

# Regulación jurídica del secuestro y terrorismo aéreos

JUAN M. GARCIA LABAJO,  
Comandante Auditor

**E**L delito de apoderamiento ilícito de aeronaves, que es el "nomen iuris" o denominación técnico-jurídica de lo que convencionalmente se conoce con otros nombres o expresiones de muy variada procedencia y significación semántica —siendo entre nosotros el más común el de "secuestro aéreo" y el de "hijacking" en el mundo anglosajón— ha venido constituyendo en esta última parte del siglo preocupación constante de la comunidad aviatoria, hasta el punto de poder afirmarse que, al menos en el ámbito de lo internacional, a partir de él se ha ido forjando el moderno Derecho Penal Aeronáutico, según se expondrá a continuación.

No menos cierto resulta, por otra parte, el hecho de que esta misma figura delictiva ha sido también catalizador de la excelente dogmática criminal española del Derecho Aéreo, como así lo demuestran los numerosos estudios que nuestros juristas civiles y militares han realizado sobre la materia.

## EN EL DERECHO INTERNACIONAL

**Y**A el Convenio de Tokio, de 1963, sobre "Infracción y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves" definió en los siguientes términos el supuesto que nos ocupa:

"Cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia o ejercicio de control de una aeronave en vuelo (...)"

Como tantas veces se ha puesto de manifiesto, la propia insuficiencia del Convenio como instrumento jurídico idóneo para una represión internacional eficaz de ésta y otras infracciones y actos atentatorios contra la seguridad de la navegación aérea, más la constatable circunstancia fáctica de presentar por entonces el fenómeno una proporción mucho menos ingente y alarmante que la que luego con el tiempo alcanzaría, produjeron unidas el fracaso de aquel, muy parcamente acogido y ratificado por los Estados miembros de la Comunidad Internacional.

La superioridad de las fórmulas jurídicas encontradas y los avatares del histórico impulso criminoso de estas acciones acabaron, sin embargo, por dar origen —y allanar su común aceptación— al "Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves", hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, sobre la premisa, expresada en el Preámbulo, de que tales actos "ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, afectan gravemente a la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil".

Se trata de que los Estados de la Comunidad Internacional han llegado al común convencimiento de que, con independencia de los móviles y motivaciones del agente, el apoderamiento constituye en todo caso un delito, que ha de ser castigado por todos los Estados con "penas severas" (art. 2.º del Convenio) y que, por diversas razones, merece ser objeto de regulación por las normas del Derecho Internacional.

En primer lugar, porque el "iter criminis", o secuencia delictiva, puede trascender y ordinariamente trasciende a la soberanía de un solo Estado: el de matrícula de la aeronave en que se comete, el del espacio o espacios aéreos que aquella sobrevuela, el del territorio donde aterriza con posterioridad... De ahí la doble consecuencia que sigue:

1.ª Que el delito se defina en el art. 1.º del Convenio como aquél que comete "toda persona que, a bordo de una aeronave en vuelo, ilícitamente, mediante violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave (...)", pues cuando la aeronave no está en vuelo —período que se regula en el Convenio con toda precisión conforme a la teoría de cerramiento y apertura de las puertas externas— se halla todavía bajo la protección soberana de un solo Estado.

2.ª Que el Convenio no se aplique, y quede relegado el hecho a la sola competencia y ejercicio de soberanía del Estado a que únicamente afecte, cuando sean del todo coincidentes los lugares de matrícula, despegue y aterrizaje de la aeronave y de aprehensión del delincuente, ya se trate de un vuelo interno, ya de un vuelo internacional (art. 3.º).

En segundo lugar porque, sobre atentar contra bienes o intereses dignos de protección según la conciencia jurídica universal, como la libertad, la vida y la propiedad, supone al propio tiempo el delito, a fuer de reiterado, una grave amenaza, frontal y manifiesta, contra una de las principales funciones que la aviación cumple en el mundo de hoy, razón de su extraordinario desarrollo e incesante crecimiento: el uso

comercial de la misma como medio de transporte que contribuye al constante acercamiento y relación entre los individuos de todo el orbe planetario. De ahí que el Convenio limite su ámbito objetivo de aplicación a lo que, quizá con no mucha propiedad, pero con expresión ya acuñada en el lenguaje aeronáutico, ha venido en denominarse "Aviación Civil", con exclusión de "las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía" (art. 3°).

Definidos los términos de aplicación del Convenio, se va construyendo luego en el articulado todo un sistema completo de normas que imponen obligaciones a los Estados, con el fin de comprometerles en la prevención y represión del delito y en la reparación o disminución de sus consecuencias.

A efectos meramente didácticos y de mejor comprensión esquemática de esas principales obligaciones de los Estados, distinguimos en el Cuadro I entre los de carácter legislativo, administrativo y judicial. Las de este último carácter constituyen en nuestra opinión el meollo o núcleo central del Convenio, por cuanto que se expresa en ellas el principio fundamental al que el mismo responde y que representa la clave de su éxito: "aut dedere aut judicare", lo que quiere decir, por expresarlo en términos vulgares, que el Estado al que el secuestrador se dirija o entregue asume la ineludible obligación de juzgarle por el grave delito cometido



Secuestrador del avión de la TWA en el aeropuerto de Beirut el 21 de junio de 1985.

CUADRO I	
CONVENIO DE LA HAYA PRINCIPALES OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS	
<p><b>LEGISLATIVAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecer para el delito penas severas           <ul style="list-style-type: none"> <li>— Las legislaciones internas de cada Estado deben tipificar el delito.</li> <li>— Y castigarlo con "penas severas" (una de las mayores indefiniciones del Convenio; en nuestra opinión, por tales hay que entender las correspondientes en la legislación penal de cada país a los delitos comunes de carácter grave.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>ADMINISTRATIVAS</b></p> <p>1. En relación el presunto delincuente. El Estado en cuyo territorio sea hallado ("Estado de aprehensión") tiene las obligaciones de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Detención           <ul style="list-style-type: none"> <li>— Proceder a su detención o asegurar de otro modo su presencia.</li> <li>— Respetar las garantías del detenido:               <p>La detención se mantendrá solamente por el período que sea necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.</p> <p>El detenido tendrá toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con los representantes de su Estado.</p> </li> <li>— Notificar inmediatamente la detención al Estado de matrícula, al de nacionalidad del detenido y demás interesados, en su caso.</li> </ul> </li> <li>• Investigación Preliminar           <ul style="list-style-type: none"> <li>— Proceder inmediatamente a una investigación preliminar de los hechos.</li> <li>— Comunicar sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados.</li> <li>— Indicarles si se propone ejercer su jurisdicción (enjuiciar al presunto delincuente).</li> </ul> </li> </ul>	<p>2. En relación con los perjudicados por el delito. Todo Estado (normalmente el "Estado de aterrizaje") tienen las obligaciones de</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auxilio al Comandante           <ul style="list-style-type: none"> <li>— Tomar las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.</li> </ul> </li> <li>• Ayuda a la aeronave, tripulación y pasaje           <ul style="list-style-type: none"> <li>— Facilitar a los pasajeros y a la tripulación la continuación del viaje lo antes posible.</li> <li>— Devolver sin demora la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>JUDICIALES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enjuiciamiento del presunto delincuente.           <ul style="list-style-type: none"> <li>— Someter el caso a las autoridades competentes del Estado a efectos de enjuiciamiento, sin excepción alguna (proscripción del derecho de asilo político).</li> <li>— Tal obligación de ejercicio de jurisdicción la tiene el Estado:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) de matrícula de la aeronave (o de la nacionalidad o residencia del operador, si está dada en arrendamiento sin tripulación);</li> <li>b) de aterrizaje: el del territorio donde aquella aterrice con el presunto delincuente todavía a bordo;</li> <li>c) de aprehensión, en el solo caso de que no conceda la extradición a los anteriores.</li> </ol> </li> </ul> </li> <li>• Extradición (más que obligar a ella, el Convenio la facilita).           <ul style="list-style-type: none"> <li>— Si el Estado de aprehensión tiene concertado tratado de extradición con los anteriores, el delito se considera automáticamente incluido en el mismo.</li> <li>— De no tener concertado tratado, el propio Convenio puede considerarse como la base jurídica necesaria para la extradición.</li> </ul> </li> </ul>

o de conceder su extradición a los demás Estados interesados en su castigo.

Aunque ni por su origen ni por su forma constituye norma alguna de Derecho Internacional, eficaz garantía del cumplimiento de esta obligación ha representado y representa sin duda la llamada "Declaración de Bonn". En la cumbre económica de los Siete que en dicha capital tuvo lugar en el año 1978, los Jefes de Estado y de Gobierno de Canadá, Francia, Alemania, Japón, Italia, Reino Unido y Estados Unidos decidieron conjuntamente que en caso de que cualquier país rehusara cumplir con la obligación de extraditar o perseguir judicialmente a los autores de un apoderamiento ilícito de aeronave, solidariamente adoptarían medidas para interrumpir inmediatamente todos los vuelos con destino al país en cuestión o provenientes del mismo y los de sus Compañías: el "bloqueo aeronáutico".

A imagen y semejanza del Convenio de La Haya y como complemento del mismo, se concluyó también el "Convenio de Montreal para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil", de 1971, en cuyos preceptos, repetición a la letra las más de las veces de los de aquel otro, se definen y contemplan los delitos que doctrinalmente se conocen con el nombre de terrorismo aéreo

## CUADRO II

## DELITOS DE TERRORISMO AEREO INTERNACIONAL

- **Atentados a bordo**
  - Violencias contra las personas que constituyan peligro para la seguridad de la aeronave.
- **Sabotajes y estragos aeronáuticos**
  - Destrucción o daños incapacitantes para el vuelo de una aeronave en servicio.  
 ("aeronave en servicio": desde las operaciones de prevuelo hasta 24 horas después del aterrizaje)
  - Colocación de artefactos explosivos en la misma.
  - Destrucción, daños o perturbación de las instalaciones o servicios de la navegación aérea.
- **Falsa alarma**
  - Comunicación, a sabiendas, de informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.
- **Terrorismo aeroportuario**
  - Violencias graves contra las personas.
  - Sabotajes y estragos contra sus instalaciones contra las aeronaves aparcadas en sus pistas.



El geólogo sirio Marvan Hritani, de 35 años, detenido por la policía turca tras secuestrar un avión de la RFA el 27 de marzo de 1985.

## CUADRO III

MATERIAS DE COOPERACION INTERNACIONAL  
EN LA LUCHA CONTRA LOS DELITOS AERONAUTICOS

## SEGURIDAD

- Los Estados procurarán tomar, de acuerdo con el Derecho Internacional y sus propias Leyes, todas las medidas que sean factibles para impedir la comisión de los delitos.

## INTELIGENCIA

- El Estado que tenga razones para creer que se vaya a cometer un delito, suministrará toda información pertinente de que disponga a los Estados:
  - del lugar de comisión,
  - de matrícula (o) la aeronave,
  - de aterrizaje.

## JUDICIAL

- Los Estados se prestarán la mayor ayuda posible por lo que respecta a todo proceso penal relativo a los delitos.

## INFORMACION

- Cada Estado notificará lo antes posible al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional cualquier información pertinente que tenga en su poder referente a:
  - Las circunstancias del delito.
  - Las medidas tomadas en relación:
    - con los perjudicados,
    - con el delincuente (en especial, el resultado del procedimiento judicial o de extradición).
  - Se persigue con ello
    - recopilar datos con fines estadísticos y de estudio;
    - controlar el cumplimiento de las obligaciones internacionales de cada Estado.

## CUADRO IV

REGULACION DEL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVE  
"EN NUESTRO DERECHO"  
(Ley Penal de la Navegación Aérea)

## MODALIDADES

- Apoderamiento simple (art. 40.1.º).  
"Los que con violencia o intimidación se apoderen de la aeronave en que vuelen o faciliten a otro su apoderamiento".
- Apoderamiento calificado (art. 39)  
"El que se apodere con violencia o intimidación de una aeronave, de personas o cosas que se hallen a bordo, en circunstancias de lugar y tiempo que imposibiliten la protección de un Estado".
- Apoderamiento equiparado: "piratería" y "terrorismo" aéreos (art. 40.2.º).  
"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".

## PENALIDAD

- Básica  
De veinte años y un día a treinta años de reclusión mayor.
- Circunstancias específicas de agravación
  - Permiten imponer la pena en su grado máximo: de veintiséis años, ocho meses y un día a treinta años.
  - Casos:
    - 1.º Si el medio violento empleado para la aprehensión de la aeronave la pone en peligro de siniestro.
    - 2.º Si se hubiese dejado a alguna persona sin medios para salvarse".

internacional, los cuales exponemos en el Cuadro II y a los que se aplica un régimen jurídico prácticamente idéntico al que hemos visto antes delineado para el apoderamiento ilícito.

Merece destacarse lo relativo a las obligaciones de cooperación internacional en la lucha contra los delitos aeronáuticos que a los Estados se imponen, algunas de las cuales se encontraban ya previstas en el Convenio de La Haya,—comisiones rogatorias e información a la OACI— y que en Montreal se extienden también a las materias de seguridad e inteligencia (Cuadro III).

Siguiendo un camino de esperanza, que por lo mismo se aventura inacabado y puede así continuarse en el futuro con respecto a otras figuras delictivas, recientemente se ha ampliado el marco de protección jurídica de la seguridad de la Aviación Civil Internacional mediante la firma en Montreal el 24 de febrero de 1988 del "Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional", complementario del Convenio de 1971, en cuyo texto viene a introducir lo que en el Cuadro II, por debajo de la línea de puntos, hemos llamado nosotros "delitos de terrorismo aeroportuarios", los cuales quedan así sometidos a las mismas reglas del Convenio.

## EN EL DERECHO ESPAÑOL

**E**N cumplimiento de las previsiones contenidas en la Ley de 27 de diciembre de 1947, de Bases para la redacción del Código de Navegación Aérea, la Ley de 24 de diciembre de 1964, Penal y Procesal de la Navegación Aérea, introdujo en nuestro Derecho la regulación del delito de apoderamiento ilícito de aeronave, que recogió en el elenco de delitos aeronáuticos tipificados en su Libro Primero, dedicado a las "Disposiciones Penales".

El Libro Segundo de la Ley llevaba como rúbrica "De la Jurisdicción" y se contenía en él un conjunto de normas orgánicas y procesales para el enjuiciamiento de dichos delitos, que encomendó a una Jurisdicción especial, creada "ad hoc": la Jurisdicción Penal Aeronáutica, cuyo órgano central fue el llamado Tribunal Aeronáutico, único para toda la Nación y encargado con exclusividad de sentenciar las causas por delitos de este carácter, conforme al principio de eficiencia técnica; de ahí que sus miembros, de nombramiento cuatrienal, fuesen de extracción mixta entre Pilotos pertenecientes al Excmo. de Aviación y Auditores del Cuerpo Jurídico del Aire. Al cabo de los veinte años de existencia, y por razones que no es ahora el caso analizar, la Ley Orgánica 1/1986, de 8 de enero, suprimió lisa y llanamente la aludida Jurisdicción regulada en el Libro Segundo de aquella Ley de 24 de diciembre de 1964, que queda hoy así reducida tan sólo a ese primer aspecto de Ley Penal de la Navegación Aérea.

La regulación del delito de apoderamiento ilícito de aeronave que se contiene en esta última la exponemos en el Cuadro IV. Junto a un "apoderamiento simple" o genuino, se recoge también un tipo de "apoderamiento calificado" y aún una

tercera modalidad, que denominamos "apoderamiento equiparado".

Aunque su doctrina no llega propiamente a adquirir el carácter de jurisprudencia, con respecto a aquella primera modalidad, básica y genuina, de apoderamiento simple el Tribunal Aeronáutico nos dejó explícita o implícitamente dicho lo siguiente:

1.º Que los sujetos activos del delito, o sea, los "secuestradores", pueden ser uno o más, pero que no por eso ha de reputarse en este último caso el hecho como constitutivo del delito de sedición aeronáutica previsto en el art. 20 de Ley, sino del más grave de apoderamiento ilícito (Sentencia de 4 de diciembre de 1974: secuestro de los croatas).

2.º Que la conducta típica consistente en el apoderamiento de la aeronave radica precisamente en hacerse con el control y dirección de la misma, despojando a su Comandante de tales facultades (Sentencia de 4 de diciembre de 1974); asunción ésta indebida del mando de la aeronave a la que se une la propia violencia o intimidación con que instrumentalmente trata de conseguirse y que determina la perpetración de este delito y no la del menos grave de usurpación de funciones tipificado en el art. 37 (Sentencia de 8 de julio de 1970: secuestro de Zaragoza); pero sin que tales actos de violencia o intimidación hayan de ejercerse necesariamente sobre la persona del mismo Comandante, sino que basta con que se empleen materialmente contra cualquier otra persona a bordo, como una azafata o un pasajero (Sentencia de 8 de julio de 1970); como tampoco es necesario que los medios materiales con que la intimidación se impele sean efectivamente capaces de producir daño, con tal de que en apariencia resulten ofensivos, como por ejemplo las pistolas de juguete (Sentencia de 8 de julio de 1970) o las detonadoras (Sentencia de 28 de junio de 1977: secuestro de Palma de Mallorca).

3.º Que, desde el punto de vista de la culpabilidad, requiere tan sólo este delito el dolo genérico de entender y querer la acción que se realiza, la cual necesariamente y de por sí presupone la intención de atentar contra los bienes jurídicos y morales que representan la libertad, seguridad y el normal desenvolvimiento de la navegación aérea, sin que la finalidad o móvil político que guíe a sus autores desplace en absoluto este elemento de la culpabilidad. (Sentencia de 4 de diciembre de 1974).

4.º Que cuando la violencia o intimidación se realizan estando todavía la aeronave en tierra, si ésta no llega efectivamente a emprender el vuelo, por entregarse o ser reducido antes el secuestrador, el delito de apoderamiento o bien no se consuma, sino que se entiende perpetrado en grado imperfecto de ejecución (Sentencia de 8 de julio de 1970, en la que se condenó por delito frustrado), o bien no se comete, sino que es otro el tipo delictivo en que se incurre (Sentencia de 12 de marzo de 1985: caso del legionario de Fuerteventura, al que se condenó como autor de un delito de atentado a bordo, del art. 19).

5.º Que el hecho de entregarse a las Autoridades sin resistir a las mismas (Sentencia de 4 de

CUADRO V		
LOS DELITOS DE LA LEY PENAL DE LA NAVEGACION AEREA (24 diciembre 1964)	ESTADISTICA DE LA JURISDICCION AERONAUTICA (1965-1985)	
	Causas abierta	Sentencias condenatorias
<b>I. CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AERONAVE</b>		
• Destrucción maliciosa de aeronave (art. 13) .....	1	1
• Perturbación del control de la navegación aérea (art. 14) .....	—	—
• Omisión o quebranto del plan de vuelo (art. 15) .....	3	0
• Desobediencia en materia de servidumbre aeronáutica (art. 16) .....	—	—
• Vuelos con infracción de las normas de seguridad (arts. 17 y 18) .....	—	—
• Atentados a bordo (art. 19) .....	2	1
<b>II. CONTRA EL TRAFICO AEREO</b>		
• Sedición aeronáutica (arts. 20 a 27) .....	—	—
• Abandono de servicio (arts. 28 a 30) .....	1	0
• Embriaguez (arts. 31 y 32) .....	—	—
• Salvación cobarde (arts. 33 y 34) .....	—	—
• Embarque clandestino de armas, explosivos y sustancias peligrosas (art. 35) .....	—	—
• Uso no autorizado de aparatos fotográficos y radioeléctricos (art. 36) .....	—	—
• Usurpación de funciones aeronáuticas (arts. 37 y 38) .....	2	2
<b>III. CONTRA EL DERECHO DE GENTES</b>		
• Apoderamiento ilícito de aeronave (arts. 39 y 40) .....	7	4
• Rapiña y omisión de socorro en accidentes aéreos (arts. 41 y 44) .....	—	—
• Denegación de auxilio a buques y aeronaves en peligro (arts. 42 y 43) .....	—	—
<b>IV. CONTRA LA AUTORIDAD</b>		
• Atentados y desacatos		
— al superior aeronáuticos (arts. 45 a 47) .....	1	0
— de los pasajeros, contra el Comandante (art. 48) .....	4	0
• Desobediencias		
— de los tripulantes, a los órdenes del superior (art. 49) .....	2	0
— de los pasajeros a órdenes relativas a la seguridad (art. 50) .....	1	0
<b>V. ABUSO DE AUTORIDAD Y NEGLIGENCIA EN EL EJERCICIO DEL MANDO</b>		
• Sometimiento a tratos o medidas abusivos (art. 51) .....	—	—
• Desembarque arbitrario (art. 52) .....	—	—
• Tolerancia ante la indisciplina (art. 53) .....	—	—
<b>VI. DE FALSEDAD</b>		
• Omisión o alteración de marcas de matrícula o de nacionalidad (art. 54) .....	2	0
• Falsificación de libros y documentos aeronáuticos (arts. 55 y 58) .....	—	—
<b>VII. CONTRA LA PROPIEDAD</b>		
• Robos y hurtos a bordo y aeroportuarios (art. 59) .....	1	0
• Hurto de uso de aeronave (art. 60) .....	2	0
• Apropiación indebida del cargamento (art. 61) .....	—	—
• Averías maliciosas en la aeronave o en la carga (art. 62) .....	4	0
• Sabotajes en las instalaciones de ayuda a la navegación (art. 63) .....	—	—
• Polizonaje (art. 64) .....	9	2
<b>VIII. DE IMPREVISION, IMPRUDENCIA O IMPERICIA EN EL TRAFICO AEREO (Art. 65)</b>		
	82	9
<b>TOTAL</b>	<b>124</b>	<b>19</b>

diciembre de 1974 y de 28 de junio de 1972), el de acceder a las indicaciones que hace el piloto para que el vuelo no se realice en condiciones que supongan peligro para la seguridad (Sentencia de 8 de julio de 1970: no despegar con las luces de balizamiento apagadas), o el de haber dispensado un tratamiento humanitario a la tripulación y al pasaje (Sentencia de 4 de diciembre de 1974) constituyen circunstancias de análoga significación a las atenuantes y deben ser tenidas en cuenta para suavizar el rigor punitivo.

El apoderamiento calificado constituye una figura enigmática, sobre todo por la circunstancia desconcertante de que el tipo no exija ni que la aeronave se halle en vuelo ni que el secuestrador se encuentre a bordo, lo que desnaturaliza ciertamente el hecho del "apoderamiento" de la aeronave, entendido como el ilícito ejercicio de su dirección y control. Es más, en la única ocasión en que el Tribunal Aeronáutico aplicó esta figura delictiva (Sentencia de 24 de marzo de 1982: secuestro de Moisés Thsombé) lo que vino a decirnos es que para la perpetración de este delito ni siquiera se precisa el apoderamiento "de la aeronave", sino que basta con hacerlo de alguna persona que se halle a bordo; se castigaría así en este precepto penal el "secuestro" o detención ilegal de personas que se realiza al amparo de la facilidad que por su aislamiento ofrece el medio aéreo.

En cuanto al "apoderamiento equiparado", la simple lectura del precepto nos indica ya que estamos en presencia de otros actos criminosos de significación diferente, que la ley sin embargo asimila o equipara al apoderamiento ilícito a efectos de penalidad: bien de la piratería, cuando se actúe con móvil depredador y ánimo lucrativo, bien del terrorismo en los demás supuestos.

Con este último y otros preceptos de nuestra Ley Penal de la Navegación Aérea se cubre tan sólo en parte, pero no totalmente, el espectro del terrorismo aéreo que antes vimos delineado en el plano internacional por el Convenio de Montreal. Del terrorismo aeroportuario no aparece en cambio atisbo alguno. Esto unido al hecho constatable de la cantidad de preceptos superfluos que se contienen en aquella —"tipos muertos" los hemos llamado en otra ocasión—, por describir hipótesis criminosas de orden aeronáutico que jamás se han dado en la estadística judicial de la Jurisdicción Penal Aeronáutica (Cuadro V) y que en todo caso encontrarían sin dificultad acomodo con los preceptos comunes del Código Penal ordinario, nos lleva ineludiblemente a la conclusión de que es ya necesaria e inapelable una revisión profunda de nuestra ley penal aviatoria. El propio legislador así lo ha entendido: la Disposición Final Primera de la Ley Orgánica 1/1986, antes citada, de supresión de la Jurisdicción Penal Aeronáutica, ordenó al Gobierno que en el plazo de un año —ya con creces vencido— sometiera a las Cortes un proyecto de ley por el que se actualizase la legislación penal aeronáutica española. ■



*Ex-rehenes de un avión norteamericano secuestrado, regresan a su país el 2 de julio de 1985.*