lugar *fuera de la jurisdicción de cualquier estado*, c) contra *otro* barco o aeronave o personas o bienes en el mismo.

Lo que ocurre es, que bajo el título general de «interferencia ilícita» o (también acto de intervención ilícita) la OACI agrupa dos categorías bien distintas de actos: la «captura ilícita en vuelo» y el «sabotaje o ataque armado de los aviones e instalaciones en tierra». Por ello, como en la Convención de La Haya sólo se trata de la primera de ellas, es por lo que no encaja la palabra «piratería» y se tuvo muy en cuenta no hacer la menor alusión a ella.

Otro tanto ocurre en nuestra legislación española, que en la Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea, y dentro del capítulo III. Delitos contra el Derecho de Gentes, se recogen en el artículo 40, dos figuras delictivas distintas: la primera, los que con violencia o intimidación se apoderan de la aeronave en que vuelen o faciliten a otros su apoderamiento; y la segunda, los que desde el aire, tierra o mar, y por cualquier medio, provoquen la caída, pérdida, incendio, aterrizaje o amarraje de una aeronave, con el propósito de apoderarse de ella o de atentar contra las personas o cosas que se encuentren a bordo. Para la primera figura, que es similar a la interferencia ilícita del Convenio de La Haya, encuadra la terminología de secuestro, que aparte su carácter jurídico procesal, es también, según el propio diccionario de la lengua española, el acto de aprehender indebidamente a una persona para exigir dinero por su rescate, o para otros fines, y en todos los actos de interferencia ilícita, quedan tanto los tripulantes como los pasajeros retenidos por el secuestrador. Para la segunda figura, encuadra el concepto de «piratería» recogido en el Convenio sobre Alta Mar de Ginebra de 1958. En la referida Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea, y en su artículo 39 recoge un secuestro de aeronaves similar al del párrafo primero del artículo 40 en que por sus circunstancias de lugar y tiempo, da lugar a un delito de secuestro con características

especiales y que para BRAVO NAVARRO (8) es un secuestro cualificado.

Por ello, a nuestro modo de entender, lo que no se puede hacer, es pretender recoger en una sola palabra, las dos figuras delictivas a que nos venimos haciendo referencia, especificadas entre los delitos contra el derecho de gentes, pero sí, la palabra «secuestro» si hacemos referencia al número primero del artículo 40 y la de «piratería», la correspondiente al número segundo.

Ello, no quiere decir, que no aceptamos la expresión de interferencia ilícita como se recoge en los Convenios de Tokio y La Haya, y que a mayor abundamiento, servirá para que las respectivas legislaciones nacionales, se habituen a emplear dicho término con carácter internacional, pero que las expresiones «secuestro o piratería aérea», son las que mejor se adaptan para la calificación popular de tales hechos, sin especificación de que su calificación legal, corresponda a uno u otro número del citado artículo 40 y que por otra parte, es el aceptado comúnmente por los diversos medios de comunicación (prensa, radio y televisión).

B) DEFINICIÓN

MAPELLI (9) define este delito «Como el delito internacional, atentatorio a la libre comunicación de los pueblos y a la seguridad de la navegación aérea, que se comete mediante violencia o intimidación realizadas sobre personas o cosas, a fin de someter al control del agente una aeronave comercial en vuelo que ha perdido la protección efectiva de las autoridades situadas en tierra, desviándola antirreglamentariamente de su ruta, establecida según los planes de vuelo, desposeyendo al Comandante, del legítimo ejercicio de sus funciones y realizando ello con propósitos ajenos a los servicios de transporte a que está afecta la aeronave, bien tenga lugar la violencia o intimidación sobre la máquina, cosas transportadas, sus ocupantes, viajeros

(8) *Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo*. Revista de Aeronáutica y Astronáutica; núm. 356, julio 1970, pág. 544.

(9) *El apoderamiento ilícito de aeronaves*. Revista de Aeronáutica y Astronáutica; núm. 371, octubre 1971, pág. 779.

o miembros de la tripulación y pudiendo tener lugar la violencia o intimidación por persona o personas ocupantes de la propia aeronave, o por quien o quienes se encuentran fuera de la misma, cualesquiera que sea utilizado.»

ALVAREZ ROLDÁN (10) sin definir el delito de secuestro de aeronaves, lo considera como el apoderamiento y desviación de su ruta prevista de una aeronave en vuelo, o excepcionalmente, cuando se halla dispuesta a emprenderlo, mediante violencia o maquinación fraudulenta ejercidas sobre el Comandante de la misma o miembro de la tripulación o pasaje, por persona o personas a bordo.

BRAVO NAVARRO (11) define el delito de apoderamiento o secuestro, como «todo acto de violencia cometido a bordo de aeronave en vuelo, que tienda ilícitamente a someter ésta al control del agente, despojando al Comandante y personal de tripulación de sus facultades de mando y dirección».

El Convenio de Tokio de 1963, no declara que un acto de apoderamiento ilícito y por la fuerza de una aeronave o del control de la misma, constituya un delito, porque no define delitos, pero sí en su capítulo IV, artículo 11 núm. 1.º dice que existe apoderamiento ilícito de aeronaves, «Cuando, mediante violencia o intimidación, una persona cometa a bordo cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o esté a punto de cometer tales actos.»

En el proyecto presentado para su discusión y aprobación en la conferencia internacional de derecho aéreo de La Haya (celebrado en diciembre de 1970) en su artículo 1.º se dice que comete delito (que en adelante se denominará «el delito»), toda persona, que a bordo de una aeronave en vuelo:

a) Ilícitamente, mediante violencia o intimidación, se apodere de tal aeronave o ejerza el control de la misma, o intente cometer uno de tales actos, o

(10) *El secuestro de aeronave*. Revista de Aeronáutica y Astronáutica; núm. 346, septiembre 1969, pág. 695.

(11) *Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo*. Revista de Aeronáutica y Astronáutica; núm. 356, julio 1970, pág. 354.

b) sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer uno de tales actos.

Discutido el referido proyecto, quedó aprobado y redactado su artículo 1.º de la siguiente forma:

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

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

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

Concepto que como se aprecia, se basa totalmente en el proyecto, con la única diferencia de incluir la amenaza de violencia y cualquier forma de intimidación, para que no pueda quedar excluida, ninguna forma de intimidación.

De las definiciones doctrinales anteriormente expuestas, con excepción de la de BRAVO NAVARRO, se establece como elemento indispensable, que exista una desviación antirreglamentaria de la ruta, o simplemente una desviación en la ruta prevista, pero estimamos que dicha circunstancia no es necesaria para calificar los hechos como constitutivos del delito de secuestro aéreo, y que desarrollaremos más ampliamente en el capítulo siguiente, al ir examinando los diversos elementos constitutivos del delito.

Por ello, a nuestro modo de entender, al considerar que los elementos básicos que deben de entrar en la definición del secuestro son:

- a) Que el acto fuera ilegal.
- b) Que existiese fuerza o intimidación.
- c) Que se cometiese el acto a bordo de aeronave.
- d) Que el acto tuviese lugar «durante el vuelo» y
- e) Que el acto consistiese en apoderarse de la aeronave o ejercer el control de la misma de cualquier forma, definimos el delito de secuestro aéreo, como «El acto de apoderarse del control o de la posesión de una aeronave ilegalmente, mediante violencia o cualquier clase de intimidación, por parte de persona o personas que se hallen a bordo de la misma, estando ésta en vuelo».

C) ELEMENTOS

1. *Ilicitud.*

El requisito de la ilicitud, es uno de los elementos constitutivos del concepto del delito de secuestro aéreo. La expresión «ilícito» viene recogida en los conceptos que sobre el secuestro aéreo, dan los autores para definirlos. Igualmente, tanto en el Convenio de Tokio de 1963 sobre infracciones cometidas a bordo de aeronaves, como en el Convenio de La Haya de 1970, sobre represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, viene exigiéndose dicho elemento. Por el contrario, nuestra Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea, de 24 de diciembre de 1964, en su artículo 40 número primero, que recoge la figura del delito de secuestro de aeronaves, no hace para nada referencia a dicho requisito, limitándose a decir, que comete dicho delito «los que con violencia o intimidación se apoderen del aeronave en que vuelen o faciliten a otros su apoderamiento». No olvidemos que dicha Ley, pionera de las leyes sobre secuestros aéreos, es un tanto arcaica, y que dada la dinamicidad del derecho penal aeronáutico, requiere una puesta al día. No obstante esa omisión, no quiere decir que no se exija el requisito de la ilicitud para la calificación del delito. Si el apoderamiento fuese lícito, cabría decir que existía una causa de justificación, que legitimase dicho acto, pero el hecho en sí, habría sido tipificado.

Al discutirse la redacción del artículo 11 del Convenio de Tokio, hubo necesidad concreta de utilizar la expresión «ilícitamente» a fin de aclarar que el apoderamiento cometido por medio de la violencia, podría, en ciertas circunstancias ser legal.

Igualmente, al discutirse el Convenio de La Haya, se utilizó la expresión «ilícitamente» pese a que algún delegado se mostrase partidario de no utilizarla, porque entendía que bastaba que, en el apoderamiento concurriese la violencia o la intimidación, para tipificar el delito; pero no se tuvieron en cuenta dichos criterios y por la misma razón que en Tokio, se terminó expresándola. Pero es más, en dichas discusiones, había delegados que eran partidarios de utilizar la expresión «sin la

autorización legal» y otros la de «sin justificar», porque manifestaban que la palabra «ilícito» podía interpretarse de dos formas diferentes, a saber, como acto cometido sin la autorización legal, o como acto cometido sin justificación, es decir, no tanto en defensa propia o por accidente, como en el ejercicio de un derecho o en el desempeño de una función. Sea como quiera, es que en ambos Convenios, la ilicitud es uno de los elementos necesarios para dicha figura.

Algún autor, concretamente FOLCHI (12) prefiere la expresión «apoderamiento antijurídico» al considerar que la expresión «ilícito» no es solo lo contrario a la ley, sino también lo contrario a la ética, con lo cual el adjetivo es demasiado amplio para lo que realmente quiere destacarse. Otro tanto, sigue diciendo, cabe decir del apoderamiento ilegítimo, porque también lo ilegítimo no es sólo lo que está en contra de algo, sino lo que no es genuino o auténtico, ello de acuerdo con su etimología.

Por el contrario, todos los tratadistas patrios y entre ellos BRAVO NAVARRO (13) y MAPELLI (14) se hallan conformes en que la ilicitud en el apoderamiento, es elemento indispensable para tipificar el delito.

Estimamos, que dentro de nuestra terminología penal, el adjetivo que mejor encuadra para calificar estos apoderamientos, además de la violencia o la intimidación, es el de «ilegítimos», que conforme a reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo, equivale a decir, sin causa, razón o motivo que lo justifique.

Con ello se evita, que el término ilícito, pueda interpretarse en un sentido subjetivo, en cuyo caso el acto ejecutado por un menor, o por persona privada de razón, no sería ilícito, y en cambio se habría cometido el delito, aunque debiese quedar impune, por concurrir una causa de justificación.

Pero como quiera que el término «ilícito» interpretado ob-

(12) *El secuestro de aeronaves*. Conferencia dictada en el Ministerio de Comunicaciones el día 2 de julio de 1970. Caracas-Venezuela, página 12.

(13) *Ob. cit. de Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo* pág. 535.

(14) *Ob. cit. de Apoderamiento ilícito de aeronaves* pág. 778.

jetivamente, encuadra perfectamente en nuestro ordenamiento jurídico-penal, y a mayor abundamiento es el empleado en los Convenios internacionales, a cuya igualdad terminológica deben tender las respectivas legislaciones nacionales —para evitar problemas de interpretación y conflictos jurisdiccionales— lo admitimos como correcto.

2. *Apoderamiento.*

Otro de los elementos constitutivos del delito de secuestro de aeronaves, es el de apoderamiento de las mismas. En nuestra patria sólo ha habido un caso de secuestro aéreo, en que se haya manifestado el Tribunal Aeronáutico (15), por lo que no puede haber doctrina elaborada ni jurisprudencial. Pero tenemos que pensar en cuanto al apoderamiento de una aeronave, que ésta no es un objeto mueble manuable, por lo que su apoderamiento físico en vuelo no es posible. La aeronave tiene unos elementos de propulsión y de manejo que tienen que ser controlados por la tripulación y por lo tanto, lo que hay que conseguir es el dominio y control de dicha tripulación, y en este caso es cuando se produce el apoderamiento de la aeronave.

Las decisiones en el manejo de la aeronave, al ser de tipo técnico, siempre tienen que ser tomadas por el piloto, ya que no está en condiciones técnicas el secuestrador de poder ordenar régimen de motores, rumbos, altura, etc.

Es difícil admitir, que se pueda ejercer el mando sobre la misma sin el apoderamiento. La aeronave es cerrada y es precisamente desde su interior como se puede ejercer el apoderamiento o mando de la misma, sin perjuicio de que esté dominado o cercada desde el exterior, como aconteció con un avión norteamericano que fue desviado a Italia, siendo en todo momento seguido y dominado militarmente desde el exterior.

Nuestra Ley Penal y Procesal se limita a definir el secuestro como, los que con violencia o intimidación se apoderen de la aeronave en que vuelen o faciliten a otros su apoderamiento.

(15) No se recoge el secuestro de Tshombe ni el último avión sueco aterrizado en Barajas, por no haber tenido intervención el Tribunal Aeronáutico.

Por el contrario, en el artículo 11 del Convenio de Tokio se dice «apoderamiento, interferencia o ejercicio del control de una aeronave»; y en el artículo 1.º del Convenio de La Haya se dice «se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma». Es decir, que en estos dos últimos textos, las expresiones no son términos sinónimos, sino independientes; una cosa es el apoderamiento y otra el ejercicio del control. El apoderamiento equivale a hacerse dueño de la aeronave, mientras que el ejercicio del control, es escuetamente eso, el poder disponer del control de la aeronave a través de la tripulación.

Quiere ello decir, que en nuestro texto legal, al expresarse solamente la palabra «apoderamiento» es necesario hacerse dueño de la aeronave? La interpretación que debe darse es negativa. La palabra apoderamiento la define el Diccionario de la Lengua, como hacerse dueño de alguna cosa, pero también la define, como ocuparla, ponerla bajo su control. En este sentido es como debe interpretarse la palabra apoderamiento.

A la misma interpretación se llega si comparamos dicha figura delictiva con otra similar de la Ley Penal y Procesal; la del delito de sedición, en que constituye una agravación del delito, si los tripulantes llegan a apoderarse de la aeronave. En este caso, es cuando hay que interpretarse el apoderamiento, como equivalente de hacerse dueño de la aeronave.

3. *Violencia o intimidación.*

La violencia y la intimidación constituye otro de los elementos integrantes de este delito. La violencia equivale al empleo de la fuerza física, mientras que la intimidación supone el de coacción moral.

La violencia hay que entenderla en su sentido amplio, tanto la violencia sobre las personas, como la fuerza en las cosas, porque si bien la violencia no puede dirigirse directamente sobre una máquina o cosa material, puesto que las mismas no pueden ser objeto de violencia y menos de intimidación, sí indirectamente, cuando la ejecución de dichos actos, tienen por objeto intimidar al Comandante de la aeronave, con el fin de someter el control de la misma, a los deseos del secuestrador.

En el concepto de violencia, hay que incluir el empleo de

narcóticos y en general, el empleo de sustancias que priven de sentido a las personas, como igualmente aquellas sustancias que sin privar el sentido, hacen perder momentáneamente la aptitud, como sería por ejemplo, el arrojarles pimienta a la cara.

Por el contrario, la intimidación, es la coacción moral ejercida sobre una persona. Es la presión moral que por miedo o el terror se ejerce sobre el ánimo de una persona para obtener algo de ella.

La amenaza es una modalidad de la intimidación, y por tanto, cualquiera que sea la forma de manifestarse la amenaza, constituye intimidación.

Es independiente el medio empleado para lograr la violencia o la intimidación; es indiferente que sea ejercitada a través de armas, tanto blancas como de fuego, objetos contundentes, como la simple fuerza humana. Como igualmente, es indiferente que las armas sean reales o simuladas; es suficiente que tengan el parecido suficiente para lograr el objeto de la intimidación; máxime cuando la persona que se halla en tales circunstancias, no se halla en situación psíquica de apreciar las condiciones reales o simuladas del instrumento, con que es objeto de la amenaza.

Normalmente, esta violencia o intimidación, será ejercida sobre el Comandante de la aeronave, pero basta que sea ejercida sobre cualquier persona que se halle a bordo de la misma, si con ello el secuestrador consigue su objetivo; pero es más, esta amenaza de causar un mal en la vida o en la integridad de las personas, o un simple daño en las cosas, puede recaer sobre personas que no se hallen a bordo, o daños sobre cosas que no sea la propia aeronave, siempre que tengan entidad suficiente para conseguir del comandante de la aeronave, el someter el control a su voluntad.

A tal efecto, en el Convenio de La Haya, se amplió la fórmula de «mediante violencia o intimidación» que tradicionalmente se venía recogiendo tanto en nuestra Ley Penal y Procesal, como en el Convenio de Tokio, y en el proyecto para el Convenio de La Haya, redactado por el Comité Jurídico de la O.A.C.I., por la fórmula «mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación», para dar cabida en ella

a cualquier forma de violencia o intimidación, que tuviese por fin, el logro de los objetivos propuestos por el secuestrador.

4. *Aeronave en vuelo.*

Este elemento, encierra dos conceptos: Uno, que la violencia o intimidación para el apoderamiento, proceda o sea ejercitada por persona que se halle en el interior de la aeronave; otro, que la aeronave se halle en vuelo.

4.1. Que se halle en su interior.

En el interior de la aeronave hay que distinguir dos grupos de personas. Uno, formado por los miembros de la tripulación y otro grupo formado por el pasaje en general. Dentro del primer grupo, hay que distinguir a su vez, entre el comandante de la aeronave y el resto de la tripulación, pasando desde el segundo piloto, hasta el último aeromozo o azafata. Si es el propio comandante, quien con fines personales, incumple el plan de vuelo aprobado por la autoridad aeronáutica o previsto por el explotador, desviándose de su ruta, no cabe duda que ha llevado a cabo un apoderamiento ilícito de la aeronave, que para BRAVO NAVARRO (16), al no existir la violencia o intimidación directa sobre terceras personas, no constituye el hecho un crimen contra el Derecho de Gentes, pudiendo no obstante, ser considerado como infracción del tráfico aéreo, y ser objeto de las sanciones penales, gubernativas o laborales que procedan.

Sin embargo, entendemos que con arreglo a la legislación penal española, el comandante de la aeronave, si maliciosamente con riesgo para la navegación, quebranta sin justificación el plan de vuelo, podrá ser responsable de un delito contra la seguridad de la aeronave, recogido en el artículo 15 de la Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea, o hasta incluso, de un delito contra la propiedad del artículo 60 de dicho texto legal, por emplearla ilegalmente en provecho propio o de un tercero. Pero si este desvío de su ruta lo realiza mediante el empleo de violencia o intimidación —y que puede darse sobre el pasaje y más particularmente sobre la tripulación, quie-

(16) *Ob. cit.* de atentados contra la navegación aérea, pág. 17.

nes como profesionales, al poderse dar cuenta del desvío de la ruta por parte del comandante, e intentar persuadirle de su propósito, son objeto de violencia o intimidación para el logro por aquel de sus fines— no cabe la menor duda de que será responsable del delito de secuestro aéreo del artículo 40, número 1.º de la Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea.

No hay que olvidar, que los bienes jurídicos resultan afectados por igual, cualquiera que sea la persona que lleve a cabo la acción delictual, y por tanto la indiferencia en la calidad del sujeto activo es esencial en este delito.

Otro tanto puede decirse del resto de la tripulación. Si ya hemos dicho que puede ser cometido, incluso por el propio comandante, con mayor motivo por el resto de la tripulación.

Lo normal y la experiencia lo demuestra, es que el secuestro sea llevado a cabo por alguno o algunos miembros del pasaje en general, y a quien o quienes encaja de lleno la figura delictiva a que nos venimos refiriendo.

En el terreno doctrinal, hay algún autor, como FOLCHI (17), que estima, que caso de ser alguno de los tripulantes quien lleve a cabo el secuestro, debería preverse una penalidad más agravada, por la mayor peligrosidad que ello trasunta y por la mayor facilidad que para el tripulante resulta cometerlo.

4.2. Que la aeronave se halle en vuelo.

El segundo concepto de la aeronave en que vuelan, es que la aeronave se halle en vuelo. Por definición legal de la Ley Penal y Procesal (18) «Se entenderá que la navegación aérea comienza en el momento en que una aeronave se pone en movimiento con su propia fuerza motriz para emprender el vuelo, y termina, cuando realizado el aterrizaje, queda inmovilizada y son parados sus motores». Es decir, que con arreglo a dicho precepto, una aeronave se considera en vuelo, cuando por su propia fuerza motriz se dirige a cabecera de pista para iniciar el despegue, y cuando una vez aterrizado se dirige a la zona de desembarque del pasaje y son parados sus motores.

En términos semejantes se expresa el Convenio de

(17) *Ob. cit.* pág. 12.

(18) Art. 11, núm. 4.º

Tokio (19) y el Proyecto del Comité Jurídico para el Convenio de La Haya (20).

Por el contrario, el Convenio de La Haya (21) ya se expresa en términos algo diferentes, puesto que establece que «A los fines del presente Convenio, se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abre cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo».

A primera vista, parece que este concepto y el anterior son casi idénticos, pero encierran una gran diferencia. Normalmente, una vez procedido al embarque del pasaje y cerradas las puertas, comenzará la aeronave a ponerse en movimiento por la pista de rodadura para dirigirse a cabecera de pista y poder iniciar el despegue. Como decimos, normalmente debe ser cuestión de muy poco tiempo, pero puede ocurrir, que la torre de control no autorice esa rodadura por diversas circunstancias —a título de ejemplo, aeronave que se dispone a tomar tierra en emergencia— por lo que este breve momento, que puede alargarse, puede ser aprovechado por el secuestrador, para llevar a cabo su actuación delictiva. Es de suma importancia poder determinar cuando se realiza el hecho, ya que si el mismo se realiza antes y después del «vuelo» es competente para conocer de ellos, la Jurisdicción del Estado a que pertenece el aeropuerto, mientras que si es durante el «vuelo» es competente la Jurisdicción del Estado de matrícula de la aeronave.

Ello determina que el secuestrador, pueda elegir la jurisdicción que le será aplicable al delito que pretende cometer.

Las compañías aéreas, definen sus vuelos, como el conjunto de las operaciones de bloque a bloque, entre el aeropuerto del primer despegue y el del último aterrizaje, en un trayecto que comprenda las escalas existentes en vuelo.

Al debatirse el Convenio de La Haya, el delegado de Aus-

(1) Art. 1.º, núm. 3.º

(20) Art. 3.º

(21) Art. 2.º

tralia (22) proponía reemplazar la expresión «en vuelo» por las palabras «en servicio», considerando como tal, a la aeronave desde el momento que comienza el manejo de la misma a los efectos del vuelo, hasta que se estacionase definitivamente en el punto de destino final en el propio país.

En dicho Convenio, no fue aceptado tal criterio, pero a partir del anteproyecto del Convenio sobre actos de interferencia ilícita contra la aviación civil (no apoderamiento ilícito de aeronaves, léase Convenio de La Haya) en su artículo segundo, apartado I a) se dice «A los fines del presente Convenio se considerará que una aeronave está «en servicio» desde el momento en que comienza el manejo de la misma a los efectos del vuelo, hasta que se estaciona definitivamente en el punto de destino final en el propio país. Este concepto, es mucho más amplio, ya que abarca todas las operaciones, desde que la aeronave está dispuesta para determinado vuelo, hasta que definitivamente se estaciona en el país final de destino.

Pero tal vez lo más interesante, es que la O.A.C.I. proponga para todos los Convenios, la misma expresión y que por su parte los Estados adapten sus legislaciones nacionales a dicho concepto, para tratar de evitar posibles problemas de competencia, que de lo contrario pueden surgir.

5. *Desviación de la ruta.*

¿Es preceptivo que el secuestrador consiga el desvío de la ruta, para consumar el delito de secuestro aéreo? Nos inclinamos por la negativa.

No desconocemos que son varias las razones que inducen a mostrarse contrarios a nuestra tesis. En el terreno doctrinal, ya hemos visto en el epígrafe correspondiente al defenir el delito, como varios tratadistas en la materia, incluyen entre los elementos integrables del mismo, el desvío de la ruta.

En el terreno jurisprudencial, si bien no puede hablarse con propiedad de una verdadera doctrina jurisprudencial, entre

(22) Pág. 103 del volumen II, Documentos. OACI, Montreal (Canadá), 1972 sobre la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo. La Haya, diciembre de 1970.

otras, al ser un solo caso en el que ha tenido ocasión de manifestarse el Tribunal Aeronáutico, aunque justo es reconocer que su fallo es contrario a nuestra tesis.

En este caso, el secuestrador no consiguió su objetivo de desviar la aeronave a Albania cual era su finalidad.

El Tribunal Aeronáutico, al fallar la causa número 1/70 de la Jurisdicción de la Tercera Región Aérea instruida al efecto, no estimó fuese cometido el delito en grado de consumación y sí solamente en grado de frustración como lo justifica en uno de sus Considerandos «... por cuanto si bien el procesado practicó todos los actos de ejecución que deberían producir como resultado el delito, éste no se produjo por causas independientes de su voluntad, ya que por la actitud decidida de la Autoridad aeronáutica no llegó a tener lugar el despegue de la aeronave en su escala normal en Zaragoza para dirigirse al punto indicado por el procesado, sin que la realización de las operaciones previas al despegue, bajo la actitud intimidatoria del inculpado, pueda considerarse como apoderamiento consumado de la aeronave, según sostiene el Ministerio Fiscal...».

Para nuestro punto de vista, no hallamos ajustado a derecho el fallo anterior y disentimos del mismo. El artículo 40, número 1.º, no exige el requisito del desvío de la ruta. No hace alusión para nada a dicho extremo. Se limita a castigar, a los que con violencia o intimidación se apoderen de la aeronave en que vuelan. Apoderamiento, que como ya expusimos en su epígrafe correspondiente, equivale a someter el control de la aeronave a su voluntad, con independencia de la finalidad perseguida por el secuestrador. Lo que la Ley protege es la seguridad de la navegación aérea. Por ello, quién ataca a esa seguridad en el vuelo, cualquiera que sea la finalidad del delincuente, consuma el delito de secuestro aéreo. Imaginemos el mismo caso, en el que la finalidad del secuestrador no hubiese sido la de dirigirse a Albania, sino una exigencia de tipo económico. El delito se habría consumado, con independencia de que hubiese logrado o no la cantidad exigida. Que obtenga los beneficios del delito, es independiente a su consumación.

Normalmente, y la práctica lo demuestra, que la circunstancia del desvío, acompañará al delito. El delincuente tratará de arribar a un país en que su acción pueda quedar impune,

bien por ser país que no acceda a la extradición en favor del Estado de matrícula de la aeronave, bien porque dicho acto no esté sancionado en su legislación nacional y no tenga ratificado el Convenio de La Haya, ni tratado de extradición con el Estado de matrícula de la aeronave, bien sea por la causa que fuese.

Pero ello no quiere decir que sea elemento necesario para cometer el delito, basta con que con la violencia o intimidación llegue a ejercer el control de la aeronave para que el delito quede consumado.

Imaginemos el supuesto de que una aeronave nada más iniciado el vuelo, es objeto de secuestro con la finalidad de obtener determinada cantidad de dinero, o conseguir la libertad de determinados presos políticos. Puede ocurrir que en pleno vuelo o en el primer aeropuerto e llegada, incluso todavía dentro del propio país, haya conseguido ya su propósito. Alarguemos el viaje, y en cualquiera de los trayectos y escalas reglamentarias, ya fuera del país de origen, consigue su objetivo, sin necesidad de haber variado la ruta. Es decir, que consiga su objetivo durante el viaje reglamentario, sin necesidad de cambios de ruta. ¿No ha cometido el delito de secuestro aéreo, porque no ha habido cambio de ruta? Entendemos que ha sido cometido un delito de secuestro aéreo.

Nuestro criterio es el mantenido por la O.A.C.I. Dicho requisito del desvío de la aeronave, fue objeto de vivas discusiones en el seno del Subcomité del Comité Jurídico que preparó el anteproyecto del Convenio de La Haya (23).

En un principio, consideró que únicamente debería existir delito, cuando la intención de su autor consistiese en cambiar el itinerario de la aeronave. Y aunque algunos miembros del Subcomité continuaron considerando que había que conservar la intención, el Subcomité eliminó dicha condición y a través del Comité Jurídico pasó al Convenio en ese sentido.

La razón primordial —entre otras— es que estimó, que toda violencia, cualquiera que fuese el motivo, ejercitada a

(23) Pág. 4 del volumen Informes y documentación del Subcomité del Comité Jurídico sobre secuestro de aeronaves. OACI, Montreal (Canadá), 1969.

bordo de aeronave a fin de obtener el control de la misma, constituía un peligro para la seguridad de la navegación aérea, y, por consiguiente, debía ser reprimida.

Por todas las razones anteriormente expuestas, es por lo que consideramos que no es necesario el cambio de ruta, para consumir un delito de secuestro de aeronaves.

3. NATURALEZA JURIDICA DEL DELITO

A) DELITO AERONÁUTICO

Suelen señalarse como caracteres específicos del derecho aeronáutico en general, y también del derecho penal aeronáutico, los siguientes: Dinamismo, Reglamentarismo, Autonomía, Internacionalidad y no Politicidad.

El carácter de internacionalidad como contrapuesto al de no politicidad, lo examinaremos en el epígrafe siguiente, ciéndonos para considerar al delito de secuestro de aeronaves como delito aeronáutico, a los caracteres de autonomía, dinamismo y reglamentarismo.

Su autonomía viene determinada, porque sin dejar de tener que recurrir al derecho penal, en parte es un derecho penal nuevo, no sólo por sus novedosas figuras propias, sino por la manera de entender y aplicar los preceptos comunes a estas nuevas figuras delictivas.

El dinamismo, que equivale a adoptar en constante evolución y de manera continua las nuevas condiciones que el adelanto de la aviación lleva consigo, y como consecuencia de este dinamismo su reglamentarismo o leyes especiales, para recoger la multiplicación de nuevos preceptos positivos, de manera tal, que no basta la simple sanción en leyes generales, sino en textos especiales que vayan recogiendo hasta el más mínimo detalle y puedan ser renovadas con frecuencia.

Sin embargo, no todos los tratadistas están conformes con esta independencia del derecho penal aeronáutico, lo que llega a plantear unas discusiones de carácter doctrinario, acerca de si los delitos aeronáuticos, deben figurar en los respectivos códigos penales nacionales, o por el contrario, deben ser in-

cluidos en Códigos o leyes penales aeronáuticas especiales. Aunque como decimos se trata más de un problema doctrinario que real.

Dentro de estas dos posturas, nos inclinamos por aquella en que los delitos aeronáuticos deben ser incluidos en leyes penales especiales aeronáuticas y no en el código penal común, basándonos en esos caracteres que especializan al derecho penal común, basándonos en esos caracteres que especializan al derecho penal aeronáutico y que precisan una renovación frecuente y puesta al día, no propia de los códigos penales, de por sí más perennes.

Por lo que respecta al derecho patrio, el problema está totalmente resuelto en favor de considerar a los delitos aeronáuticos y entre ellos al de secuestro de aeronaves —delitos contra el derecho de gentes— como un delito típicamente aeronáutico, al ser tipificado en la Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea, y no en el código penal común.

Quizá sea útil desacar que la mayoría de las legislaciones, siguen una línea impuesta por la internacionalización de la materia, ya que aparecen claramente inspiradas por las convenciones internacionales.

Razones todas ellas, más que suficientes, para considerar al delito de secuestro de aeronaves, como un delito aeronáutico, y en consecuencia, para ser incorporado a las leyes aéreas y no a los códigos penales.

B) DELITO INTERNACIONAL

El otro carácter que constituye la naturaleza jurídica del delito de secuestro aéreo, es su internacionalidad.

Para FOLCHI (24) ello es así por lo siguiente: *a)* el delito puede iniciarse en el espacio aéreo de un Estado y continuarse en otro u otros y aún concluirse en un tercer Estado. *b)* Se ponen en peligro, efectivo o potencialmente, bienes jurídicos sometidos a distintas jurisdicciones. *c)* La dependencia de un hecho técnico de caracteres incuestionablemente internacionales. *d)* La puesta en peligro de bienes jurídicos propios del gé-

(24) *Ob. cit.*, pág. 13.

nero humano o comunes a él, como son la libertad de las personas, el comercio internacional, la libertad de transitar, de elegir el medio de comunicación, el derecho de los pueblos a comunicarse entre sí por vía aérea y el interés de todos los países en el desarrollo de la aeronavegación.

La internacionalidad del secuestro de aeronaves, es igualmente manifestada por la diversa nacionalidad de los pasajeros e incluso de la propia tripulación; diversidad de países; sobrevuelo de territorios no sometidos a soberanía estatal; nacionalidades diversas de los aviones, máxime si llegase a ser realidad la doble matrícula de aeronaves e incluso la ausencia de matrícula nacional, cuando las mismas pertenezcan a organismos internacionales; y es que las diversas legislaciones internas contra el apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo, resultarán ineficaces, si no las incorpora cada Estado dentro del marco que proporciona un tratado internacional, porque los graves peligros inherentes al extraño fenómeno antisocial del secuestro, cuyos efectos sobrepasan las fronteras nacionales, debe eliminarse mediante legislación represiva de carácter internacional.

A tales efectos, nos parece interesante el discurso pronunciado con ocasión del XXV aniversario de las Naciones Unidas, por el entonces Secretario General, U Thant, que pronunciaba las siguientes palabras: Que el secuestro era un crimen contra un servicio internacional que afectaba a diversidad de naciones, pueblos e intereses, y como tal debiera estar sujeto a las normas del derecho internacional. Los aviones pueden construirse en un país, poseerse por otro país a otro, utilizan instalaciones y servicios en todo el mundo, transportan pasajeros de todas las nacionalidades y a menudo sus tripulaciones, están compuestas de hombres de diferentes nacionalidades.

Por su parte WALTER BINAGHI (25) Presidente del Consejo de la O.A.C.I., en la sesión inaugural de la Conferencia Internacional de derecho aéreo de La Haya de 1970, hablando en

(25) Pág. 3.º del volumen I, Actas. Editadas por OACI en 1972 con motivo de la Conferencia Internacional de derecho aéreo de La Haya, diciembre de 1970.

nombre de los delegados presentes y del Consejo de la O.A.C.I., determinaba que «El apoderamiento ilícito de aeronaves había sido una seria amenaza a la seguridad y eficacia de la aviación civil internacional que era elemento vital de nuestra civilización».

Los delegados de los diversos Estados asistentes a la Conferencia, se mostraron en términos similares, aunque a título de ejemplo citaremos a uno solo de ellos: así el delegado de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (26) expresaba el reconocimiento de su gobierno por el espíritu de cooperación que prevalecía en la consideración internacional de la cuestión de los secuestros.

Por su parte el observador de la Federación internacional de Trabajadores de Transporte (27) que fue invitado a hablar por el presidente en la segunda sesión plenaria de la Convención de la Haya, dijo que su Organización expresaba sinceramente, que entre otros puntos en el Convenio se pudiese en claro que «el secuestro debiera definirse como Delito internacional, y los Estados partes en el Convenio obligarse a castigarlo severamente, de preferencia con sentencias de prisión de larga duración».

Del interés despertado por la Convención sobre apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo, basta decir, que con independencia de las Naciones Unidas y el Consejo de Europa que estuvieron representados por observadores, enviaron también sus observadores los siguientes organismos internacionales (28).

- Asociación de Derecho Internacional.
- Asociación de Transporte Aéreo Internacional.
- Cámara de Comercio Internacional.
- Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de aeronaves.
- Federación Aeronautique Internationale.

(26) Volumen anterior pág. 11.

(27) Volumen anterior pág. 12.

(28) Volumen II. Documentos. Editado por OACI, Montreal (Canadá), 1972, con motivo de la Conferencia internacional de derecho aéreo de La Haya de 1970, pág. 207.

- Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas.
- Federación Internacional de Trabajadores del Transporte.
- Instituto de Transporte Aéreo.
- Organización Internacional de Policía Criminal.
- Unión Internacional de aseguradores de Aviación.

Creemos que con todo lo anteriormente expuesto, queda justificado el carácter internacional del delito de secuestro aéreo.

4. JURISDICCION

En principio, toda ley penal, por el mero hecho de serlo, es de carácter territorial.

sobre Navegación Aérea establece, como ya establecía el artículo 1.º de la Convención para la Aviación Civil de Chicago de 7 de diciembre de 1944, que «El espacio aéreo situado sobre

Basándose en este criterio universalmente aceptado, la Ley el territorio español y su mar territorial está sujeto a la soberanía del Estado Español» (29).

Y en su artículo 7.º establece que «A las aeronaves extranjeras, mientras se encuentran en territorio de soberanía española, o en espacio aéreo a ellas sujeto, les serán aplicadas las disposiciones de esta Ley, así como las penales, de policía y seguridad pública vigentes en España.

Si las aeronaves volaran siempre sobre espacios atmosféricos situados encima de distintos Estados o territorios dependientes de los mismos, no habría problemas. Bastaba con proclamar con carácter general el principio territorial anteriormente expuesto, de que es competente para conocer de los delitos cometidos a bordo de aeronaves, el Estado sobre cuyo territorio se vuela.

Pero esto no es así, la aeronave, atraviesa espacios no sometidos a soberanía alguna, mares y atmósferas libres, sobre los que ninguna noción puede atribuirse jurisdicción. Si no

(29) Artículo primero.

hubiera forma en estos casos de atribuir la competencia a algún determinado Estado, quedarían los delitos impunes, contradiciendo de este modo los principios y fundamentos del derecho penal, que no pueden hacerse depender la licitud o ilicitud de un hecho, del lugar en que éste se comete.

Por ello este principio de la territorialidad de las leyes penales, sufre una excepción en favor de la navegación aérea, al establecer la jurisdicción en favor del Estado de matrícula de la aeronave, cuando la infracción no afecte al Estado sobrevolado o deba ejercer la jurisdicción para el cumplimiento de acuerdos multilaterales.

Por lo que respecta al caso concreto de secuestro de aeronaves, pueden estar interesados en ejercer la jurisdicción tanto el Estado de matrícula de la aeronave, como el Estado en cuyo territorio aterrice la misma con el delincuente todavía a bordo o donde sea hallado el presunto delincuente, y que desarrollaremos más detenidamente al examinar el Convenio de La Haya.

Examinado el problema que pudiera plantear el principio de la territorialidad de las leyes penales, réstanos por examinar la clase de órganos que serán los componentes para conocer de los delitos de secuestro de aeronaves ¿Corresponde este conocimiento a los tribunales ordinarios? ¿o por el contrario, les corresponde a los tribunales especiales?

En realidad es más bien una cuestión teórica que práctica, íntimamente relacionada sobre el carácter aeronáutico del delito de secuestro de aeronaves y que veíamos al estudiar la naturaleza jurídica de este delito.

En nuestra patria se halla resuelto este problema en favor de una jurisdicción penal aeronáutica especial, y que, conforme al artículo 76 de la Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea, se compone de los siguientes órganos: ... 4.º El Tribunal Aeronáutico.

Al Tribunal Aeronáutico le corresponde el conocer de las causas que se instruyan por los delitos comprendidos en esta Ley (entre ellos el de secuestro de aeronaves) no reservados al Consejo Supremo de Justicia Militar (30).

(30) Art. 79.

El Tribunal Aeronáutico se compondrá de un Presidente con categoría de General y cuatro vocales con la de General o Jefe. El Presidente y dos de los vocales deberán ser pilotos pertenecientes al Arma de Aviación en servicio activo; los otros dos vocales, uno de los cuales actuará como ponente, pertenecerán al Cuerpo Jurídico del Aire, con preferencia para quienes posean el diploma en Estudios Superiores de Derecho Internacional, Aéreo e Industrial.

Se designarán, además, dos vocales suplentes, pilotos pertenecientes al Arma de Aviación, en servicio activo, para el caso de que los titulares de esta clase no puedan actuar por causa legalmente justificada. Igualmente se designarán dos vocales suplentes del Cuerpo Jurídico del Aire, a los mismos efectos. Igual nombramiento se hará por el Ministerio del Aire para un período de cuatro años, pudiendo los designados serlo de nuevo al finalizar dicho período (31).

Las funciones del Ministerio público estarán a cargo de un General o Jefe del Cuerpo Jurídico del Aire. En el Consejo Supremo de Justicia Militar se encomendarán al Teniente Fiscal Togado del Aire (32).

Al ser la misión del Tribunal Aeronáutico dictar la sentencia, similar a la función desarrollada por los Consejos de Guerra, y el hecho de la condición militar de los miembros componentes del Tribunal, como el trámite posterior de aprobación de sentencia que tiene que serlo por la Autoridad judicial de la Región o Zona Aérea en cuya jurisdicción se hubiere cometido el delito. ¿Quiere ello decir que los delitos de la Ley Penal y Procesal y entre ellos el de secuestro aéreo entran de lleno en la jurisdicción militar? Nada más contrario a ello.

Existen varias razones que abogan para descartar esa impresión que a primera vista parece deducirse de que los delitos aeronáuticos son juzgados por una jurisdicción militar aérea.

En primer lugar, entre los órganos que ejercen esta jurisdicción —si bien su competencia queda limitada a las faltas— se encuentran los Comandantes de aeronaves y los Jefes de

(31) Art. 80.

(32) Art. 84.

aeropuerto. Los primeros, en las aeronaves comerciales son civiles, y los segundos, son también civiles, dependientes directamente de la Dirección General de Aviación Civil, aunque estas plazas se provean con miembros pertenecientes al Ejército del Aire, pero no en atención a su condición militar, sino a sus conocimientos aeronáuticos, necesarios para la misión a desarrollar. Muchos de los pilotos de las líneas comerciales españolas proceden del Ejército del Aire y sin embargo nadie duda de su condición civil.

Otro tanto puede decirse del Tribunal Aeronáutico. Sus componentes son Generales o Jefes del Ejército del Aire y además en actividad; pero sus nombramientos no se debe a sus respectivas condiciones y graduaciones militares, sino por los conocimientos que aportan, y como los más idóneos para enjuiciar unos hechos en que es, muy conveniente, los conocimientos aeronáuticos y jurídicos de esta especial rama jurídica.

Lo que ocurre es, que en materia aeronáutica, toda su competencia la atribuye la ley española al Departamento Administrativo del Aire, y entre ellas la penal plasmada en la Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea, al no estar tipificados los diversos delitos derivados de la navegación aérea en el ordenamiento jurídico penal común.

Al requerirse unos conocimientos especiales para poder enjuiciar estos tipos de delitos, es racional que el Departamento del Aire los haya elegido entre miembros de su propio Ejército capacitados para ello, que no recurrir a la formación de nuevos funcionarios, pero insistimos, no basándose en su condición militar, sino en sus respectivos conocimientos, aunándose los conocimientos técnicos derivados de la navegación aérea, entre pilotos, con los jurídicos de esta especial rama del derecho entre miembros del Cuerpo Jurídico del Aire.

Como decimos, no se trata de un Código Castrense, sino de un Código penal especial, de naturaleza común, como lo prueba el que tanto las causas de exención de la responsabilidad criminal, como las modificativas de la misma que se aplican, son las señaladas en el Código penal común y no las del Código de Justicia Militar; y a mayor abundamiento, las nor-

mas supletorias de sus disposiciones generales, son las del libro primero del código penal común.

En resumen, que no se trata de una jurisdicción militar aérea, y sí por el contrario de una jurisdicción penal aeronáutica especial.

5. EL DELINCUENTE

A) LOS MOTIVOS

El móvil de este tipo de delito no es único. No es un móvil concreto y determinado el que mueve al delincuente para llevar a cabo el apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo. Su motivación es múltiple y responde a cuantos móviles puedan imaginarse. Por eso, el pretender hacer una clasificación de los móviles, es prácticamente imposible y no digamos nada si se pretende que esa clasificación tenga un carácter exhaustivo.

Sin pretender establecer una clasificación de los móviles que determinan a los delincuentes a llevar a cabo su actuación delictiva, y sí solamente para tratar de centrar los móviles más principales, exponemos a continuación la siguiente clasificación:

Enfermedad mental.—En este tipo de delincuentes es frecuente observar alguna anormalidad en sus facultades psíquicas.. Puede ir desde el simple inestable social hasta el demente peligroso. Desde el tímido e introvertido que necesita una buena dosis de alcohol para llevar a cabo su cometido hasta el verdadero peligroso social. Desde el que se considera un fracasado y busca una exaltación de su «yo» al demente criminal nato.

Ideal político.—Probablemente es el móvil más frecuente. Y suele presentar dos facetas: El que busca en el secuestro la forma de encontrar el derecho de asilo en otro país evadiéndose del propio con objeto de hurtarse al régimen político del mismo, como el que lo ejecuta para obtener una opinión pública contraria hacia dicho país, ó como medida coercitiva o de represalia contra el mismo.

Fines particulares.— La variedad es abundantísima. Desde el que desea trasladarse de un país a otro, sin abonar el pasaje correspondiente, simplemente porque desea visitar a sus familiares, o la nostalgia por la vuelta a su país de origen, hasta el que pretende huir de la acción de la justicia, buscando la impunidad a sus delitos.

Fines económicos.—Una gran variedad de los secuestros aéreos, han tenido por móvil el exigir ciertas cantidades de dinero. Aunque en definitiva se trata de un móvil particular, al igual que si es un móvil político, es tal el número de ellos que su finalidad era la económica, que aconsejan establecerlos con categoría independiente.

Muchas veces, este móvil principal, va acompañado de otros móviles, tales como el deseo de popularidad, el romanticismo con que han sido tratados en diversos medios de difusión, el vértigo de la altura, etc., etc., que favorecen su realización.

Pero probablemente la verdadera causa de esta proliferación de secuestros aéreo, habrá que buscarla en que en una gran cantidad de casos, los delincuentes consiguen la impunidad de sus actuaciones delictivas. Impunidad, que si en algunos casos no llega a ser absoluta, sí cuando menos relativa, al ser sancionados con penas benignas en relación con la trascendencia y punibilidad de sus actos. Porque lo que pretenderán los secuestradores, es arribar a determinados países —elegidos de antemano— en que no accederán a su extradición en favor del Estado de matrícula de la aeronave y los sancionarán con arreglo a sus leyes nacionales. Leyes nacionales, en que prescindiendo del carácter internacional de estos delitos, y encubriendo su enemistad política con el Estado de matrícula de la aeronave, les dan el carácter de delito político, concediéndoles su asilo político, o en el mejor de los casos los sancionarán con penas leves, lo que induce a los futuros secuestradores, al observar como no son sancionados con la debida gravedad sus actos de interferencia ilícita de aeronaves en vuelo, a mostrarse sujetos activos de esta delincuencia moderna.

B) PELIGROSIDAD

Es enorme el riesgo que corre, no solamente el pasaje y la tripulación, sino la carga en general y la propia aeronave, durante el tiempo que dura el vuelo bajo la amenaza del secuestrador. Son múltiples las causas de este riesgo, por lo que vamos a ceñirnos a las más importantes, haciendo referencia a los elementos personales y materiales que pueden verse afectados por el secuestro:

a) *Condiciones psíquicas y nerviosas del comandante de la aeronave.*

El comandante que pilota una aeronave bajo la amenaza del secuestrador, es más que probable que sus facultades psíquicas se hallen mermadas, y no en las óptimas condiciones que su alta responsabilidad lleva consigo. Hay que agregar a ello, que muchas veces, el secuestrador le obligará a volar un exceso de horas, superiores a las que las propias compañías establecen como máximo para sus propios pilotos, y con ello un cansancio que puede influir en su rendimiento. Se le obligará en muchas ocasiones, a despegar con el balizaje apagado, con su correspondiente riesgo, y a tomar tierra en aeropuertos con deficientes ayudas a la navegación aérea, pistas cortas para dicho tipo de aeronaves, y sin hallarse en posesión de las correspondientes cartas de aproximación y toma de tierra.

b) *Condiciones psíquicas y nerviosas del secuestrador.*

Por su parte el secuestrador mientras está llevando a cabo su amenaza, no cabe la menor duda que sus condiciones psíquicas y nerviosas se hallan afectadas, y cualquier error o nerviosismo motivado por cualquier gesto o ademán de la tripulación o del pasaje, puede desencadenar la catástrofe. Un simple disparo a bordo en las aeronaves presurizadas puede ocasionar la caída de la misma.

c) *Condiciones que afectan a la navegación en sí.*

Son numerosas pero vamos a señalar las más corrientes: Se puede obligar al vuelo en condiciones meteorológicas adversas; el navegar por rutas incontroladas con riesgo de colisión con otras aeronaves, e incluso la posibilidad de ataque y destrucción por Fuerzas Aéreas; agotamiento del combustible, el repostamiento del mismo con el pasaje a bordo (prohibido por los reglamentos nacionales); exceso de horas de vuelo de las aeronaves y tomas de tierra con ruedas cuyos neumáticos se hallen desgastados por un excesivo número de tomas de tierra e incluso reventadas.

En tales circunstancias, el secuestrador no sólo pone en peligro la vida de los pasajeros y tripulantes de la aeronave, la misma aeronave y su carga, sino que expresa un desprecio general por la comunidad internacional, ya que socava la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación. Es por eso, no sólo debido al propósito que persigue, sino al medio empleado para lograrlo, donde reside la peligrosidad del mismo.

6. LA LUCHA CONTRA ESTA MODALIDAD DELICTIVA

Ante la proliferación de esta forma delictiva, es natural que dentro de toda política criminal, ocupe lugar destacado aquellas medidas que tiendan a suprimir tales actos: medidas que pueden agruparse en dos grupos: Un primer grupo formado por las medidas preventivas y otro segundo formado por las medidas represivas.

Ello ha determinado a los tratadistas, a las propias compañías aéreas, a los propios Estados y muy particularmente a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (I.A.T.A.) a solicitar la creación de una serie de medidas, tendentes a eliminar o cuando menos disminuir los secuestros aéreos.

A) MEDIDAS PREVENTIVAS.

Son muchas y muy variadas las propuestas; pero vamos a limitarnos a señalar las más importantes, pero sin entrar en

EL SECUESTRO DE LAS NAVES

el fondo de ellas, pues con su sola enumeración, se aprecia en que consiste cada una de ellas. Señalemos pues las más importantes, estableciendo par asu agrupación, según tengan lugar antes del vuelo o durante el vuelo:

a) *Previas al vuelo.*

- La obligatoriedad de todo pasajero, antes de subir a bordo, de pasar ante pantallas especiales que permitan detectar pistolas o cualquier otro tipo de armas.
- La obligatoriedad, igualmente de que todo paquete u objeto que lleve el pasajero consigo en el momento de subir al avión, de ser examinado por servicios especiales, a fin de evitar que en ellos puedan ocultar armas.
- Un riguroso control de equipajes, carga, correo y paquetes postales.
- La confección de listas de personas sospechosas de subversión, con intercambio de dichas listas por medio de la Interpol o a través de cualquier otro medio.
- La notificación a otros gobiernos de la emigración de personas subversivas.
- Aumentar la seguridad en los aeropuertos a fin de incluir, entre otras medidas, guardas armados en las aeronaves y alrededor de las mismas, mientras éstas sehallan estacionadas.:
- Aumento de la seguridad en los servicios de las aeronaves (por ejemplo: abastecedores, limpieza, etc.).

b) *Durante el vuelo.*

- Aislar la tripulación del resto del pasaje, a cuyo fin la cabina de pilotos, deben ser construidas a prueba de balas y dotadas con sistemas de seguridad que imposibiliten el acceso a ellas de cualquier secuestrador, y de forma tal que sólo pueda abrirse la puerta de acceso, desde la propia cabina y previa consulta en clave con personal de la tripulación que preste sus servicios entre el pasaje.
- Equipar a la tripulación con aparatos que disparen ga-

ses que pongan fuera de combate, dardos de drogas, etcétera.

— Dotar a la tripulación de armas.

— Presencia de guardias armados a bordo.

La propia I.A.T.A. solicitaba de la O.A.C.I. previamente a la Convención sobre interferencia ilícita de aeronaves en vuelo, aprobada en La Haya, la adopción de medidas tendentes a eliminar los secuestros aéreos, y que agrupaba en estos tres grupos: *a*) medidas que podrían ser examinadas por los gobiernos (considerar el delito como «crimen internacional», firma y ratificación del Convenio de Tokio, ejecución de tratados internacionales de extradición, etc.) *b*) medidas a ser tomadas por las autoridades aeroportuarias y *c*) medidas tomadas por las líneas aéreas. Algunas de estos dos últimos grupos, las que consideramos más importantes, quedan recogidas en las líneas anteriores.

Sin embargo, dichas medidas no han surtido los efectos apetecidos o más bien no han sido establecidas.

A estos efectos, cabe destacar que, Norteamérica, tal vez por ser el país más afectado por los secuestros aéreos, en los 531 aeropuertos existentes, cuenta con la ayuda eficaz de la policía federal o de un grupo de fuerzas especiales, mientras termina la formación de este cuerpo especial para dotarlo a todos los aeropuertos. La administración americana en breve obligará a todo pasajero a pasar por pantallas especiales que detectan cualquier tipo de armas que lleven consigo; al examen de todo paquete que lleven consigo, como el dotar a las cabinas de mando de los aparatos de sistemas de seguridad. Incluso anuncia, con el fin de evitar nuevas cargas al Tesoro, el establecimiento de pequeñas tasas a abonar por los viajeros, para sufragar los gastos de este nuevo servicio.

B) MEDIDAS REPRESIVAS

Somos de la opinión, que si bien las medidas preventivas poco contribuyen a eliminar los secuestros aéreos, las medidas represivas —con buena voluntad por parte de los Estados— terminarían con los secuestros aéreos en la misma medida que éstos han proliferado.

No hay que olvidar, que en un delito cualquiera, el delincuente juega con un tanto por ciento a su favor, de que el delito no será descubierto, y caso de serlo, de no existir pruebas materiales de que haya podido ser el autor del hecho. Extremos éstos que inducen en un tanto por ciento muy elevado a decidir la voluntad de los delincuentes a llevar a cabo su actuación delictiva.

Por el contrario, el autor de un delito de secuestro aéreo, sabe que su delito no puede pasar desapercibido, y que no escapará a la acción de la justicia, si no cuenta con la colaboración de un Estado, que proceda a darle asilo, sin acceder a la extradición, o en el peor de los casos para él, a castigarlo con penas benignas. Cuando el secuestrador sepa que tan pronto arribe a un país, será extraditado al de matrícula de aeronave, donde será juzgado severamente, se dejarán de cometer secuestros aéreos, o cuando menos su número descenderá tanto, que dejará de ser una verdadera preocupación para la navegación comercial.

Pero para el logro de que estas medidas sean eficaces, es necesario la colaboración internacional. Es necesario que todos los Estados, consideren al delito de secuestro aéreo, como un delito internacional, y que dejando de lado conceptos jurisdiccionales, cooperen eficazmente a la exterminación de esta nueva figura delictiva.

Que los distintos regímenes políticos de los Estados, no sirvan de pantalla para encubrir a los secuestradores. En cuanto a la forma o formas de poderse llevar a cabo este intento de terminación o cuando menos de su reducción al mínimo, lo dejamos para el capítulo siguiente al tratar de la búsqueda de una solución al problema.

7. EN BUSQUEDA DE UNA SOLUCION AL PROBLEMA

Al tratar de hallar una solución o soluciones al problema de los secuestros aéreos, y que tanto preocupa a la humanidad por su proliferación y la peligrosidad que los mismos representan, hay que intentar buscarlos, bien en el ámbito nacional y mejor aún en el ámbito internacional:

A) EN EL ÁMBITO NACIONAL

Hasta tanto no exista una represión eficaz contra los secuestros de aeronaves, cada Estado, independientemente, debe ir plasmando en su legislación penal —y mejor aún en Ley penal especial, dado el dinamismo de esta rama penal— la figura delictiva del secuestro de aeronaves, de una forma paralela (si no uniforme) con la figura delictiva que se establece en el artículo primero del Convenio de La Haya.

Por otra parte, la sanción a imponer por este tipo de delito, debe de ser grave, a fin de disuadir a todo futuro delincuente de la realización de todo acto contrario a la seguridad de la navegación aérea.

España puede presumir de ser la pionera (no conocemos legislación anterior) de haber plasmado en su ordenamiento jurídico-penal, concretamente en la Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea de 24 de diciembre de 1964, la figura del delito de secuestro de aeronaves. Esta figura viene recogida en el número primero del artículo 40, dentro del Capítulo III. «Delitos contra el derecho de gentes» al sancionar a «los que con violencia o intimidación se apoderen de la aeronave en que vuelen o faciliten a otros su apoderamiento».

Su penalidad es la de reclusión mayor. La cual será agravada con la de reclusión mayor a muerte, en los siguientes casos:

1. Si el medio violento empleado para la aprehensión de la aeronave, la pone en peligro de siniestro.
2. Si el delito fuese acompañado de homicidio, lesiones graves, violación o abusos deshonestos.
3. Si se hubiese dejado a alguna persona sin medios de salvarse.

Quizá por ser la pionera, o cuando menos de las primeras, en sancionar este delito, sería conveniente su revisión para adaptarla —sino totalmente, cuando menos paralelamente— a los requisitos y terminología empleados en el Convenio de La Haya.

Pero estas medidas nacionales, de ir plasmando en sus respectivos ordenamientos jurídico-penal, la figura del delito de

secuestro de aeronaves, incluso con una adaptación total a la figura del delito de secuestro de aeronaves, incluso con una adaptación total a la figura definida en La Haya, y más aún, el que todos los países vayan ratificando dicho Convenio serán pasos agigantados que se irán dando, pero mientras no exista una verdadera buena voluntad por parte de los Estados para el cumplimiento efectivo y muy concretamente a la concesión de la extradición, sin falsas pantallas políticas que en innumerables ocasiones se quiere dar a estos delitos, y hasta que no se busquen soluciones mejores, será un avanzar en el camino, pero éste no llegará a feliz término, en tanto y cuanto los Estados no colaboren de una manera decidida y sin trabas en el ámbito internacional, pues es precisamente en este ámbito donde hay que buscar la solución definitiva para acabar con estos delitos.

B) EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL: O.A.C.I., O.N.U.

Precisamente en este terreno, es donde primordialmente hay que intentar buscar la solución al problema.: No hay que olvidar que el delincuente de secuestro de aeronaves, dispone de una gran facilidad para trasladarse de un país a otro, y por tanto, si todos los países no colaboran decididamente para el logro de estos fines, poco será la logrado.

Para el logro de estos fines, es de destacar la ingente labor desarrollada por la O.A.C.I., plasmada en los Convenios celebrados bajo su patrocinio, y muy concretamente por lo referente al secuestro de aeronaves (apoderamiento ilícito de aeronaves) al celebrado en La Haya en 1970, que si bien en principio no fue suscrito por España, el Instrumento de Ratificación, fue depositado en Washington el día 30 de octubre de 1972, entrando en consecuencia, en vigor para España el día 29 de noviembre de 1972, de conformidad con lo establecido en el artículo 13 del referido convenio (33).

Finalmente, tenemos que destacar, que por mucha labor que realice la O.A.C.I., si no cuenta con medios coercitivos

(33) B. O. núm. 13 de fecha 15 de enero de 1973.

para el cumplimiento de las medidas tomadas, poco se logrará, y esta función corresponde a la Organización de las Naciones Unidas.

1. *Convenio de Tokio.*

El Convenio de Tokio se aplica a las infracciones a la ley penal, así como a todos los actos que pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes o el mantenimiento del buen orden y de la disciplina a bordo.

Sin embargo, el Convenio adoptado en Tokio no declara que un acto de apoderamiento ilícito y por la fuerza de una aeronave o del control de la misma constituya un delito. Esto se debe a que durante la redacción del Convenio se acordó expresamente que no se habrían de definir los delitos, ni siquiera los que indudablemente se rigen por las leyes nacionales, por ejemplo, el homicidio culpable.

Por lo que se refiere a los delitos cometidos a bordo de una aeronave, las leyes nacionales respectivas de los Estados en cuestión continúan siendo aplicables, pero el Convenio declara que el Estado de matrícula de la aeronave es competente para ejercitar la jurisdicción. Lo mismo sucede en el caso de actos que pongan en peligro la seguridad, aunque el Convenio declara que el comandante de la aeronave puede tomar ciertas medidas para impedir que se cometan y tomar medidas coercitivas contra las personas en cuestión, desembarcándola o entregándola a las autoridades competentes del Estado de aterrizaje. Las facultades y deberes del Estado de aterrizaje en tales ocasiones aparecen previstas en el Convenio.

El Convenio declara también que los delitos cometidos a bordo de las aeronaves de un Estado contratante se considerarán, a los fines de la extradición, como si se hubiesen cometido en el territorio de dicho Estado; pero se declara expresamente que «Ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de crear una obligación de conceder la extradición».

2. *Convenio de La Haya.*

2.1. Reconocimiento de una jurisdicción extraterritorial.

El principio de la territorialidad de las leyes penales, sufre una excepción establecida en favor de la navegación aérea, al reconocerse una jurisdicción extraterritorial.

Ya existía un precedente a este reconocimiento en el artículo 3.º del Convenio de Tokio como acabamos de ver. Bien es verdad, que dicho Convenio sólo afecta a las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves, pero ya se disenta del criterio tradicional de la territorialidad de las leyes penales, al establecerse que «El Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo» y que «Cada Estado contratante deberá tomar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado».

En el Convenio de La Haya, se reconoce igualmente la jurisdicción extraterritorial al establecer en su artículo 4.º como Estados interesados en ejercer la jurisdicción, los siguientes:

a) El del Estado de matrícula de la aeronave, si el delito se acomete a bordo de una de sus aeronaves.

b) El del Estado en cuyo territorio aterrice la aeronave, si el presunto delincuente se halla todavía a bordo.

c) El del Estado en que el arrendatario tenga su oficina principal, y caso de no tener tal oficina, el de su residencia permanente, si el delito se comete a bordo de una aeronave dada en arrendamiento sin tripulación.

d) El del Estado en cuyo territorio se halle el presunto responsable si dicho Estado no concede la extradición.

2.2. Conflicto de jurisdicciones.

Según el Convenio, acabamos de ver que los países que tienen jurisdicción concurrente sobre el delito, pueden reducirse primordialmente a los siguientes:

a) El Estado de matrícula.

b) El Estado en que la aeronave aterrice con el presunto delincuente todavía a bordo.

Hay muchas probabilidades por tanto de que se originen disputas acerca de la jurisdicción a aplicar, por ejemplo, cuando el delincuente sea súbdito del Estado en que aterrice la aeronave y el delito sea cometido en una aeronave matrícula en otro Estado, o cuando la sanción por el delito en tal Estado en que la aeronave aterrice sea menos severa que en el Estado de matrícula de la misma.

Incluso este problema de conflicto de jurisdicciones, puede complicarse en aquellos casos en que la aeronave secuestrada haya hecho escala en diversos Estados antes de aterrizar en el territorio en el cual el presunto delincuente abandona la aeronave, ya que todos estos Estados, conforme al Convenio podrían solicitar el ejercicio de su jurisdicción. Ello determinó, que algún delegado en los debates previos al Convenio, se mostrasen partidarios de modificar la redacción propuesta en el sentido de que figurase en lugar de «con el presunto delincuente todavía a bordo», por la fórmula de «y allí es arrestado el presunto delincuente». Sin embargo la moción no prosperó y quedó redactada en su primitiva forma.

Con independencia de este inciso de poder estar interesado en ejercer la jurisdicción más de dos Estados, lo verdaderamente importante es poder determinar, si en el Convenio se resuelve el problema de conflicto de jurisdicciones. Y desgraciadamente tenemos que decir que no.

Si el Convenio intentase resolver el problema consistente en cuál de los Estados interesados en ejercer la jurisdicción, debía ejercerla, ello implicaría la determinación de un orden de prioridad de las competencias. Pese a que tuvo gran apoyo la opinión de que el Estado de aterrizaje sería la jurisdicción más práctica, ventajosa y efectiva, teniendo en cuenta el hecho de que dispondría del presunto delincuente y los testigos, se consideró que no debía preverse tal cosa en el Convenio y en consecuencia no se establece un orden de prioridad de competencias, si no que se limita a señalar los Estados que pueden y deben estar interesados en ejercer su jurisdicción.

Idéntico criterio se refleja en el artículo 7.º del Convenio que se limita a determinar que el Estado contratante en cuyo

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

Con ello, no se da una preferencia jurisdiccional al Estado en cuyo territorio sea hallado el presunto delincuente, lo que se reconoce es el darle una facultad discrecional de proceder o no a su enjuiciamiento, bien accediendo a la extradición en favor del Estado de matrícula, bien enjuiciado los hechos por sus propios órganos jurisdiccionales.

En suma, que en el Convenio no se resuelve de una manera taxativa el conflicto jurisdiccional, ya que en definitiva lo que le interesa es que el delito no quede impune, siéndole indiferente corra a cargo su enjuiciamiento en favor del Estado de matrícula de la aeronave o del Estado en cuyo territorio aterrice.

En consecuencia, habrá que recurrir a los tratados de extradición de los Estados contratantes del Convenio para resolver el conflicto, pero únicamente en vía bilateral y no con carácter general.

2.3. Extradición.

El verdadero escollo —hasta ahora insuperado— que se ha presentado para eliminar el secuestro y demás delito de piratería aérea en general, ha sido el de la extradición.

Antes de examinar como quedó desarrollado el problema de la extradición en el Convenio, es conveniente ir examinando como fue gestándose a través de todos los elementos que intervinieron en el mismo. Empezando por el Subcomité Jurídico y a través de sus reuniones, se observa cómo acuerdan por unanimidad que la captura ilícita de aeronaves debe considerarse como un delito que entraña extradición. Este acuerdo queda plasmado en la primera parte del artículo 8.º del anteproyecto, al estipularse que el delito será considerado como delito extraditible en todo tratado de extradición celebrado o a celebrarse entre Estado contratantes. En su segundo número se establece que los Estados contratantes que no

subordinen la extradición a la existencia de un tratado o a la condición de reciprocidad, deberán reconocer el delito como caso de extradición entre ellos. Dedúcese de ello, que ya no es delito extraditable PER SE, sino con caracteres especiales, y ello como consecuencia de no querer obligar a ningún Estado a proceder a la extradición de las personas, si ello no está de acuerdo con su propia legislación. Obligar a la extradición per se, equivalía a declarar en el Convenio, que todo acto de secuestro aéreo, es un delito no político, y este extremo acreó las discrepancias entre los miembros del Subcomité, pues una mayoría estimó, que no se podía aceptar por principio que un caso de secuestro aéreo no pudiese nunca ser un acto de carácter político. Además, era tradicional para ciertos países el respeto al derecho de asilo, y tal derecho sería apropiado en ciertos casos de secuestro. Igualmente se tuvo en consideración que —en ciertos países— sería necesario cambiar la propia constitución ,mientras que en otros las leyes básicas nacionales tendrían que ser modificadas, si el Convenio incluyese una obligación internacional e incondicional de extraditar.

La conclusión general a que se llegó, fue que el Convenio debería prever que el secuestro constituía un delito extraditable, pero que la obligación de extraditar, estaba sujeta a excepciones. A título de ejemplo, podía ser cuando se tratase de un nacional o bien cuando el acto fuese substancialmente una forma de escapar a una persecución política y un medio de obtener asilo.

Finalmente, en el número 3.º de dicho artículo, se estipula que a los fines de la extradición, se considerará que el delito ha sido cometido, no solamente en el lugar en que ocurrió, sino también en el territorio del Estado de matrícula de la aeronave y en el del Estado donde haya aterrizado la aeronave y el presunto delincuente la haya abandonado. Es decir, aquellos Estados en que de conformidad con el artículo 4.º del mencionado anteproyecto, pueden ejercer jurisdicción.

El artículo 8.º del proyecto del Comité Jurídico viene expresado casi en idénticos términos, modificado algo en cuando a su redacción, pero no en cuanto a su contenido jurídico.

En el texto definitivo del Convenio y en su artículo 8.º se

añade un nuevo número, concretamente el segundo y corriendo los restantes números un lugar.

Este segundo número, para hacer referencia a aquellos casos en que si los Estados que subordinan la extradición a la existencia de un tratado, reciben una solicitud de extradición, pueden DISCRECIONALMENTE considerar el presente Convenio como la base jurídica para la extradición. La extradición por otra parte, estará sujeta a las demás condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido. En definitiva, que siempre quedan facultados los Estados para proceder o no a la extradición. Entendida así la extradición. Si por razones —normalmente políticas— los secuestradores pueden escapar a la extradición. ¿Cabe preguntarse, cuál será el verdadero alcance de este Convenio?

Entendamos que el Convenio si quería ser eficaz, debería haber establecido una base independiente de extradición, de forma que la extradición no se encontrase restringida a los casos en que ya existiesen tratado de extradición en vigor, o por establecer, pero con las limitaciones establecidas de quedar facultado a su legislación nacional.

El Convenio debería haber contenido una disposición expresa en el sentido de que el «secuestro» no debería ser considerado como delito político a los fines de la extradición.

No siendo así, la obligación de extraditar, pudiera ser en la práctica ilusoria. Porque otorgar asilo a un secuestrador, constituye un acto de agresión en contra del Estado con jurisdicción sobre aeronaves secuestradas. Mientras no se reconozca con valentía esa verdad, mientras no se exija a los gobiernos transgresores, abstenerse de otorgar asilo a los secuestradores de aviones, la piratería aérea en general, continuará alterando la seguridad de todos los viajes aéreos, y la integridad de la estructura de orden de la que depende la comunidad internacional.

3. *Otros convenios.*

Con posterioridad al Convenio de La Haya de 1970, que constituye el quinto de los convenio celebrados bajo el patrocinio de la OACI, es de destacar, que su labor no queda detenida

ahí, sino que sigue su trabajo para la represión de los actos de terrorismo y piratería aérea en general, debiéndose hacer mención especial al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad e la Aviación Civil de 23 de septiembre de 1971 firmado en Montreal.

C) OTRA FACTIBLE SOLUCIÓN

Acabamos de ver, cómo el Convenio de La Haya no es una solución total al problema —sin género de dudas— al no haberse atrevido a consignar en su articulado, un precepto estableciendo un orden preferencial de jurisdicciones entre los distintos Estados llamados a ejercerla, ni a considerar al delito extraditable per se, muy probablemente ante el temor de que no fuese suscrito por suficiente número de Estados.

En este sentido, es muy probable que el acuerdo internacional más eficaz para eliminar el secuestro de aeronaves, consistiese en prever la devolución del secuestrador al Estado de Matrícula de la aeronave.

Hay quien, como Jiménez Asenjo (34) estima que para evitar el delito de secuestro de aeronaves, la primera medida que deben tomar los Estados, todos los Estados, es declararle fuera de los beneficios de la extradición y proclamarle delito de «Lesá humanidad» —un delito contra el Derecho de Gentes, como el genocidio o la piratería—, y entregar directamente al culpable, sin excusa ni pretexto, al Estado que los reclama, a falta de una jurisdicción internacional.

Esta jurisdicción internacional, es muy probable que constituya una buena medida para tratar de eliminar los delitos de secuestro de aeronaves; en este sentido, existe una tendencia actual a la creación de un Tribunal Internacional en el seno de las Naciones Unidas, para conocer de este tipo de delitos. Tribunal por otra parte con el suficiente poder judicial y ejecutivo para poder exigir el cumplimiento de sus fallos por encima de las soberanías nacionales.

(34) *Los secuestros aéreos*. Revista de Derecho judicial; núm. 47, julio-septiembre 71, pág. 65.

EL SECUESTRO DE LAS NAVES

A primera vista con más visos de realidad, y que las dificultades que surgieron en el Convenio de La Haya, al no quererse ceder nada de sus jurisdicciones en favor de otros Estados; no transigir con la extradición, basadas casi siempre en ideologías políticas, encubiertas en el derecho de asilo, no surjan al ceder la competencia ante un Tribunal Internacional, porque sin la complicidad agresiva de los gobiernos asilantes, no se puede perpetrar fácilmente el delito de secuestro de aeronaves. Porque lo que alimenta a los secuestradores a cometer el delito, es la seguridad de quedar impune el mismo, y aún en muchos caos, la de recibir trato de héroes de la violencia, en vez de delincuentes de lesa humanidad.

BIBLIOGRAFIA

- ALVAREZ ROLDÁN, Luis: *El secuestro de aeronaves*, Revista de Aeronáutica y Astronáutica; núm. 3, septiembre 1969.
- BRAVO NAVARRO, Martín: *Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo*, Revista de Aeronáutica y Astronáutica; núm. 356, julio 1970.
- BRAVO NAVARRO, Martín: *Atentados contra la navegación aérea*, Escuela de Estudios Jurídicos del Ejército de Tierra, Diploma de Derecho Internacional.
- ADMONT PETIT: *Piratas de alto vuelo*, Revista de Aeronáutica y Astronáutica; núm. 353, abril 1970.
- FOLCHI, Mario: *El secuestro de aeronaves*, Conferencia dictada en el Ministerio de Comunicaciones el día 2 de julio de 1970. Caracas-Venezuela.
- JIMÉNEZ ASENJO, Enrique: *Los secuestros aéreos*, Revista de Derecho Judicial, año XII; núm. 47, julio-septiembre 1971.
- LOSTIAU FERRÁN, Francisco: *La cooperación internacional y la navegación aérea*, Revista de Aeronáutica y Astronáutica; núm. 365, abril, 1971.
- MACIEL, Rogelio N.: *Desviación compulsiva de aeronaves en vuelo*, Revista Aéreo-espacio. Buenos Aires, abril 1969.
- MAPELLI LÓPEZ, Enrique: *Consideraciones sobre la extorsión de aeronaves*, Trabajo presentado al IV Congreso Penal y Penitenciario Ibero-Americano y Filipino. La Coruña (España), del 4 al 6 de septiembre de 1969.
- MAPELLI LÓPEZ, Enrique: *El apoderamiento ilícito de aeronaves*, Revista de Aeronáutica y Astronáutica; núm. 371, octubre 1971.
- OACI: Conferencia Internacional de Derecho Aéreo. La Haya, diciembre de 1970. Volumen I. Actas. 1972.
- OACI: Conferencia Internacional de Derecho Aéreo. La Haya, diciembre de 1970. Volumen II. Documentos. Montreal-Canadá 1972.
- OACI: Informes y Documentación del Subcomité Jurídico sobre el secuestro de aeronaves. Montreal-Canadá 1969.
- Revista de Aeronáutica y Astronáutica; núm. 353, abril de 1970.
- TAPIA SALINAS, Luis: *El apoderamiento ilícito de una aeronave*. Trabajo presentado en la Conferencia Internacional de Transporte Aéreo, Quito 1969.