

308909

24

UNIVERSIDAD PANAMERICANA

FACULTAD DE DERECHO

CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTONOMA DE MEXICO

**"PERSPECTIVAS INTERNACIONALES DE LOS ACTOS ILÍCITOS
EN LA NAVEGACION AÉREA"**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN DERECHO PRESENTA:

ILIANA PATRICIA RAMIREZ MAZON

ASESOR: LIC. MIGUEL ANGEL LUGO GALICIA

MEXICO, D.F., 2000.

279695



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

Agradecimientos

A mis Papas

Por su ayuda a crecer en la vida, con su ejemplo y su
cariño.

A mi hermano.

Por su paciencia y su invaluable respaldo.

A mi asesor de Tesis

Lic. Miguel Angel Lugo G.

Por su guía y ayuda incondicional para la elaboración del
presente trabajo.

A mi gran amigo Francisco G.

Por su apoyo incondicional.

INDICE

Página

INTRODUCCION

1

I.CAPITULO PRIMERO

GENERALIDADES

A)Definición y Antecedentes de Terrorismo	6
a.1)Definición	
a.2)Antecedentes	
B)Esfuerzos Internacionales que se han relizado con el principal fin de poder combatir al terrorismo	12
C)Antecedentes de esfuerzos internacionales para combatir y prevenir el terrorismo	13
D)Instrumentos jurídicos Internacionales apobados a nivel regional	22

II.CAPITULO SEGUNDO

ACTOS ILICITOS EN CONTRA DE LA AVIACION CIVIL 28

A)Denominaciones de los actos ilicitos	28
B)Denominación de los delitos en Convenios Internacionales	38
C)Breve Referencia a la legislación nacional	49

III.CAPITULO TERCERO

CONVENIOS INTERNACIONALES 63

A)Convenio de Tokio	63
B)Convenio de La Haya	76

C) Convenio de Montreal	85
D) Convención Internacional contra la Toma de Rehenes	96
E) Resoluciones de la Organización de las Naciones Unidas	106
e.1) Resoluciones emanadas de la Asamblea General	106
e.2) Decisiones emanadas del Consejo de Seguridad	109
F) Labor de la OACI	111
<u>IV. CAPITULO CUARTO</u>	
CASO DE LOCKERBIE	117
A) Resumen de hechos sobre el caso	118
B) Puntos a discutir	125
<u>CONCLUSIONES</u>	134
<u>BIBLIOGRAFIA</u>	152

INTRODUCCION

El Siglo XX ha sido testigo de grandes cambios sociales, políticos y económicos y concomitantemente, escenario de un gran desarrollo y avance tecnológico, muestra de lo anterior es el nacimiento de la aviación, la cual se empezó desarrollarse a partir de 1906, más sin embargo, su definitiva consolidación se produjo al estallar la Primera Guerra Mundial.

Posteriormente, al terminar la Primera Guerra Mundial, en el año de 1919 se establecieron los primeros servicios aéreos públicos, dando lugar al desarrollo de la aviación comercial, al grado que actualmente es uno de los servicios con mayor demanda para el transporte de cosas, personas, correo, etc.

En su mismo desarrollo, la aviación comercial abarcaba su desplazamiento a otros países, para lo cual se requería de una normativa internacional reguladora de la aviación civil internacional, con lo cual dieron lugar a la Convención de Navegación Aérea firmada en París en 1919, la cual fue sustituida posteriormente por la Convención de Aviación Civil Internacional firmada en Chicago en 1944, cuyo ámbito de aplicación se limita a las aeronaves civiles y no se extiende a las aeronaves de Estado(artículo 3), la cual contiene aspectos sobre la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo suprayacente a su territorio (artículo 1), la matriculación de la aeronave como criterio determinante de una nacionalidad(art. 17).

Durante el transcurso del siglo XX, a parte del desarrollo de la aviación y junto con los cambios sociales, políticos y económicos entró en escena el terrorismo aéreo.

Apareció, por vez primera, la tensa situación conocida como arosecuestro, piratería aérea, etc. Lo anterior ha dado lugar al desencadenamiento de hechos delictivos que afectan a la navegación aérea civil (comercial y aeronaves particulares, puesto que en el Convenio de Chicago de 1944 se excluyen las aeronaves de estado, militares y de aduana).

Entre los cien accidentes aéreos más grandes de todos los tiempos se sabe, con certeza que al menos ocho han sido ocasionados, directa o indirectamente por asuntos relacionados con terroristas. Bombas, armas y reivindicaciones políticas encontraron en la amenaza indiscriminada de inocentes pasajeros un camino para hacer sus puntos de vista conocidos al mundo entero*.

A continuación se mencionan algunos ejemplos de lo anterior:

1. Dos aeronaves de la aerolínea de Air India tuvieron un final trágico fatal al destruirse por completo por artefactos explosivos que destruyeron por completo ambas aeronaves, el resultado: 500 personas muertas.

2. El 23 de noviembre de 1996 un grupo de extremistas Etiopes tomó el control de una aeronave de Aerolíneas etiopes, y exigieron al piloto el curso del vuelo las Islas Comores, las cuales se encuentran localizadas en mitad del Océano Indico, más sin

*Se da a conocer fácilmente al mundo entero debido al avance tecnológico en las comunicaciones, los cuales permiten dar a conocer la noticia casi al instante. Nota del Periódico Excélsior del 28 de febrero de 1998.

embargo, el avión no contaba con el combustible suficiente, y en un intento por parte del piloto por alcanzar las costas africanas, a dos kilómetros de lograrlo, las turbinas se apagaron, el resultado 127 muertos, incluyendo a los terroristas. **

3. Un Airbus de Air China fue secuestrado por un individuo que quería hacer públicas sus preferencias políticas y su desmedido odio al partido del pueblo. No obstante, escogió el peor momento para hacerlo y distrajo a los pilotos del 737-247, quienes perdieron el control al momento de aterrizar. La nave china golpeó otros dos aviones, que por fortuna estaban vacíos en ese momento. Murieron 132 personas. nunca se supo el nombre del secuestrador. *-*

Asimismo, algunas actividades terroristas que afectan a la aviación civil han tenido proyección internacional, en el cual dos o más países se ven implicados, ya sea por ser un avión de matrícula*** de determinado Estado, o por que al accidente ocurre sobre el territorio de determinado Estado, o bien, también se puede ver involucrado porque sus nacionales son los responsables del acto terrorista,(como lo es el Caso de Lockerbie) lo cual implica la cooperación internacional entre los Estados para que no quede impune el acto terrorista. Lo cual si bien, la cooperación internacional en relación con los actos ilícitos que afectan a la aviación civil principalmente se refiere a aspectos de jurisdicción así como medidas para evitar que quede impune el acto delictivo(como aspectos de extradición), puesto que de acuerdo a la Convención de Chicago, la normativa interna de cada Estado es la que regula las cuestiones relativas a la jurisdicción sobre las aeronaves en primera instancia, por lo que es un asunto de carácter interno

** Periódico "Excelsior", publicación del día 28 de febrero de 1998.

- Ibidem.

*** Matricula es la individualización o identidad de la aeronaves, y en virtud de la cual se identifica la nacionalidad de la misma.

En el caso que nos ocupa que son los actos terroristas que afectan la seguridad de la aviación civil , ha dado lugar a una reacción normativa que ha llevado a la adopción, auspiciada por la OACI, (Organización de Aviación Civil Internacional) tres instrumentos convencionales:

1. Convenio de Tokio sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de aeronaves(1963).
2. Convenio de La Haya para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (1970).
3. Convenio de Montreal sobre represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación (1971).

Ahora bien, parece que no han resultado suficientes, debido a que se ven implicados factores jurídicos y políticos, al relacionarse el terrorismo en ello, ejemplo es el caso de la aeronave de la línea aérea norteamericana, Pan Am, que cubría la ruta de Frankfurt - Londres - Nueva York el 22 de diciembre de 1988, veinte minutos después de despegar del aeropuerto de Heathrow, Londres, estalló en el aire sobre la localidad de Lockerbie, Escocia, en el cual perecieron 250 personas. La aeronave estalló debido a una bomba colocada en una maleta, y los presuntos responsables son dos Libios.

En este sentido, tres países se ven implicados: el Reino Unido(en su territorio ocurrió el accidente), Estados Unidos de América(la aeronave que estalló era de matrícula norteamericana) y Libia(los presuntos responsables son de nacionalidad Libia).

Si bien, en primera instancia es aplicable la Convención de Montreal(del cual son parte tanto el Reino Unido, Estados Unidos de América, y Libia) la cual, como se explicara en el presente trabajo, establece un sistema de jurisdicción concurrente para

conocer del caso, siguiendo el principio *aut dedere aut judicare*, el cual significa que procede a la extradición de los presuntos responsables o procede a procesar a los presuntos responsables más sin embargo no se aplicó del todo.

En segunda instancia, los Estados Unidos de América y el Reino Unido exigían de Libia la entrega de los dos Libios, a lo cual Libia se ha negado. Estados Unidos de América culpando a Libia de colaborar con grupos terroristas.

La intervención del Consejo de Seguridad, estableciendo que estos actos atentan contra la paz y amenazan la seguridad de la comunidad internacional emitió las resoluciones 731(1992), 748(1992), 883(1993), estableciendo distintas medidas en contra de Libia para que ésta entregue a los presuntos responsables.

Ahora bien, después de casi once años del accidente Libia entregó a los presuntos responsables, pero después de negociaciones diplomáticas indirectas, por lo cual nos queda la duda al respecto sobre la dificultad en materia de jurisdicción y enjuiciamiento que presentan este tipo de actos delictivos, puesto que interfieren aspectos jurídicos y políticos.

En el presente trabajo se hará referencia sobre a los conceptos de terrorismo y la actuación de cooperación internacional que ha existido al respecto, así como a las distintas denominaciones que se le han dado a este tipo de actos delictivos y posteriormente a ello, se realizará un breve estudio a los siguientes Convenios: Convenio de Tokio, Convenio de La Haya y el Convenio de Montreal, para concluir sobre la dificultad que presenta el conocer judicialmente de estos casos analizando los problemas que al respecto presenta el Caso de Lockerbie.

CAPITULO I

GENERALIDADES

Como una cuestión previa, es importante mencionar en el presente trabajo los antecedentes del terrorismo, su definición y la relación de éste con los actos perpetrados en contra de la aviación civil.

A) DEFINICION Y ANTECEDENTES DEL TERRORISMO

a.1) Definición

Se ha planteado que la definición de terrorismo responde necesariamente a una realidad multifacética, en evolución, buscando reunir los elementos que vuelvan al término comprensible y útil.

Dentro de las definiciones que se ha dado al terrorismo se pueden nombrar las siguientes:

1) “El terrorismo es el uso sistemático del terror o la violencia contra regímenes políticos, pueblos o personas para alcanzar algún fin político”.⁵

2) Grant Wardlaw define al terrorismo político de la siguiente forma: “el terrorismo político es el uso o la amenaza de uso, de la violencia por parte de un individuo o grupo, lo mismo si actúa a favor como en contra de la autoridad establecida, cuando esa

⁵Enciclopedia Hispánica Tomo XIV. Pág. 14

acción pretende crear una angustia extremada y/o efectos inductores de miedo sobre un grupo seleccionado y mayor que el de las víctimas inmediatas, con el propósito de obligar a este grupos a que acceda a las demandas políticas de los perpetradores”⁶

En general la definición de terrorismo responde a una realidad multifacética, en evolución, buscando reunir los elementos descriptivos que vuelvan al término comprensible y útil. En el caso de terrorismo, es difícil construir una definición adecuada, dada la amplia gama de actividades que se quiere referir y los usos tendenciosos que se hacen del término. Sin embargo para los efectos del presente trabajo, parece suficiente constatar que el terrorismo se refiere a actos de violencia (incluyendo su planificación, ejecución, promoción y encubrimiento) organizada, con tal grado de desmesura que cause miedo generalizado, con móviles políticos. Esta acepción es comúnmente empleada por los que detentan el poder contra aquellos que, recurriendo al terrorismo buscan crear conmoción en favor de sus propósitos políticos.

Es importante señalar también que en aquellos casos cuando los que detentan el poder contra aquellos que, recurriendo al terrorismo, buscan crear conmoción en favor de sus propósitos políticos, se habla de “terrorismo de Estado”, aunque también se utiliza este término para referirse a los delitos de agentes del Estado que atentan contra la vida y la dignidad del Estado.⁷

En el presente trabajo no nos abocaremos a este tipo de terrorismo de Estado.

a.2)Antecedentes

Las acciones violentas realizadas por grupos de personas inconformes, en contra

⁶Wardlaw Grant, “Terrorismo político, teoría, táctica y contra medidas”, Ediciones Ejercito. Madrid, 1986, pág.57.

⁷<http://www.congreso.cl/biblioteca/estudios/series/secinic.htm>

de la seguridad del Estado, principalmente encaminadas hacia la alteración del orden público y con lo cual se produce una atmósfera de inquietud para propiciar a las movilizaciones políticas, se han presentado desde los principios de la era Cristiana, también se han dado este tipo de movilizaciones que se pueden considerar importantes a lo largo del siglo XIX, utilizando este tipo de acciones violentas como un arma de primer orden en la lucha por las subversión del orden establecido.

Pero no es sino hasta el presente siglo cuando la Liga de las Naciones empezó a manifestar una preocupación creciente por tratar de solucionar el problema.

Históricamente pareciera ser que en este sentido se puede establecer como un antecedente del terrorismo la participación de la secta religiosa de los Sicarii en las luchas de los Zelotes en Palestina allá por los años 66-73 D.C. Asimismo se considera como antecedente de actos terroristas los actos perpetrados por la secta de los Ismaelíes, musulmanes, que entre los siglos XI y XII cometían homicidios justificando que llevaban a cabo éstos debido que eran sus oponentes religiosos y políticos, a quienes se les consideraba perversos.

No obstante lo mencionado anteriormente, las manifestaciones sistemáticas del terrorismo se presentaron hasta fines del siglo XIX, por ello el terrorismo internacional ha sido recurrido durante los períodos de levantamiento político y social, pues como se mencionó anteriormente en el siglo XIX los anarquistas de las entidades rurales como Italia y España han utilizado este tipo de acciones a las que me he referido anteriormente.

Grant Wardlaw establece que: "históricamente, es probable que el más importante de todos los movimientos terroristas haya sido el Narodnaya Volya, que actuó en Rusia

entre enero de 1878 y marzo de 1881. Esta organización desarrolló una especie de política específica de terrorismo y fue responsable de una campaña terrorista concertada contra las autoridades zaristas”.⁸

En el presente siglo, grupos como la Organización Interna Revolucionaria de Macedonia han llevado las actividades terroristas más allá de las fronteras de su país, puesto que estos ataques anarquistas despertaron mucha atención, coincidiendo, como sucedía, con una extensa propaganda anarquista que proclamaba las virtudes positivas de la violencia y que daba la impresión de una conspiración internacional que en realidad no existía.⁹ “

Sin embargo, el movimiento del terrorismo internacional tuvo un desarrollo significativo después de mitad del siglo, alrededor de la década de los sesenta, diferenciándose de los movimientos terroristas que los antecedieron, debido a que éstos abrieron grandes ramificaciones de gran impacto, pues varios elementos se han combinado que hacen a los actos terroristas más fáciles y de mayor eficacia, como lo son los avances tecnológicos, entre los cuales me gustaría apuntar la gran difusión y publicidad que reciben por parte de los medios de comunicación como la radio, televisión, pues por los mismo avances tecnológicos a los que me he referido y con la instalación de los satélites de comunicación la información sobre los actos terroristas se difunden con mayor rapidez a las distintas partes del mundo, también dentro de los elementos que han facilitado la ejecución de estos actos es el tamaño pequeño de las armas entre otros.

⁸Supra no. 2 pág. 60.

⁹Ibidem

En materia de apoderamiento ilícito de aeronaves, como una forma de actuar de los terroristas, materia del presente trabajo, algunos estudiosos afirman que antes de los sesenta se produjeron algunos atentados aislados de interferencia ilícita de aeronaves, a los cuales se les relaciona como consecuencia de actos terroristas.

En los inicios de la Guerra Fría, tuvieron lugar atentados que afectaron a ambos lados de la Cortina de Hierro y que fueron poco publicitados, probablemente porque involucraron a aeronaves militares.

De acuerdo con datos realizados por la Administración Federal de los Estados Unidos indican como fecha de los primeros apoderamientos ilícitos de aeronaves el año de 1931, en específico se refiere al apoderamiento ilícito de una aeronave en la República del Perú.

Sin embargo se sostiene normalmente que el auténtico delito, con las características que le son propias, data de los años 1949 a 1950.

Muchos actos de interferencia ilícita tienen su origen, en gran medida, en la tensión existente en el Medio Oriente han determinado graves ataques a las comunicaciones aéreas.

Actualmente las manifestaciones terroristas se han incrementado sustancialmente, incluso a convertirse en un estado mundial de terror, pero así como desde la década de los treinta, como se mencionó anteriormente, ha habido una preocupación por tratar de dar solución a este tipo de problemas entre los que está la firma de tratados multinacionales y acuerdos, los cuales, en su mayoría han fracasado.

La Comunidad Internacional ha realizado intentos por tratar de dar soluciones y si al menos no dar las soluciones, por lo menos, si tratar de dar o establecer los mecanismos o instrumentos para tratar de solucionar o atacar el terrorismo, más sin embargo existen sus razones y dificultades que han imposibilitado la implementación de tácticas multilaterales.

Uno de los principales dificultades a los que se ha encontrado la comunidad internacional, no reside precisamente en tratar de dar una definición aceptada del terrorismo, debido a la ambigüedad que presenta, tanto desde el punto de vista lingüístico como desde su análisis político, pues en ella "se funden de manera inseparable los aspectos descriptivos con los prescriptivos de modo que al describir al terrorista la conducta de un cierto grupo político, al mismo tipo se está sugiriendo una evaluación en la misma manera que al considerarse terrorista un acto se supone que su estructura también se ha descrito"¹⁰.

Uno de los problemas que han surgido es sobre qué se debe de entender por delito político, puesto que en las distintas convenciones internacionales se ha establecido que para que proceda la extradición no se debe de tratar de delitos políticos, pero esto se analizará con más detalle más adelante, así como la dificultad a la que se ha presentado la firma de éstos debido entre otras cosas, a la hegemonía que los Estados Unidos de América ejerce sobre éstos.

¹⁰Luigi Bonanae. "Consecuencias Inesperadas del Terrorismo", CONTESTOS No.11. , 9 de septiembre de 1983, p.53.

**B)ESFUERZOS INTERNACIONALES QUE SE HAN REALIZADO CON EL PRINCIPAL FIN
DE PODER COMBATIR PREVENIR EL TERRORISMO**

Los cuales se pueden englobar de la siguiente forma:

a) En una primera instancia, están los intentos globales realizados en el seno de los organismos multilaterales, como lo son la Organización de las Naciones Unidas(O.N.U.), la Organización de Estados Americanos(O.E.A.), Consejo de Europa, etc.

b) En una segunda instancia se pueden registrar los acuerdos parciales, los cuales buscan adoptar medidas concretas en determinados puntos específicos como un recurso para tratar de dar solución al terrorismo.

c) En una tercera instancia se pueden encontrar los distintos pronunciamientos de buena voluntad de distintos países, más sin embargo, Éstos no se han traducido en medidas específicas.

C) ANTECEDENTES DE ESFUERZOS INTERNACIONALES PARA COMBATIR Y PREVENIR EL TERRORISMO

Dentro del marco de la Liga de Naciones se empezaron a dar los primeros esfuerzos multinacionales, en los cuales se tomaron como consideración actos terroristas, tal como el asesinato del Rey Alejandro I de Yugoslavia y el del Ministro francés de Relaciones Exteriores Louis Barthou el 9 de octubre de 1934.

En diciembre del mismo año, el gobierno de Francia presentó al Consejo de la Sociedad de las Naciones un memorando con los principios fundamentales para concertar una Convención Internacional destinada a reprimir los crímenes cometidos con fines “políticos y terroristas”.

Dentro de este marco se firmaron dos convenciones, ambas en el año de 1937:

a) *Convención para la prevención y castigo del terrorismo*. (Convención de Ginebra). En este tratado, el primero en su género, se expresó que el objetivo era hacer más eficaz la prevención y represión del terrorismo cuando presenta un carácter internacional.

Se acordó que los crímenes, producto del terrorismo no podían ser considerados crímenes políticos. Fue firmada por veinticuatro Naciones pero ratificada sólo por la India.

Junto con esta Convención, se preparó la siguiente Convención:

b) *Convención para impulsar la creación de una Corte Criminal de Justicia* (International Criminal Court). En esta se estableció que los sujetos acusados

tendrían la opción de ser tendrían la opción de ser procesados por dicha instancia. Más sin embargo, en esta caso, ninguna nación ratificó esta convención.¹¹

En materia de aviación civil, la IV Conferencia Internacional destinada a la unificación del Derecho Internacional Penal, la cual se reunió en París en 1931, extendió la protección a las aeronaves, estableciendo como delito contra éstas a “quien encontrándose a bordo de nave o aeronave, con fines privados y bajo su propia responsabilidad, cometiere actos de violencia con el propósito: 1) de apoderarse de la aeronave o de los bienes de a bordo; 2) de destruirla; 3) de sustraer, herir o matar a los tripulantes o pasajeros”. Por su parte la Convención sobre Alta Mar de Ginebra, del 29 de abril de 1958, definió y extendió su concepto y protección a las aeronaves.

Posteriormente, dentro del marco de la Organización de las Naciones Unidas, en el año de 1954, la Comisión de Derecho Internacional se sometió a la consideración de la Asamblea General un primer borrador sobre un Código de Ofensas en Contra de la Paz y Seguridad del Género Humano, lo importante de este borrador para nuestro tema es que se incluían algunos párrafos sobre terrorismo; pero a pesar de esto, este Código no fue sometido a votación.

La Asamblea General de la O.N.U. aprobó el 24 de octubre de 1970 la resolución 2.625(XXV) denominada “Declaración sobre los principios de Derecho Internacional referentes a las relaciones de amistad y a la cooperación entre los Estados de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas”. La sección segunda del mismo se titula: “El principio de que los Estados, en sus relaciones internacionales se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política

¹¹Robert H. Kupper y Darrel M. Trent, “Terrorism-Threat, Reality, Response”, Stanford, Calif: Hoover Institution Press, 1979, p.142

de cualquier Estado, o de cualquier otra forma incompatible con los Naciones Unidas". De ahí la proclamación de que "Todo Estado tiene el deber de abstenerse de organizar, instigar, ayudar, o participar en actos de guerra civil o en actos de terrorismo en otro Estado o de consentir actividades organizadas dentro de su territorio encaminadas a la comisión de dichos actos, cuando los actos a que se hace referencia en el presente párrafo impliquen recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza".

En la misma Sección Segunda se encuentra establecido el Principio relativo a la obligación de no intervenir en los asuntos que son de la jurisdicción interna de los Estados de conformidad con la Carta", se firma que "Ningún Estado puede aplicar o fomentar el uso de medidas económicas, políticas o de cualquier otra índole para coaccionar a otro Estado a fin de lograr que subordine el ejercicio de sus derechos soberanos y obtener de él ventajas de cualquier orden.

A partir de la década de los sesenta, dentro del marco de la O.N.U., tuvieron lugar distintas reuniones internacionales cuyo objetivo era establecer distintas propuestas que contuvieran medidas para tratar de solucionar el problema respecto del terrorismo, entre los cuales se encuentran las relativas a los actos en contra de la aviación civil resultado de lo anterior se encuentran las siguientes convenciones, las cuales como objeto del presente trabajo, serán posteriormente analizadas:

1) **Convención sobre Ofensas y Actos Cometidos a Bordo de Aviones(Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft)**, firmada en 1963 en la ciudad de Tokio, Japón.

2) **Convención para la Supresión de la Aprehesión Ilícita de Aviones**(**Convention for the Supression of Unlawful Seizure of Aircraft**), firmada en la ciudad de La Haya, Holanda en 1970.

3) **Convención para la Supresión de Actos de Captura en Contra de la Seguridad de la Aviación Civil**(**Convention for the Supression of Unlawful Acts Against Safety of Civil Aviation**), la cual pretende solucionar los problemas al sabotaje aéreo, firmada en el año de 1971 en la ciudad de Montreal, Canadá.

En 1973, a petición de la Organización Internacional de la Aviación Civil(O.A.C.I), se celebró una conferencia en la cual se acordó como uno de los puntos importantes, la suspensión de los derechos de aviación, asimismo, se trató de estimular se concertaran acuerdos aéreos bilaterales.

El Secretario de las Naciones Unidas, a principios de septiembre de 1972, solicitó a la Asamblea General se incluyera un tema adicional titulado. “Medidas para prevenir el terrorismo y otras formas de violencia que ponen en peligro vidas humanas inocentes o causan su pérdida o comprometen las libertades fundamentales”.¹²

La Asamblea General de las Naciones Unidas preocupada por el incremento de actos de terrorismo, trató de afrontar el problema del terrorismo de la siguiente forma:

a) Recomendó en la Sesión Plenaria de el 23 de septiembre de 1972, se incorporara el tema de las medidas para combatir el terrorismo a la agenda de la misma.

¹²Documento de la Asamblea General de la Organizacion de las Naciones Unidas, A/8791, Nueva York, 1972.

El 18 de diciembre de 1972, la Asamblea General aprobó la Resolución 3.034 con el título: “Medidas para prevenir el terrorismo internacional que pone en peligro vidas humanas inocentes o causa su pérdida, o compromete las libertades fundamentales y estudio de las causas subyacentes de las formas de terrorismo y los actos de violencia que tienen su origen en las aflicciones, las frustraciones, los agravios y la desesperanza y que conduce a algunas personas a sacrificar vidas humanas, incluida la propia, en un intento de lograr cambios radicales”

b) Con el propósito de que se realizara un estrategia para prevenir y combatir el terrorismo, decidió crear un comité ad-hoc, el cual se dedicará a diseñar un plan para combatirlo.

La Comisión Especial se reunió por primera vez en Nueva York del 16 de julio al 11 de agosto de 1973. En ella se plantearon las diversas cuestiones que rodean este tema tales como la definición del terrorismo internacional, el problema del terrorismo de Estado, las causas, los medios de que disponen los movimientos nacionales de liberación y medidas efectivas a adoptar.

El mismo Comité se dividió en tres Subcomités para tratar la cuestión de la definición del Terrorismo Internacional, las causas y las medidas de prevención. Aunque no tomó decisión alguna, en 1973 presentó un informe con los distintos puntos de vista¹³.

De cada uno de los asuntos que se trataron las opiniones fueron contradictorias, el informe no se consideró y fue aplazado en diversas oportunidades hasta que en 1976 la Asamblea General de la ONU retornó la cuestión y aprobó la Resolución 31/102 por la

¹³ Documentos Oficiales de la Asamblea General en su 28 Período de Sesiones, Suplemento N°. 28

que se decidió convocar nuevamente al Comité Especial que se reunió en Nueva York en 1977, más sin embargo tampoco se logró adoptar decisión alguna y en definitiva se aprobó una declaración con un resumen de lo actuado.¹⁴

La Asamblea con base en el Informe del Comité Especial aprobó la resolución 32/147 del 16 de diciembre de 1977, que difiere el tema para la próxima Asamblea e instó al Comité a que continuara su tarea y a los Estados miembros solicitó consideren la posibilidad de ser partes en las Convenciones Internacionales existentes relacionadas con el terrorismo internacional. El Comité Especial continuó trabajando con sus informes analíticos de la posición de la Comunidad Internacional respecto al terrorismo.¹⁵

Respecto a la definición de terrorismo internacional, según sus ideologías incluyen o excluyen determinados actos de acuerdo con las finalidades que inspiran estas acciones.

En 1979, la Asamblea subrayó la importancia de la cooperación internacional para hacer frente a los actos de terrorismo internacional. Tras aprobar el informe del Comité, condenó todos los actos de terrorismo internacional que ponían en peligro vidas humanas o causaban su pérdida, o comprometían las libertades fundamentales, así como la continuación de los actos de represión y terrorismo a que seguían entregados los regímenes coloniales, racistas y extranjeros, privando así a los pueblos de su legítimo derecho a la libre determinación y a la independencia. La Asamblea instó a todos los Estados a que eliminasen las causas subyacentes del terrorismo internacional.

En el año de 1986, la Asamblea General de la ONU aprobó la resolución a/RES/40/61, resolución en la cual se condena al terrorismo, en ella se muestra la

¹⁴ Documentos. Oficiales de la Asamblea General, 32º Período de Sesiones, Suplemento Nº.37

¹⁵ Resoluciones 34/145 del 17/12/1979 y 36/109 del 25 de enero de 1981.

Asamblea “profundamente preocupada por la escalada en el mundo de los actos de terrorismo en todas sus formas, que ponen en peligro vidas humanas inocentes o causan su pérdida, comprometen las libertades fundamentales y atentan gravemente contra la dignidad del ser humano”. En esta resolución se considera como principio el siguiente”:

“Consciente de la necesidad de mantener y salvaguardar los derechos básicos de las personas, de conformidad con los instrumentos internacionales de derechos humanos pertinentes y las normas internacionales generalmente aceptadas”.

En la misma Resolución se “Condena inequívocamente y califica de criminales todos los actos, métodos y prácticas del terrorismo, dondequiera y por quienquiera sean cometidos, incluidos los que ponen en peligro las relaciones de amistad entre los Estados y su seguridad”.

Establece para los Estados la realización de las acciones siguientes:

1. Participar en las Convenciones referentes a diversos aspectos del terrorismo internacional.
2. Armonizar la legislación interna con los tratados vigentes.
3. Evitarla preparación y organización en sus respectivos territorios de actos dirigidos contra otros Estados.
4. Abstenerse de organizar o instigar actos de terrorismo en otros Estados.
5. Cooperar entre sí e intercambiar información relativa a la lucha contra el terrorismo, captura y enjuiciamiento o extradición de terroristas.
6. Eliminar las causas subyacentes del terrorismo y prestar atención a las situaciones en que haya violaciones masivas a los derechos humanos.

Más recientemente, en el año de 1994, la Asamblea General aprobó una “Declaración sobre medidas para eliminar el terrorismo internacional”, el cual era anexo de la resolución 49/60 del 9 de diciembre de 1994. Declaración que condena todos los actos y prácticas terroristas por considerarlos criminales e injustificables, dondequiera y quienquiera los cometa. En la Declaración se insta a los Estados a que adopten medidas en los planos nacional e internacional para eliminar el terrorismo internacional.

En el párrafo 10 de la Declaración se pidió al Secretario General que prestara asistencia en la aplicación de la Declaración y adoptara para ello (dentro de los límites de los recursos existentes), las siguientes medidas prácticas a fin de aumentar la cooperación internacional:

a) Disponer la recopilación de datos acerca del estado y la aplicación de los acuerdos multilaterales, regionales y bilaterales vigentes que se refieren al terrorismo internacional, que incluya información relativa a incidentes causados por el terrorismo internacional, y a procesos y condenas penales, sobre la base de la información recibida de los depositarios de esos acuerdos y de los Estados Miembros;

b) Preparar un compendio de las leyes y normas nacionales relativas a la prevención y la represión del terrorismo internacional en todas sus formas y manifestaciones, sobre la base de la información recibida de los Estados Miembros;

c) Elaborar una reseña analítica de los instrumentos jurídicos internacionales vigentes que se refieren al terrorismo internacional, a fin de ayudar a los Estados a determinar qué aspectos de la cuestión no están comprendidos en esos instrumentos y se

deberían tener en cuenta a fin de elaborar un marco jurídico global de convenciones relativas al terrorismo internacional;

d) Estudiar las posibilidades que existen en el sistema de las Naciones Unidas de ayudar a los Estados a organizar seminarios y cursos de capacitación a fin de combatir los delitos relacionados con el terrorismo internacional.”

En el año de 1996 el Secretario General presentó un informe en cumplimiento de la resolución 50/53 de la Asamblea General del 11 de diciembre de 1993, titulada “Medidas para eliminar el terrorismo”

D) INSTRUMENTOS JURIDICOS INTERNACIONALES APROBADOS A NIVEL REGIONAL

Existen tres convenciones encaminadas a combatir los actos de terrorismo internacional:

1. Convención para prevenir y sancionar los actos de terrorismo configurados en delitos contra las personas y la extorsión conexas cuando éstos tengan trascendencia internacional, aprobada por la Organización de los Estados Americanos(OEA) el 2 de febrero de 1971.

2. Convención Europea para la Represión del Terrorismo, aprobada por los Estados miembros del Consejo de Europa aprobada el 27 de enero de 1977.

3. Convención regional sobre la eliminación del terrorismo, aprobada por los Estados miembros de la Asociación del Asia Meridional para la Cooperación Regional aprobada el 4 de noviembre de 1987.

1.CONVENCION DE LA OEA

Convención para prevenir y sancionar los actos de terrorismo configurados en delitos contra las personas y la extorsión conexas cuando éstos tengan trascendencia internacional.

De conformidad con esta Convención, los Estados Contratantes se obligan a cooperar entre sí, tomando las medidas necesarias que consideren eficaces de acuerdo con sus respectivas legislaciones, para prevenir y sancionar los actos de terrorismo y en especial el secuestro, el homicidio y otros atentados contra la vida y la integridad de las personas a quienes el Estado tiene el deber de extender protección especial conforme al derecho internacional, así como la extorsión con estos delitos (artículo 1).

Para los efectos de la Convención, se consideran delitos comunes el secuestro, el homicidio y otros atentados contra la vida y la integridad de las personas a quienes el Estado tiene el deber de extender protección especial conforme al derecho internacional, así como la extorsión conexas con estos delitos. La comisión de estos actos se considera delito, cualquiera que sea su móvil (artículo 2). Se establece que las personas procesadas o sentenciadas por cualquiera de estos delitos estarán sujetas a extradición. Los Estados partes se obligan también a, entre otras cosas, procurar que se incluyan en sus respectivas legislaciones penales los hechos delictivos enunciados en la Convención cuando no estuvieren ya previstas en aquéllas (artículo 8). Asimismo, en el artículo 5 de la Convención anuncia el principio de *aut dedere aut iudicare*, en virtud del cual, el Estado en cuyo territorio se encuentre el presunto delincuente queda obligado a extraditarlo al Estado que así lo solicite o a someterlo a procesamiento.¹⁶

Asimismo la OEA aprobó una Declaración y un Plan de Acción sobre cooperación hemisférica para prevenir, combatir y eliminar el terrorismo en su segunda sesión plenaria celebrada el 26 de abril de 1996.

2. CONVENCION EUROPEA

¹⁶Documentos Oficiales de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas A/51/336

Convención Europea para la Represión del Terrorismo.

El objetivo fundamental de la Convención Europea para la Represión del Terrorismo es asegurar que determinados delitos no se consideran delitos políticos a los efectos de la extradición. De conformidad con su artículo 1, estos delitos son los comprendidos en el ámbito del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves de 16 de diciembre de 1970; los previstos en el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, del 23 de septiembre de 1971; los delitos graves que entrañen un ataque contra la vida, la integridad física o la libertad de personas internacionalmente protegidas, inclusive los agentes diplomáticos; los delitos que entrañen el secuestro, la toma de rehenes o la detención ilícita de carácter grave; los delitos que entrañen la utilización de una bomba, granada, cohete, arma de fuego automática o de una carta o encomienda explosiva, si este tipo de utilización pone en peligro a las personas; y las tentativas de cometer cualquiera de los delitos precedentes o la participación como cómplices de una persona que cometa o intente cometer dichos delitos. Asimismo, todo Estado podrá decidir no considerar como delito político como delito relacionado con un delito político o como delito inspirado por motivos políticos, un delito grave, distinto de los enunciados anteriormente, que entrañe un acto de violencia contra la vida, la integridad física o la libertad de una persona, o, peligro colectivo para las personas. También se incluyen en esta disposición la tentativa de comisión de tales delitos o de participación como cómplice de una persona que los cometa o intente cometerlos (artículo 2). En el artículo se estipula el principio de *aut dedere aut judicare*; los Estados partes quedan obligados a extraditar al presunto delincuente o a castigarlo.¹⁷

¹⁷*Ibidem*

3. CONVENIO DE ASIA MERIDIONAL

Convención regional sobre la eliminación del terrorismo, aprobada por los Estados miembros de la Asociación del Asia Meridional para la Cooperación Regional.

De conformidad con la Convención regional sobre la eliminación del terrorismo de la Asociación del Asia Meridional para la Cooperación Regional, el principio *aut dedere aut judicare* será aplicable respecto de los siguientes delitos: los comprendidos en el ámbito del Convenio de Montreal; los comprendidos en el ámbito de la Convención sobre la prevención y el castigo de los delitos contra personas internacionalmente protegidas, inclusive los agentes diplomáticos; los previstos en todo convenio que se base en el principio de la extradición o el enjuiciamiento y en el que sean partes los Estados miembros de la Asociación del Asia Meridional para la Cooperación Regional; el asesinato, el homicidio, los atentados que provoquen lesiones, el secuestro, la toma de rehenes y los delitos en que se utilicen armas de fuego o de otro tipo, explosivos y sustancias peligrosas, cuando se utilicen para perpetrar actos de violencia indiscriminada que provoquen la muerte o lesiones graves a las personas o daños graves a los bienes; la tentativa de cometer cualquiera de los delitos antes mencionados o la conspiración para ese fin, así como la ayuda, instigación, asesoramiento o participación en calidad de cómplice en la comisión de tal delito (artículos I y IV).

Los Estados partes han convenido en que, a los efectos de la extradición, no consideraran ninguno de estos delitos como delitos de carácter político o relacionado con un delito de carácter político o inspirado por motivos políticos (artículo I). Asimismo, dos o más de los Estados partes podrán acordar la aplicación de las dichas disposiciones de la

Convención respecto de cualesquiera otros delitos graves en que se ejerzan violencia (artículos II y IV).¹⁸

Actualmente están en vigor unos 13 tratados mundiales o regionales relativos al terrorismo internacional, los cuales tratan lo siguientes puntos:

- A. Infracciones cometidas a bordo de aeronaves.
- B. Apoderamiento ilícito de aeronaves.
- C. Actos contra la seguridad de la aviación civil.
- D. Personas internacionalmente protegidas.
- E. Toma de rehenes.
- F. Protección de los materiales nucleares.
- G. Actos de violencia en los aeropuertos.
- H. Actos contra la seguridad de navegación marítima.
- I. Actos contra la seguridad de las plataformas emplazadas en la plataforma continental.
- J. Marcación de explosivos plásticos
- K. Terrorismo(región de Europa)
- L. Delitos contra las personas y la extorsión conexas cuando éstos tengan trascendencia internacional(Américas)
- M. Terrorismo (Asia Meridional)*

¹⁸Ibidem.

*La letras que se encuentran en la primera fila son de acuerdo a los tratados que se mencionan anteriormente a las tablas, y los números de la segunda fila, al número de países que participaron y ratificaron los mismos tratados.

Participación total en los convenios relativos al terrorismo internacional

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
41	77	60	26	39	44	69	41	39	50	29	29	17

Ratificación o adhesión

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
156	156	156	91	77	55	65	33	31	18	25	11	7

Sólo uno de los 13 instrumentos mencionados supra no se encuentra en vigor el J sobre la marcación de explosivos plásticos. Aunque los otros 12 instrumentos ya están vigentes, todavía muchos de ellos distan de ser universales o aplicables a toda una región. Aún es necesario exhortar a que reciban una aceptación más amplia.

Es importante mencionar que en este sentido todas las naciones deben incorporar las disposiciones de instrumentos multilaterales creados para luchar contra estos delitos, incorporándolos a los instrumentos jurídicos nacionales, ya que la lucha debe ser conjunta, armonizando las disposiciones jurídicas nacionales e internacionales de todos los Estados a fin de garantizar la existencia de un marco jurídico más amplio que englobe todos los aspectos del problema.²⁰

²⁰Lucinda Villarreal, "La Cooperación Internacional en Materia Penal", Editorial PA., S.A. de C.V., México, 1997, pag.38.

CAPITULO DOS

ACTOS ILICITOS CONTRA LA AVIACION CIVIL

El presente capitulo se configura de la siguiente forma para su estudio:

- I) En la primera se realiza un breve estudio a las diferentes denominaciones a actos ilícitos contra la aviación civil;
- II) En la segunda parte se establecen las denominaciones dadas a los delitos configurados en el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves del 14 de septiembre de 1963(*Convenio de Tokio*), el Convenio para la Represión del apoderamiento ilícito de aeronaves aprobado el 16 de diciembre de 1970 (*Convenio de La Haya*), y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil del 23 de septiembre de 1970(*Convenio de Montreal*).
- III) Breve referencia a la legislación nacional.

I) Algunos de los conceptos más comunes que se relacionan con los actos ilícitos en contra de la aviación civil se pueden enumerar de la siguiente forma:

- Piratería aérea
- Secuestro de aeronaves
- Extorsión de aeronaves
- Apoderamiento ilícito de aeronaves
- Interferencia ilícita
- Agresión armada contra aeronaves en vuelo o en líneas regulares
- Ataques contra la seguridad aérea en vuelo

- Atentados contra la aviación civil
- Control ilícito de aeronaves
- Terrorismo aéreo
- “Hijacking” o “Aerial Hijacking”(en inglés)
- Sabotaje
- Ataques contra las instalaciones, aeropuertos, instalaciones o servicios de la navegación aérea.

A continuación se analizarán algunos de los preceptos antes mencionados:

1) Quizá una de las expresiones que se han utilizado con más frecuencia para nombrar a uno de los actos ilícitos contra la aeronave, sobre todo los medios de comunicación, es la de “**piratería aérea**”.

La ley internacional que define piratería se encuentra en el artículo 15 del Convención sobre Alta Mar de Ginebra del 29 de abril de 1958.

Este término ha recibido críticas por diversos juristas. una de las más importantes es la que hace referencia a que el término “piratería” hace referencia a cuestiones marítimas. Bajo una perspectiva del Derecho del mar, la piratería es un delito que ha adquirido, tanto en su definición y como en la represión del mismo, carácter internacional siendo el mismo objeto de estudio de los estudiosos del Derecho marítimo.

Para definir el delito “piratería” se tomará como referencia la definición dada por Vigier, el cual entiende como piratería “...todo acto de depredación y violencia contra las personas realizados en el mar o desde él por individuos de la dotación de un buque que se han colocado fuera de la jurisdicción de todo Estado perteneciente a la comunidad

internacional y lo emplean indistintamente contra súbditos de uno u otro país sin tener comisión alguna legítima de guerra”²¹

El artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, establece que es deber de todos los Estados el de cooperar, en la medida de lo posible, en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.

El citado artículo 101 de la citada convención define piratería de la siguiente forma:

“Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o aeronave privado o dirigidos: 1) contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; 2), contra un buque o una aeronave, personas o bienes, que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.”

²¹Diccionario Jurídico Espasa. Pág. 745.

Como se desprende de lo anterior, también se ubica dentro de la hipótesis normativa la aeronave, la misma establece lo que se debe entender por buque o aeronave pirata para los efectos de la misma: *“Se consideran buque o aeronave pirata los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos a que se refiere el artículo 101. Se consideran también piratas los buques o aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos mientras se encuentren bajo el mando de las personas culpables de esos actos...”*.

Respecto a lo establecido en la referida Convención de Ginebra extiende su protección a las aeronaves siempre que el propósito de los autores al tomar las máquinas fuera con fines privados.

Otras de las críticas por la cual se rechaza el empleo de la expresión “piratería aérea”, es que los ilícitos contra la aviación civil relacionados con el terrorismo, tienen generalmente una finalidad política y la piratería consiste en el hecho de atacar y desviar otro navío o aeronave, siempre que dicha conducta tenga un fin distinto a los políticos, señala Charles Atala que “podría constituir piratería, según el Derecho Internacional, si él ha sido cometido en alta mar o en el aire, el caso que los agresores logran controlar el barco o el avión, y si sus motivos no eran políticos”²².

Valladao establece que “la piratería aérea como todo acto por el cual una aeronave privada es utilizada con fines personales, ilícitamente, en violación de la libertad y de la seguridad del tráfico aéreo, con violencia, amenaza de violencia o fraude, o por el cual una aeronave privada es tomada en un vuelo por una persona de a bordo que

²²Charles Atala, “Le Hijacking aérien ou la maîtrise illicite d’aéronef hier, aujourd’hui, demain”, Editions Leméac Inc., Ottawa, 1973, pág. 28. citado por Rivas Ramón y swner Harry, “la Llamada piratería aérea en el Derecho internacional”

perturba su explotación, se apodera o ejerce su control o está a punto de cumplir tales actos".²³

A primera vista lo primero que se puede hacer referencia a esta definición es que se refiere a "aeronave privada", en el cual se puede inferir que se encuentran también consideradas las comerciales, y excluyendo del campo de aplicación a las aeronaves militares.

Los bienes jurídicos tutelados de acuerdo a lo que establece Valladao son la libertad y seguridad del tráfico aéreo, pero quizá la principal crítica que se le puede hacer es que establece que la aeronave es utilizada con fines personales, cuestión que no tienen que presentarse de esta forma necesariamente.

De lo mencionado anteriormente referente a la utilización del término "piratería aérea", quisiera hacer resaltar lo siguiente: "no debe sin embargo confundirse los supuestos de piratería con los actos de terrorismo perpetrados a bordo de un buque o, en general, que atenten contra la seguridad de la navegación marítima, como fue el caso del secuestro del buque italiano Achille Lauro por un comando palestino en 1985. El Convenio de Roma de 10 de marzo de 1988, relativo a la represión de los actos dirigidos contra la seguridad de la navegación marítima, en vigor desde 1993,..., ofrece una respuesta específica para estos actos, a los que tipifica como delitos. El Convenio establece, en síntesis, la jurisdicción penal concurrente de los Estados partes (artículo 6) y dispone que el Estado en cuyo territorio se halle el presunto delincuente debe salvo que proceda a su extradición, someterlo a las autoridades competentes a los efectos de su enjuiciamiento (artículo 10)."

²³Haroldo Valladao, "Nouveau délit international", *Revue Générale de l'Air*, en un "Ensayo de un concepto del delito de apoderamiento ilícito de aeronaves", 1972, pág. 2, Novena Conferencia Interamericana de Derecho Aeronáutico, Panamá, citado por Harry Awner y Ramón Rivas, en "La Llamada "Piratería Aérea" en el Derecho Internacional".

De lo anterior cabe mencionar que se está de acuerdo con lo anterior, puesto que hay que distinguir la piratería de los actos ilícitos contra la aviación civil generalmente utilizados como una forma de terrorismo, por lo tanto no se está de acuerdo con ese término.

2) Otra de las expresiones utilizadas, especialmente en el sistema anglosajón, para hacer referencia al hecho de desviar de su ruta normal a una aeronave en vuelo, y estableciendo al comandante la imposición de realizar determinada conducta, es el de "hijacking".

Según Maciel consiste en el "salteamiento o atraco a mano armada realizado mediante la intercepción de vehículos en marcha que se originó, según dice, en el Hi Jack (Hola Jack) con que los vagabundo saludaban a sus víctimas en el momento de asaltarlas."²⁴

En relación a esta expresión existen quienes lo consideran como el hecho de desvalijar a los traficantes de alcohol en los Estados Unidos durante la época de la prohibición. Otros la entienden como una simple captura de un barco o de una aeronave encontrándose los pasajeros a bordo por parte de personas no autorizadas o por personas provenientes de otros navíos, con o sin colusión de los individuos que se encuentran en la nave. Finalmente, en una acepción similar a la primeramente señalada, muchos recuerdan en esta expresión la época de la prohibición, cuando los gánsters se apoderaban de un camión transportador de bebidas alcohólicas de la banda rival con el grito "hi-jacking".²⁵

²⁴Rogelio N. Maciel. "Desviación compulsiva de aeronaves en vuelo", "Aeronavespacio". Buenos Aires, Abril de 1969, pág. 55.

²⁵Rivas Ramón M. y Awner Harry S., "La llamada Piratería Aérea", en el Derecho Internacional", Santiago de Chile, Editorial Jurídica de Chile, 1988, pag.15

El mismo Maciel establece que en el idioma castellano es rechazado por que es difícilmente traducible y de serlo no encajaría con la moderna figura del delito al que se pretende nominar, a parte que ofrece un campo restringido y parcial de la acción ilícita al referirse tan sólo a la desviación compulsiva, puesto que la acción no tiene necesariamente que orientarse a la desviación de la aeronave, sino que puede pretender otras finalidades más variadas o complementarias de la propia desviación.

3) Frecuentemente se utiliza el término de “apoderamiento ilícito de aeronaves”, a continuación se enumera las definiciones que se han dado al concepto.

1. **Juan Carlos Faidutti E.** establece que “El apoderamiento ilícito de aeronaves es un delito internacional que atenta contra la libre comunicación de los pueblos y la seguridad del vuelo que, cometido por persona o personas ocupantes de una aeronave comercial en vuelo, la desvían de su ruta con propósitos ajenos a los del servicio de transporte, desposeyendo al comandante del mando de la misma, mediante violencia o intimidación sobre personas o cosas”.²⁶

Respecto de esta definición, Faidutti establece que es un delito internacional, más sin embargo se difiere de éste, pues considero que se trata más bien de un delito de carácter nacional que en determinadas situaciones llegar a tener proyección internacional.

Un elemento que hay que destacar de la definición es como parte de la configuración del delito se encuentran:

- a) La ejecución del delito mediante violencia o intimidación;

²⁶Faidutti E, Juan Carlos, “El apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo”, Revista de la Escuela de Diplomacia de la universidad de Guayaquil, No. 1, 1973, pág. 60.

- b) La aeronave comercial que se encuentran en vuelo; y
- c) el comandante de la misma es desposeído del mando de la misma.

2. **Bravo Navarro** establece que “apoderamiento o secuestro de aeronaves”, consiste en “todo acto de violencia cometido a bordo de una aeronave en vuelo, que tienda ilícitamente a someter a ésta al control del agente, despojando al comandante y personal de tripulación de sus facultades de mando y dirección”²⁷

Uno de los elementos importantes a distinguir en esta definición es que establece como requisito indispensable la ilicitud, la conducta de quien desvía un avión en vuelo “debe de ser objetivamente ilícita, con independencia de la finalidad subjetiva perseguida por el agente”, es decir, no sólo se toma en cuenta el hecho de capturar o tomar el control de la aeronave por medio de intimidación o amenaza, sino que es elemental que el hecho no se encuentre justificado por alguna circunstancia que lo haga jurídicamente lícito, más sin embargo esta definición no hace referencia a las violaciones cometidas a la seguridad del tráfico aéreo.

3. **Enrique Mapelli** define al apoderamiento ilícito de aeronaves como “...delito internacional, atentatorio a la libre comunicación de los pueblos y a la seguridad de la navegación aérea, que se comete mediante la violencia o intimidación, que se realiza sobre personas o cosas, a fin de someter al control del agente una aeronave comercial en vuelo que ha perdido la protección efectiva de las autoridades situadas en tierra, desviándola antirreglamentariamente de su ruta, establecida según los planes de vuelo,

²⁷Bravo Navarro Martín, “Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo”.Revista de Aeronáutica y Astronáutica”. Madrid, 1970, pág. 534.

desposeyendo al comandante del legítimo ejercicio de sus funciones, y realizado ello con propósitos ajenos a los del servicio de transporte a que está afectada la aeronave, bien tenga lugar la violencia o intimidación sobre la máquina, cosas transportadas, sus ocupantes, viajeros o miembros de la tripulación y pudiendo tener lugar la violencia o intimidación por persona o personas ocupantes de la propia aeronave o por quien o quienes se encuentren fuera de la misma, cualquiera que sea el procedimiento utilizado”

En este sentido los elementos constitutivos del delito materia del presente estudio son:

1)El carácter de delito internacional, en razón según destaca Mapelli, por ser atentatorio de la libre comunicación de los pueblos. como uno de los bienes jurídicos tutelados, y la navegación aérea como otro de los bienes jurídicos tutelados**

2)El delito puede cometerse mediante violencia o intimidación no sólo sobre las personas, sino también sobre las cosas,(como también lo menciona Faidutiti) lo cual hace que se entienda que se pretende ejercer el control de la aeronave con la amenaza por ejemplo producir un incendio en el avión, es decir, no se amenaza directamente a las personas pero si se llegare a incendiar el avión como amenazan provocarían la muerte de las personas a bordo de la aeronave.

3)Que se realice abordaje de una aeronave comercial, lo que se puede entender es que se refiere a una aeronave privada.

En este sentido, se le hace la misma crítica que a Faidutti, no se está de acuerdo en que se trate de un delito internacional, así como que uno de los bienes jurídicos tutelados es la libre comunicación entre los pueblos, pues lo anterior sólo puede darse cuando un Estado así disponga, es decir, al no permitir que aeronaves sobrevuelen su espacio aéreo, esta situación podría darse en el caso de terrorismo de Estado.

3. **Harry Awners y Ramón Rivas M.** establecen que “el apoderamiento ilícito de una aeronave es un delito internacional, cometido con propósitos ajenos al servicio de transporte, atentatorio contra la libre comunicación de los pueblos y la seguridad de la navegación aérea, en el cual ilícitamente una o más personas a bordo de una aeronave privada que se encuentre en vuelo o en servicio, someten o intentan someter ésta bajo su control, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación que se realizan respecto de personas o cosas.”²⁸

Esta definición es más amplia en el sentido que establece que el delito se puede cometer cuando la aeronave se encuentre en vuelo o también cuando no lo esté, como cuando está en servicio, la Convención de Tokio y la de la Haya, sólo consideran la hipótesis de que el delito se comete sólo cuando la aeronave se encuentre en vuelo. La Convención de Montreal establece que un “aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque”, y establece se considera que “una aeronave se encuentra en servicio desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo hasta veinticuatro horas después del aterrizaje, pero cabría señalar que se puede dar la hipótesis de puede ocurrir el apoderamiento antes de cerrarse las puertas externas con los pasajeros a bordo.

²⁸Awner y Rivas. Ob cit. pág. 34.

Más sin embargo cabe hacer las mismas críticas que Faidutti, respecto al carácter de delito internacional y que atenta a la libre comunicación de los pueblos.

5. **Luis Tapia Salinas** dice que comete apoderamiento ilícito de aeronaves "...toda persona que a bordo de una aeronave en vuelo, mediante violencia o cualquier forma de intimidación, se apodera de tal aeronave, ejerza el control de la misma o intente cometer cualquiera de tales actos"²⁹

De esta definición, cabría distinguir que Tapia Salinas establece que la conducta delictiva puede consistir en ejercer el control de la aeronave, pero también hay que destacar que en el momento de llevarse a cabo el apoderamiento ilícito de aeronaves lleva implícito el ejercicio del control de la aeronave, como una consecuencia lógica del mismo apoderamiento, aunque hay señalar que bien podría darse el caso de que los terroristas hubieran colocado una bomba en una aeronave y se tenga el control de la misma vía remoto, efectivamente ejercen el control de la aeronave sin que físicamente se hubiera llevado a cabo el apoderamiento ilícito de aeronaves, en este caso y conforme con lo que establece la Convención de Montreal, de la cual se hablará con más detalle posteriormente, se trata de una interferencia ilícita o de un acto ilícito contra la seguridad de la aviación civil.

II)Denominación de los delitos en:

1. *El Convenio de Tokio(Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves);*

²⁹Tapia Salinas Luis, "Curso de Derecho Aeronáutico", Barcelona, Bosch, Casa Editorial, 1980, pag. 515.

2. *El Convenio de La Haya(Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves); y*

3. *El Convenio de Montreal(Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil)*

En el presente capítulo no se hará un análisis a las definiciones, puesto que esto será objeto de estudio posteriormente.

1. El Convenio sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de aeronaves(1963).(Convenio de Tokio)

establece en el mismo el término de “Apoderamiento ilícito de una aeronave”, y en su artículo 11, establece cuando se considera que se comete el mismo.

1. Cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia, o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o sea inminente la realización de tales actos, los Estados Contratante tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

2. El Convenio para la represión del “apoderamiento ilícito de aeronaves”(Convenio de la Haya), establece en su artículo primero que comete un delito, toda persona que abordo 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.

3. El Convenio para la Represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil(Convenio de Montreal) en su artículo primero establece que comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente:

a)Realice contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia que, por su naturaleza constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave;

b)Destruya una aeronave en servicio o le cause daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;

c)Coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o substancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;

d)Destruya o dañe las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;

e)Comunique, a sabiendas informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

2. Igualmente comete un delito toda persona que:

a)Intente cometer cualquiera de los delitos mencionados en el párrafo 1 del presente Artículo:

b)Sea cómplice de la persona que los comete o intente cometerlos:

Con base en todo lo establecido anteriormente y tomando en cuenta lo establecido por Tapia Salinas los elementos constitutivos del delito del apoderamiento ilícito de aeronaves son los siguientes:

1. Ilícitud
2. Violencia, amenaza de violencia cualquier otra forma de intimidación
3. Aeronave en vuelo(aunque se señaló anteriormente que puede ser en tierra cuando se trata de atentados contra los elementos o instalaciones de la aviación civil)
4. Ejercicio del control de la aeronave
5. Aeronave privada

1. ILICITUD

Un acto es ilícito en cuanto el mismo es contrario a lo que establece la legislación internacional o nacional sobre la materia, y en general al ordenamiento jurídico de un país.

Así si en un determinado momento el Gobierno de un determinado Estado comunica u ordena al Comandante de la Aeronave un cambio de rumbo, o que por medidas de seguridad se le pide aterrizaje en su territorio no se considera un acto ilícito de apoderamiento. Cuando se ejercen los principios de soberanía, autoridad y jurisdicción no son ilícitos.

De forma tal, que para que se considere que un acto de apoderamiento el delito debe ser ilícito.

Hay casos en que una conducta supone la violación de una obligación internacional y, sin embargo, no cabe considerar que esa conducta comporte una ilicitud que haga nacer su responsabilidad. Ello se debe a la concurrencia de determinadas circunstancias a las que se reconoce ese efecto. En la práctica internacional un ejemplo es el siguiente: cuando en 1979 Irán retuvo al personal diplomático estadounidense en Teherán, violando así obligaciones internacionales frente a los Estados Unidos de América, una de las respuestas norteamericanas consistió en la adopción de restricciones comerciales contra el régimen jomeinista en contravención de un tratado de comercio en vigor entre ambos países. La ilicitud se sanaba, sin embargo, en forma de contramedida o represalia, al tratarse de una respuesta proporcionada ante un ilícito previo de la otra parte y, una vez excluida la ilicitud, se desvanecía la responsabilidad internacional de su autor.

Si bien, la doctrina no ha alcanzado acuerdo sobre el las circunstancias excluyentes de la ilicitud, la Comisión de Derecho Internacional ha acogido en su proyecto las siguientes: Consentimiento, contramedidas, fuerza mayor y caso fortuito, peligro extremo, estado de necesidad y legítima defensa, advirtiendo que no constituyen una lista cerrada.

“Conviene señalar que si los actos u omisiones que violan una norma de derecho internacional son de un movimiento insurreccional que no ha alcanzado el triunfo, no son imputables al Estado; y lo mismo cabe decir respecto al comportamiento de los particulares, siempre que el Estado haya actuado con la debida diligencia, es decir, tratando de evitar dichos actos y en caso de no ser esto posible, castigando a los causantes del daño. En resumen, que tome las medidas de prevención y sanción necesarias.”³⁰

³⁰Loreta Ortiz Ahlf, “Derecho Internacional Público”. Segunda Edición, Ed. Harla, México, 1993,

2. VIOLENCIA, AMENAZA DE VIOLENCIA O CUALQUIER OTRA FORMA DE INTIMIDACION

El hecho de que el uso de la violencia, la amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación crea un clima, de peligro potencial e inmediato que afecta a personas ajenas a la tripulación y a la misma tripulación, lo cual permite que sobre éstos se pueda crear cierta coacción para el logro de los objetivos de los delincuentes, puesto que el sujeto pasivo, cualquiera que sea, al verse en serio e inminente peligro su vida, libertad personal y la seguridad de la navegación aérea se sienten coaccionados a ceder a los objetivos de los delincuentes.

3. EN VUELO

Como se establece en los Convenio Internacionales de Tokio, La Haya y Montreal como se verá más adelante, aquí cabe distinguir a los atentados contra los elementos e instalaciones de la aviación civil, con el apoderamiento ilícito de la aeronaves aunque ambos tipos de conductas pueden ser utilizados por los terroristas para lograr sus fines, y ambos afectan a la aviación civil, es decir, a las aeronaves mismas y la aeronavegabilidad y las instalaciones de la aviación civil como lo son los aeropuertos.

En aquellos casos de apoderamiento ilícito de aeronaves para que se dé tal se requiere que la misma se encuentre en vuelo.

En vuelo, se refiere al periodo al que concuerdo con el respectivo Convenio o la legislación nacional de cada país. Respecto a lo que entienda cada convenio se explicará en el siguiente capítulo.

En este sentido, debe entenderse como ejercicio del control de la aeronave como la pérdida de libertad en el dominio de la aeronave por parte del comandante, al ceder a la coacción que se ejerce sobre ellos.

5. AERONAVE PRIVADA

En los Convenios internacionales que tratan sobre el tema de apoderamiento ilícito de aeronaves excluyen de su campo de aplicación a las aeronaves de Estado, los cuales según el Convenio de la OACI son las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía. En las cuales por su propia naturaleza dependen de la actividad del Estado o Entidades públicas.

Tapia Salinas establece que estas tipos de aeronaves los considera como transporte público entendiendo como éste como “aquellos que realiza el propio Estado o los Organismos gubernamentales y de la Administración pública con un fin de carácter público, es decir: al servicio de necesidades del propio Estado o Entidades públicas.

a) Militares.- Realizados generalmente en aeronaves pertenecientes a los Ejércitos o Fuerzas Aéreas, y que se rigen por Reglamentos Ordenanzas puramente castrenses.

b) Aduaneros.- Los transportes realizados por las aeronaves dependientes del servicio de Aduanas están considerados como públicos.

c)De policía.- Igual que los anteriores, constituye una especialidad en cuanto al transporte público.³¹

Existen autores como Mapelli que estiman que dentro del concepto de aeronave privada se entiende que la aeronave debe estar dedicada al transporte aéreo nacional o internacional, regular como no regular, puesto que tal delito se configura con estas características especiales.

También hay que señalar que atentan contra la aviación civil los actos perpetrados en contra de las instalaciones de aeropuertos, y las instalaciones que presten servicios a las aeronaves, en este sentido los elementos del delito son los siguientes:

1. Ilícitud
2. Violencia o Amenaza
3. Aeronave privada cuando no se encuentra en vuelo
4. Que las instalaciones que presten servicios a las aeronaves se vean afectados en sus objetivos.

Es cierto que en los últimos años los apoderamientos ilícitos de aeronaves ofrecen una gran variedad, pero para los terroristas el factor político ha intervenido frecuentemente y con mayor intensidad cuando han sido más graves debido al número de víctimas que han cobrado, las pérdidas y daños materiales, así como el lapso de tiempo que dura la situación de amenaza. Debido a ello hay quienes han pensado que el problema debe ponerse dentro de la esfera de competencia un órgano político internacional como lo

³¹Tapia Salinas, Luis, "Curso de Derecho Aeronáutico", BOSCH, Casa Editorial, S.A. Barcelona, 1980, pag. 254

es el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, debido a la ineficacia de los órganos técnicos como la Organización de Aviación Civil Internacional(OACI) para combatir éstos, aunque ha auspiciado la celebración de convenios internacionales los cuales como establecemos en el presente trabajo no resultan suficientes para solucionar los problemas por la jurisdicción concurrentes. Más sin embargo existen elementos jurídicos que no se deben olvidar y no sería del todo parcial las resoluciones, puesto que dentro de sus miembros permanentes con derecho de veto se encuentra Estados Unidos de América, el cual como se ha demostrado a lo largo del presente siglo, ha buscado imponer su hegemonía amparado en que es por el bienestar de la comunidad internacional.

En cuanto a la determinación del delito, Tapia Salinas señala que a “tenor de lo establecido en los textos internacionales vigentes, la identificación de la motivación personal de autores y cómplices no interviene, a diferencia de lo que ocurre con la figura del delito de piratería , según el Convenio de Ginebra de 1958, donde, la apreciación de un propósito político excluye la posibilidad de esa calificación.

Como he señalado anteriormente, se considera que se trata de un delito con proyección internacional, pero cuando se ve perpetrado este delito con fines terroristas.

A continuación quisiera señalar lo comentado al respecto de Bassiouni sobre los Crímenes relativos a las comunicaciones aéreas internacionales en el proyecto de Código Penal Internacional.

Establece lo siguiente:

“Constituye un crimen la realización intencional de los actos siguientes:

- a) apropiarse o ejercer el control de una aeronave por la fuerza o con amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación;*
- b) cometer actos de violencia contra las personas a bordo de una aeronave, en vuelo, si con ello puede comprometerse su seguridad;*
- c) destruir un aeronave en servicio o causar un daño a la aeronave que la haga incapaz de volar o pueda comprometer su seguridad en vuelo;*
- d) colocar o hacer colocar por cualquier medio en una aeronave en servicio un dispositivo o sustancia susceptible de destruir la aeronave o causarle daños que puedan poner en peligro su seguridad en vuelo;*
- e) destruir o dañar instalaciones de navegación aérea o perturbar su funcionamiento si cualquiera de los actos señalados es susceptible de poner en peligro la seguridad de la aeronave en vuelo, o*
- f) comunicar a sabiendas informaciones falsas que ponen en peligro la seguridad de la aeronave en vuelo.”³²*

En el comentario que hace al respecto del artículo señalado anteriormente del Proyecto de Código Penal establece que este artículo recoge las conductas prohibidas por el Convenio sobre la represión de captura ilícita de aeronaves de La Haya, 1970, y el Convenio de Montreal para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil de 1971. “Se trata de un crimen que ocupa una posición única en el Derecho Internacional, pues, dado que prácticamente todos los Estados del mundo han expresado su rechazo de lo mismo, las disposiciones existentes contra la piratería aérea se están convirtiendo en unas de las normas sobresalientes del Derecho Internacional consuetudinario. Su alto grado de notoriedad y la creciente censura internacional de estos actos puede dar pronto como resultado el nacimiento de una obligación internacional

³²Bassiouni M. Cherif, “Derecho Penal Internacional, Proyecto de Código Penal Internacional”, Traducción de Josué L. De La Cuesta Arzamendi, Ed. Tecnos, España, 1984, Pág. 145.

consuetudinaria, de manera que incluso los Estados que no son partes en los Convenios más arriba citados, (Convenios de Tokio, La Haya, y Montreal), se encuentren sujetos a la misma. El texto combinan, en esencia, la prohibición general contra la piratería aérea del artículo I del Convenio de La Haya con el artículo I, 1 del Convenio de Montreal.

Aún cuando la cuando la captura de aeronaves constituye una forma de piratería se haya considerado que merece un tratamiento especial. Una primera regulación fue la de la Convención de Tokio sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de aeronaves, de 1963, cuya meta era establecer reglas de cooperación para la prevención de la piratería aérea y posibilitar el pronto retorno de los aparatos a sus actividades comerciales. En 1970, el Convenio de La Haya impuso probar penas mínimas pero no recibió mucho apoyo en su empresa. Era el primer esfuerzo internacional de establecimiento de penas específicas para un crimen internacional.”³³

Cuando la infracción representa un grave peligro para el orden y la Comunidad Internacional porque daña bienes que son propios de ambos y que por eso están bajo la protección de las normas del Derecho de Gentes, queda desplazada toda consideración subjetiva en principio. Sin embargo, el pacto paralizante para la adecuada prevención y represión de los delitos contra la navegación aérea y sus instalaciones, es la cuestión política.

³³ *ibidem*.

III. BREVE REFERENCIA A LA LEGISLACION NACIONAL

Como se estableció anteriormente, el tipo de actos al que nos hemos referido en el presente trabajo, que aquellos en los cuales los terroristas utilizan las aeronaves o las instalaciones del servicio aéreo para sus fines, en primera instancia se encuentran tipificados en las legislaciones nacionales de cada Estado, las cuales, en determinados casos, como se ha establecido anteriormente, pueden tener proyección internacional.

En el presente apartado, se hará una breve referencia a legislación nacional, sobre la forma en la cual considera ciertas conductas como las descritas anteriormente.

En Libro Segundo, Título Primero del Código Penal para el Distrito Federal en materia de fuero común y para toda la República en materia de fuero federal, establece los delitos contra la seguridad de la nación, entre los cuales se encuentra el **Terrorismo**, junto con los delitos de traición a la patria, espionaje, sedición, motín, rebelión, sabotaje y conspiración para cometer traición a la patria, espionaje sedición y motín.

El delito de Terrorismo se encuentra estipulado en el artículo 139, el cual a la letra dice:

Artículo 139: "Se impondrá pena de prisión de dos a cuarenta años multa hasta de cincuenta mil pesos, sin perjuicio de las penas que correspondan por los delitos que resulten, al que utilizando explosivos, sustancias tóxicas, armas de fuego o por incendio, inundación, o por cualquier otro medio violento, realice actos en contra de las personas, las cosas o servicios al público, que produzcan alarma, temor, terror en la población o en un grupo o sector de ella, para perturbar la paz

pública, o tratar de menoscabar la autoridad del Estado, o presionar a la autoridad para que tome una determinación.

Se impondrá pena de uno a nueve años de prisión y multa hasta de diez mil pesos, al que teniendo conocimiento de las actividades de un terrorista y de su identidad, no lo haga saber a las autoridades”.

Dentro del Título antes mencionado, el Título Primero del Código Penal para el Distrito Federal en materia de fuero común y para toda la República en materia federal, se ubican los delitos políticos, calificados formalmente en el Código Penal, y además materialmente (por el móvil) en la Ley de Amnistía de 1978 (en las reformas acerca del indulto de 1989). El artículo 144 considera delitos políticos a la rebelión, la sedición, el motín la conspiración para cometerlos. En efecto, la pena de muerte se halla excluida para los delincuentes políticos (artículo 22, tercer párrafo de la Constitución), que deben ser reclusos en establecimiento o departamentos especiales (art. 26 del Código Penal).³⁴

De lo anterior se desprende que el terrorismo en México no es considerado un delito político, por lo que de ser necesario, procede la extradición en caso de terrorismo, según lo dispuesto en la Constitución Federal en su artículo 15, el cual dispone los siguiente:

“Artículo 15. No se autoriza la celebración de tratados para la extradición de reos políticos, ni para la de aquellos delincuentes del orden común que hayan tenido en el país donde cometieron el delito, la condición de esclavos; ni de convenios o tratados en virtud de los que

³⁴Ibidem.p.161

se alteren las garantías y derechos establecidos por esta Constitución para el hombre y el ciudadano.”

Para los mexicanos que incurran en los delitos en contra de la seguridad de la nación, se les aplica penas privativas de libertad, pecuniarias y suspensión de derechos políticos, de acuerdo a la gravedad de acuerdo a lo que establece el artículo 143 del Código Penal para el Distrito Federal en materia de fuero común y para toda la República en Materia Federal.

Para su mejor apreciación transcribo el artículo 139 del Código Penal para el Distrito Federal y para toda la República en Materia Federal.

Artículo 139: “Se impondrá pena de prisión de dos a cuarenta años multa hasta de cincuenta mil pesos, sin perjuicio de las penas que correspondan por los delitos que resulten, al que utilizando explosivos, sustancias tóxicas, armas de fuego o por incendio, inundación, o por cualquier otro medio violento, realice actos en contra de las personas, las cosas o servicios al público, que produzcan alarma, temor, terror en la población o en un grupo o sector de ella, para perturbar la paz pública, o tratar de menoscabar la autoridad del Estado, o presionar a la autoridad para que tome una determinación.

Se impondrá pena de uno a nueve años de prisión y multa hasta de diez mil pesos, al que teniendo conocimiento de las actividades de un terrorista y de su identidad, no lo haga saber a las autoridades”.

Comete delito de terrorismo quien realiza actos contra personas, cosas o servicios al público, con empleo de explosivos, sustancias tóxicas y armas de fuego, o por incendio,

inundación o cualquier otro medio violento, en forma tal (resultado de la conducta y de los medios) que produzca alarma, temor o terror en la población o en un grupo o sector de ella, para (propósito del agente) perturbar la paz pública o tratar de menoscabar la autoridad del Estado, o presionar a la autoridad para que tome una determinación (art. 139, primera parte). El encubrimiento, por omisión de denuncia, se reprime con uno a nueve años de prisión y multa(idem, segunda parte).³⁵

Al resolver sobre los medios empleados en el terrorismo, el proyecto de Código Penal de Veracruz de 1979 se refirió a “cualquier medio”(art.247), no sólo pues, difusión de versiones que producen alarma, con los propósitos específicos del terrorismo.³⁶

A mayor abundamiento, analizaremos los elementos que integran el tipo de terrorismo:

Comete el delito de terrorismo aquella(s) personas que:

A) Realice actos contra:

a} las personas;

b} las cosas; o

c} servicios al público, en la cual se encuadra el servicio a la navegación aérea, que sin hacer un análisis exhaustivo de esto, cabe resaltar que el servicio aéreo es un servicio público, tal y como lo refiere el artículo 9 de la Ley de Aviación Civil, la cual fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 12 de mayo de 1995. A continuación

³⁵Ibidem.p.163

³⁶Ibidem.

se transcribe al artículo 9, localizado en el Capítulo III “De las concesiones y de los permisos”.

Artículo 9. Se requiere de concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Tal concesión sólo se otorgará a personas morales mexicanas.

Los interesados en la obtención de concesiones deberá acreditar:

I. La capacidad técnica, financiera, jurídica y administrativa para prestar el servicio en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y precio;

II. La disponibilidad de aeronaves y demás equipo aéreo que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad, las condiciones de aeronavegabilidad requeridas y las disposiciones en materia ambiental,

III. La disponibilidad de hangares, talleres, de la infraestructura necesaria para sus operaciones, así como del personal técnico aeronáutico y administrativo capacitado para el ejercicio de la concesión solicitada.

Los concesionarios a que se refiere este artículo solo podrán prestar el servicio de transporte aéreo regular internacional siempre que cuenten con la autorización de las rutas correspondientes por parte de la Secretaría”

B) Que produzca **alarma, temor, terror** en la población o en un grupo o sector de ella.

Cabe resaltar que el artículo no establece qué se debe entender por alarma, temor o terror

C) Para perturbar la paz pública, o tratar de menoscabar la autoridad del Estado, o presionar a la autoridad para que tome una determinación.

Cabe señalar que asimismo no señala qué es lo que se debe entender por “...perturbar la paz pública”.

En el artículo 142 se destaca la autoría intelectual de los delitos contra la seguridad de la nación [“Al que instigue, incite o invite a la ejecución” de ellos], para aplicarles la penalidad señalada a los ilícitos respectivos. Bastan las reglas de autoría y participación que se señalan en el artículo 13, el cual establece qué es lo que se entiende por autores o partícipes del delito:

“Art. 13. Son autores o partícipes de los delitos

I. Los que acuerden o preparen su realización

II. Los que lo realicen por sí;

III. Los que lo realicen conjuntamente;

IV. Los que lo lleven a cabo sirviéndose de otro;

V. Los que determinen dolosamente a otro a cometerlo;

VI. Los que dolosamente presten ayuda o auxilio a otro para su comisión

VII. Los que con posterioridad a su ejecución auxilien al delincuente, en cumplimiento de una promesa anterior al delito; y

VIII. Los que sin acuerdo previo, intervengan con otros en su comisión, cuando no se pueda precisar el resultado que cada quien produjo.

Los autores o partícipes a que se refiere el presente artículo responderán cada uno en la medida de su propia culpabilidad.

Para los sujetos a que se refieren las fracciones VI, VII y VIII, se aplicará la punibilidad dispuesta por el artículo 64 bis de este código."

Los delitos contra la seguridad de la nación se califican por la calidad del sujeto activo.

De todo lo expuesto anteriormente se concluye que la legislación mexicana considera como una de las formas de terrorismo el apoderamiento ilícito de aeronaves, siempre y cuando se reúnan todos los elementos del tipo.

Son competentes para conocer del mismo los Tribunales del orden federal, el párrafo I, considerado como delito grave en el artículo 268 del Código de procedimientos penales y 194 del Código Federal de Procedimientos penales, y como se mencionó anteriormente, puede sancionarse como delincuencia organizada.

Existen tesis de los tribunales colegiados sobre la configuración y medios violentos como las que se reproducen a continuación:

TERRORISMO NO CONFIGURADO, DELITO DE.(LEGISLACION DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA)

Aún cuando en este delito la conducta consiste en la realización dolosa de actos en contra de las personas, las cosas o los servicios públicos, el resultado de esta conducta debe ser el producir alarma, temor o terror en la población o en uno de sus grupos y el

fin que persigue el delincuente es el de perturbar la paz pública, tratar de menoscabar la autoridad del Estado o presionar al Estado a fin de que tome una determinación, pues al ser objeto

juridico tutelado del delito en estudio la integridad física y jurídica de la nación mexicana y la seguridad interna del Estado, y como el delito es de la naturaleza dolosa, debe decirse que no se configura cuando los actos violentos no produzcan en la población o en uno de sus grupos, pánico, terror o alarma, y por ende, no altere la paz pública ni traten con ello de menoscabar la autoridad del Estado a fin de que tome una determinación, por lo que si el quejoso, junto con un grupo de personas, se presentan en unas instalaciones de gobierno, llevando botes con piedras, varillas y palos los cuales estrellan contra el suelo, originando un escándalo que motive que suspendan las labores momentáneamente, aunque alguno de los testigos, manifiesten que tal escándalo produjo en ellos cierta alarma y temor, ello no es configurativo del ilícito en comento, pues el tipo penal se refiere al terror o pánico como elemento constitutivo del delito y no al simple temor, que como consecuencia única, tenga simplemente una suspensión momentánea se labores en sus oficinas donde acontecieron los hechos, pero que no se pusiera en peligro alguno la integridad física de las personas, ni jurídica de la nación, ni la seguridad del Estado.

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO DEL DECIMO QUINTO CIRCUITO

Amparo en revisión 237/93. Agente del Ministerio Público Federal adscrito al Juzgado Quinto de Distrito en el Estado.

TERRORISMO, MEDIOS VIOLENTOS.(LEGISLACION DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA)

Los medios violentos a que se refiere el tipo penal del delito de terrorismo previsto por el artículo 279 del código penal del estado, deben reputarse como aquellos que, aun cuando fueren rísticos, como los define el juez de amparo (palos, varillas, etc.), produzcan alarma, pánico o terror en la población, o en un sector de ella, y con ellos se quebrante el orden público, por lo que es inexacto que para que se configure tal ilícito, sea menester que los medios violentos sean similares a las sustancias tóxicas, armas de fuego o explosivos, pues basta, como ya se dijo, que con ellos se produzca alarma terror o pánico en la población o en un sector de ella.

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO DEL DECIMO QUINTO CIRCUITO.

Amparo en revisión 237/93. Agente del Ministerio Público Federal adscrito al Juzgado Quinto de Distrito en el Estado. 21 de septiembre de 1993. Unanimidad de votos. Ponente: Miguel Angel Morales Hernández. Secretaria: Magdalena Díaz Beltrán.

Por otro lado, quiero señalar que en el Código Penal para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, en su artículo 170, el cual se encuentra ubicado en el Título Quinto, referido a Delitos en Materia de Vías de Comunicación y de Correspondencia, Capítulo Primero sobre Ataques a las vías de comunicación y violación de correspondencia dice lo siguiente:

“Artículo 170. Al que empleando explosivos o materias incendiarias, o por cualquier otro medio destruya total o parcialmente una nave, aeronave, u otro vehículo de servicio público federal o local, o que proporcione servicios al público, si se encontraren ocupados por una o más personas, se le aplicarán de veinte a treinta años de prisión.

Si en el vehículo de que se trate no se hallare persona alguna se aplicará prisión de cinco a veinte años.

Asimismo, se impondrán de tres a veinte años de prisión y de cien a cuatrocientos días multa sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa, al que mediante violencia física, amenazas o engaño, se apodere de una nave, aeronave, máquina o tren ferroviarios, autobuses o cualquier otro medio de transporte público colectivo interestatal o internacional, a los que haga desviar de su ruta o destino.

Cuando se cometiere por servidor público de alguna corporación policial, cualquiera de los delitos que contemplan este artículo y el 168, se le impondrán, además de las penas señaladas en estos artículo, la destitución del empleo y se le inhabilitará de uno a diez años para desempeñar cargo o comisión públicos.

Si quien cometiere los delitos mencionados fuere miembro de las Fuerzas Armadas Mexicanas en situación de retiro, de reserva o en activo, se le impondrá además, la baja definitiva de la Fuerza Armada a que pertenezca y se le inhabilitará de uno a diez años para desempeñar cargo o comisión públicos.”³⁷

Del artículo enunciado anteriormente podemos distinguir los siguientes tipos penales:

I. Al que empleando explosivos o materias incendiarias, o por cualquier otro medio **destruya total o parcialmente** una nave, aeronave, u otro vehículo de servicio público federal o local , o que proporcione servicios al público.

³⁷Código Penal para el Distrito Federal en Materia Común, y para toda la República en Materia Federal., Editorial Sista, pag. 297.

En el mismo párrafo distingue se si hallaren o no ocupados por personas, puesto que si se encontraren personas existe una agravante del mismo, al decir que si se encontraren ocupados por una o más personas, se le aplicarán de veinte a treinta años de prisión; y en el caso de que en el vehículo de que se trate no se hallare persona alguna se aplicará prisión de cinco a veinte años.

2. En el tercer párrafo, establece que al que mediante violencia física, amenazas o engaño, se **apodere** de una nave, aeronave, máquina o tren ferroviarios, autobuses o cualquier otro medio de transporte público colectivo interestatal o internacional, a los que **haga desviar de su ruta o destino**.

De lo anterior se infiere que los elementos que integran el tipo son los siguientes:

1. Se impondrán de tres a veinte años de prisión y de cien a cuatrocientos días multa:

Elementos:

- Emplear explosivos o materias incendiarias o cualquier otro medio.
- Destruir total o parcialmente una aeronave
- Encontrarse la aeronave ocupada por una o más personas.

Atenuante: Que no se encuentre gente dentro de la aeronave.

2. Se impondrán de 3 a 20 años a quien:

- Mediante violencia física, amenaza o engaño

- Se apodere de una nave, aeronave, máquina o tren ferroviarios, autobuses o cualquier otro medio de transporte público colectivo interestatal o internacional, a los que haga desviar de su ruta o destino.
- Siempre y cuando: lo haga desviar de su ruta o destino.

Es importante resaltar que en este precepto no hace mención, a diferencia del de terrorismo, de causar alarma, temor o terror.

A continuación se mencionan casos de secuestro aéreo en México.

“Uno de los más sonados es el que se registró el 7 de noviembre de 1972, cuando un comando armado secuestró en pleno vuelo un Boeing 727 de Mexicana de Aviación que tenía por destino la Ciudad de México y en el que viajaban dos hijos del recientemente fallecido ex-Gobernador Luis M. Farias. El grupo de activistas, encabezado por Germán Segovia Escobedo y Ricardo Rodríguez Moya, quienes eran estudiantes de Medicina, emplearon pistolas para amenazar a la tripulación y desviar la dirección hasta el Aeropuerto Mariano Escobedo.

La intención de los secuestradores era obligar a las autoridades a liberar a varios de sus compañeros encarcelados en el Penal del Estado, así como exigir 4 millones de pesos, armas y municiones a cambio de los pasajeros. El entonces director de Seguridad Pública, Juan Urrutia Paura, fue le encargado de hacer llegar a los secuestradores una bolsa con el dinero en efectivo, las armas, las municiones y a sus compañeros recién liberados.

Tras liberar a varios de los pasajeros en esta ciudad el avión partió hacia Cuba, en donde los secuestradores recibieron asilo político y los plagiados fueron llevados a la Ciudad de México luego de recibir atención médica.

Otro caso se presentó en 1973 cuando un ciudadano norteamericano secuestró un avión en Estados Unidos, y en su paso hacia América del Sur el Aeropuerto Mariano Escobedo sirvió de plataforma para cargar combustible, en donde permaneció tres horas. El aeropirata fue capturado en un país sudamericano.

En enero de 1988, un piloto privado comercial plagió un avión de Aeroméxico, en el que viajaban 111 pasajeros y 8 tripulantes, cuando volaba sobre Aguascalientes.

Marco Aurelio Gánem Velázquez, simulando portar un arma, ordenó a la tripulación desviarse hacia Brownsville, Texas; sin embargo, el capitán del avión lo convenció de que no tenían suficiente combustible para llegar a ese destino, por lo que arribaron a Monterrey, donde fue interceptado.

El caso más reciente, fue en este año de 1999, cuando un regiomontano llamado Víctor Pardo Gutiérrez amenazó al piloto del vuelo 232 de Aeroméxico, intentó secuestrar el aparato que se dirigía del Distrito Federal a Monterrey, utilizó un destazadero para medir la temperatura y de forma similar a un picahielos, el instrumento de medición fue colocado por el frustrado aereosecuestrador en el cuello del capitán, a quien le advirtió también que llevaba consigo explosivos plásticos. En un descuido, el agresor fue desarmado, sometido y entregado a la policía Federal de Caminos y Puertos en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en donde fue conducido a las instalaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil y posteriormente al Ministerio Público de la Fiscalía Especializada para la Atención de Delitos contra la Salud.

Más tarde, según la averiguación previa, Pardo declaró que con esa acción estaba tratando de probar la débil seguridad aeroportuaria.

Después de que el agresor fuera sometido por el sobrecargo, el Capitán declaró el vuelo en emergencia, por lo que la aeronave regresó al DF, en donde ya era esperada por

agentes de la Policía Federal de Caminos, de Seguridad Nacional, de la Procuraduría General de la República y la Policía Auxiliar.”³⁸

³⁸Periódico Reforma, Año 6, número 1947, Domingo 11 de abril de 1999, pág. 6.

CAPITULO TERCERO

CONVENIOS INTERNACIONALES

El Derecho Aeronáutico es esencialmente Internacional, los países a través de los Convenios y tratados Internacionales lo han ido confirmando estableciendo acuerdos y reglas uniformes en la operación y tráfico aéreo.³⁹ Debido a que entre los Estados requieren de cooperación internacional, la cual tiene como fin la solución de los múltiples problemas comunes que aquejan a la comunidad mundial; sus instrumentos son los tratados multilaterales y bilaterales, y las organizaciones internacionales especializadas permanentes, y los organismos intergubernamentales relacionados con las Naciones Unidas.

En la década de los sesenta, surgió otra manifestación de las enfermedades del hombre, atacar y destruir a sus congéneres, en forma cobarde, artera y demás agravantes, con el fin de vengar actos de otros, que a su vez habían según ellos actuado en contra de sus ideas, intereses, pueblos, etc., o para forzar acciones de los Gobiernos en favor de sus intereses, realizados en contra de la aviación y la vital seguridad de su ejercicio. Todos ellos con características y motivos políticos, por lo que es obvio suponer el patrocinio de Gobiernos de los Estados. Estos actos denominados "terrorismo", tuvieron diversas manifestaciones, siendo los realizados en contra de la aviación y de su seguridad, los que dieran lugar a un cuerpo Legislativo Internacional, que pretende regular los actos ilícitos referidos a la navegación aérea.⁴⁰ Aunque existen actos perpetrados en contra de la

³⁹Ugarte Romano Luis, "Ley, Convenios, Tratados y Otros Temas de Aeronáutica Civil", Espejo de Obsidiana Ediciones", México, 1995, Pag. 11.

⁴⁰Ibidem. pag.169.

aviación civil que no necesariamente responden a motivos políticos, si la gran mayoría.

Este cuerpo legislativo se compone de los siguientes Convenios:

- a) Convenio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963.
- b) Convenio de La Haya para la represión el apoderamiento ilícito de aeronaves del 16 de diciembre de 1970.
- c) Convenio de Montreal para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil, del 23 de Septiembre de 1971.

En presente Capítulo lo dividiremos para su estudio de la siguiente forma:

- 1. **Convenio de Tokio de 1963**
- 2. **Convenio de La Haya de 1970**
- 3. **Convenio de Montreal de 1971**
- 4. **Convenio Internacional contra la toma de rehenes 1979**
- 5. **Resoluciones de las Naciones Unidas**
 - Asamblea General**
 - Consejo de Seguridad**
- 6. **Labor de la OACI**

En cada uno de los apartados mencionados anteriormente se hará un breve análisis sobre los aspectos más importantes de cada uno de ellos relacionados con el objeto del presente trabajo.

Los puntos 5 y 6 no son Convenios Internacionales, pero es importante mencionarlos en relación al objeto del presente trabajo.

1. CONVENIO DE TOKIO

Este convenio denominado "*Convenio sobre infracción y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves*", fue firmado en la ciudad de Tokio, Japón el 14 de septiembre de 1963, con motivo de la conferencia internacional convocada por la Organización de Aviación Civil Internacional(OACI).

Suscrito por los Estados Unidos Mexicanos el 24 de diciembre de 1968, aprobado por el Senado, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 15 de enero de 1969, el depósito del instrumento de ratificación se fechó el 18 de marzo de 1969, publicado en el Diario Oficial del 24 de octubre de 1970.⁴¹

Con anterioridad a esta Convención, el Derecho Internacional no contenía disposiciones relativas al castigo para quienes se apoderaran ilícitamente de una aeronave o cometieran otros actos de violencia en contra de la aviación civil.

Ello, no obstante que ya existían ciertas normas que de alguna manera insinuaban el problema. En efecto, el Art. 12 de la Convención de Chicago de 1944 en su primera parte expresa que: "Cada Estado Contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, donde quiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar". En la cuarta parte dicho precepto señala que: "Cada Estado contratante se compromete a asegurar que se procederá contra todas las personas que

⁴¹Tratados y Convenios sobre Cooperación Internacional Penal, Procuraduría General de la República, 1989.

infrinjan los reglamentos aplicables". Cabe señalar que la citada norma no ha tenido una aplicación práctica en el combate contra la piratería aérea.

Otra de las normas que se refieren al problema en estudio la encontramos en el Art. 15 de la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar de 195, la cual dispone que: "Constituyen actos de piratería los enumerados a continuación:

1. Todo acto ilegal de violencia, de detención depre-dación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigido:

- a) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
- b) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

2. Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que la cometa tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o de una aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

3. Toda acción que tenga por objeto iniciar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo".⁴²

En la época en la cual fue acordada la Convención de Tokio, el problema de la piratería aérea no tenía la relevancia que llegó a tener posteriormente. Uno de los

⁴²Op.Cit. Supra No. 2. pags.103 y 104.

objetivos de los Estados Contratantes fue el de resolver algunas dificultades de orden procesal cuando se veía enfrentados al problema de enjuiciar a aquellas personas que hubieran cometido alguna infracción a bordo de una aeronave en vuelo.

Este convenio se puede considerar como el primer intento por tratar de dar una definición al delito que se comete por las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves.

Se pueden considerar como principales objetivos del Convenio de Tokio, según la opinión de Robert P. Boyle, jefe de la delegación de los Estados Unidos de América, a la citada Conferencia, quien precisó que los objetivos eran los siguientes:

1. *Conformar la jurisdicción del Estado de matrícula sobre los delitos cometidos a bordo de una aeronave en vuelo.*

2. *Conferir poder al comandante, en orden a aumentar la seguridad del vuelo.*

3. *Definir las obligaciones del Estado en el cual la aeronave aterriza después de la comisión del delito.*

4. *Tratar el tema del apoderamiento ilícito de aeronaves.*⁴³

A efectos de la aplicación del presente convenio, en el artículo primero del mismo se consideran delito: *“las infracciones cometidas y a los actos ejecutados por una persona* a bordo de cualquier aeronave matriculada en un Estado Contratante mientras*

⁴³Nancy Douglas J., "Aerial hijacking as an International Crime", Oceana Publications, Inc., 1974, pág. 127.

*Quisiera señalar que al referirse a "ser actos ejecutados por una persona", para ser convenio

se halle en vuelo, en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado”⁴⁵

Respecto a este Convenio quisiera hacer el siguiente análisis:

- a) Excluye de su aplicación a aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduaneras y de policía, debido a que se pretende proteger la seguridad de la aviación civil.
- b) Respecto de la jurisdicción, y lo cual es importante en todo convenio señala lo siguiente:

JURISDICCION

Cabe notar, que la jurisdicción es uno de los temas que revisten importancia en el presente trabajo. Por ello es importante que existan disposiciones al respecto en este Convenio, así como en las Convenciones de La Haya y de Montreal como se verá más adelante.

Para definir la jurisdicción tomaremos la definición dada por el Lic. Francisco José Contreras Vaca que al respecto dispone lo siguiente:

“Es la facultad soberana del Estado para conocer y resolver con fuerza vinculativa para las partes una controversia sometida a proceso o, en su caso, reconocer la validez y ejecutar decisiones emitidas por otra autoirdad jurisdiccional, siempre y cuando se satisfagan los

internacional, y dada la magnitud que puede alcanzar un acto de esta indole es muy limitativo.

⁴⁵Convenio sobre infracción y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves”, pág. 1

*requisitos exigidos por su legislación. Esta facultad se delega, por regla general, a la autoridad judicial.*⁴⁶

En el Artículo 3º se establece la base en materia de jurisdicción sobre el delincuente.

“1. El Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo.

2. Cada Estado Contratante deberá tomar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula sobre las infracciones cometidas a bordo su jurisdicción como Estado de matrícula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.

3. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

Artículo 4º. El Estado Contratante que no sea el de matrícula no podrá perturbar el vuelo de una aeronave a fin de ejercer su jurisdicción penal sobre infracción cometida a bordo más que en los casos siguientes:

- 1) La infracción produce efectos en el territorio de tal Estado;
- 2) La infracción ha sido cometida por o contra un nacional de tal Estado o una persona que tenga su residencia permanente en el mismo;
- 3) La infracción afecta a la seguridad de tal Estado;
- 4) La infracción constituye una violación de los reglamentos sobre vuelo o maniobra de las aeronaves, vigentes en tal Estado

⁴⁶Contreras Vaca José Francisco, “Derecho Internacional Privado, Parte General”, 3a. Edición, Oxford University Press, 1998. México, Pag. 216.

- 5) Cuando sea necesario ejercer la jurisdicción para cumplir las obligaciones de tal Estado de conformidad con un acuerdo internacional multilateral.⁴⁷

“El texto del Convenio de Tokio no ha establecido una prioridad de jurisdicción a favor de determinado Estado que resuelva definitivamente esta cuestión, con independencia de que pudiera luego aplicarse por poseer, materialmente, al delincuente. Es cierto que el artículo 3º, establece la afirmación de que “El Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo”, pero esta afirmación general y sencilla que hubiera refugiado o hubiera sido aprehendido el delincuente, cuenta en el mismo Convenio de Tokio, con varias excepciones que la neutralizan.

Así, el artículo 4º, al disponer que para que un Estado que no sea el de matrícula perturbe el vuelo de la aeronave, tiene que darse algunos de los casos que se mencionan en el mismo artículo ha limitado fuertemente el ejercicio práctico de la jurisdicción por parte del Estado de matrícula, ya que por una parte sólo podrá aprehender al delincuente en el caso de que la infracción se haya cometido en su territorio o espacio aéreo, bien en el supuesto de que la aeronave no haya despegado todavía, o bien en el muy improbable caso de que por cualquier motivo volviera al mismo. En otros supuestos, queda dicha jurisdicción pendiente de que algún Estado se decida a la captura del criminal, aun quizá violando las excepciones del artículo 4º, o de que el autor se entregue voluntariamente y en ambos casos se decida la extradición a favor del Estado de matrícula, supuesto que lógicamente no se dará ni cuando se trate de un nacional del Estado que lo tenga en su poder o de un simpatizante o identificado político con el sistema o régimen imperante,

⁴⁷Ibidem pag. 2

cabría, eso sí, la captura en los supuestos del artículo 4º pero precisamente para el ejercicio de la jurisdicción penal propia.⁴⁸

De acuerdo a lo esbozado anteriormente, en cuanto a las normas en cundo a jurisdicción es que el Estado de matricula es competente para conocer de las infracciones actos cometidos a bordo como los dispone el artículo 3º, puede haber una jurisdicción concurrente, esta situación de acuerdo al artículo 4º por los siguientes fundamentos, según reafirman Ramón Rivas Harry Awner.

1. Efectividad territorial;
2. Nacionalidad activa y pasiva;
3. Seguridad del Estado;
4. Violación de los reglamentos de vuelo, y
5. El ejercicio de la jurisdicción cuando sea necesario cumplir las obligaciones emanadas de los acuerdos multilaterales.

Sin perjuicio de lo anterior, es importante tener en cuenta que la Convención de Tokio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

c) Es importante señalar el aspecto que marcar el convenio respecto de las facultades que tiene el comandante de la aeronave para este tipos de situaciones que pudieran llegar a ocurrir por actos que pusieran en peligro la seguridad de los tripulantes de la misma y puesto que en el momento preciso que ocurre,(que para el la aplicación del presente convenio se deberá estar en vuelo, y por ello se entiende que es el momento en el

⁴⁸Tapia Salinas Luis,"Curso de Derecho Aeronáutico",España, Ed.Bosch, 1983, pág. 508 y 509.

que se cierran todas las puertas externas después del embarque y el momento en que se abra cualquiera de las puertas para el desembarque, y en el caso de aterrizaje forzoso se seguirán aplicando hasta que las autoridades competentes de un Estado se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes de la misma, más sin embargo también el convenio detalla las excepciones en las que también se seguiría aplicando más allá del punto de aterrizaje) la persona más abocada aplicar medidas coercitivas es el comandante de la aeronave. Sin embargo, se establecen en el mismo convenio restricciones a la misma, pues en el artículo quinto establece que no se aplicarán a las infracciones ni a los actos cometidos a punto de cometerse por una persona a bordo de una aeronave en vuelo en el espacio aéreo del Estado de matrícula o sobre la alta mar u otra zona situada fuera del territorio de un Estado, a no ser que el último punto de despegue o el próximo punto de aterrizaje previsto se hallen en un Estado distinto del de matrícula o si la aeronave vuela posteriormente en el espacio aéreo de un Estado distinto del de la matrícula, con dicha persona a bordo.

d) Uno de los puntos importantes del convenio, dentro de nuestro análisis de estudio es el artículo 11, el cual trata del apoderamiento ilícito de una aeronave, siendo éste, uno de los mecanismos utilizados por los terroristas para conseguir sus objetivos. Dicho artículo se transcribe a continuación:

“1. Cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia, o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o sea inminente la realización de tales actos, los Estados Contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

2. En los casos previstos en el párrafo anterior, el Estado Contratante en que aterrice la aeronave permitirá que sus pasajeros y tripulantes continúen su viaje la antes posible y devolverá la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.”

De acuerdo a lo anterior el convenio establece el caso en el que se presente un apoderamiento ilícito, lo cual requiere que exista violencia o intimidación que incida en el control de la aeronave, y aunque realmente no es explícito en la forma que como el convenio lo trata sí es un primer esfuerzo multinacional por tratar de definir este tipo de delitos, aunque en realidad fue insuficiente para resolver este tipo de problemas, y es importante su aportación sobre las facultades que tienen los Comandantes y el tratar de definir la jurisdicción aplicable.”⁴⁹

El Convenio de Tokio establece que los Estados deben tomar las medidas con el objeto de establecer su jurisdicción, cabe señalar que éstas son obligatorias para el Estado de matrícula de la aeronave. El artículo 3° N°2 establece 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 la aeronaves matriculadas en tal Estado”. En cambio, cabe señalar que el artículo 4° de la citada convención tiene carácter permisivo, y como consecuencia de ello, no crea obligación alguna para los Estados Contratantes. Posteriormente en la Convención de La Haya efectivamente se impone la obligación de tomar medidas para establecer su jurisdicción a los Estados Contratantes.

OBLIGACIÓN DE LOS ESTADOS CONTRATANTES

⁴⁹Ramón Rivas y Harry Awner Ob Cit. pág. 116

Debido a que la Convención de Tokio fue una primera tentativa por establecer una norma para hacer frente a los actos ilícitos contra la aviación civil no fue suficiente, y por ello las críticas son notables puesto que se dice que es “más notable por lo que omite que por los que incluye”.

Una omisión importante es que no existe obligación alguna para el Estado parte de extraditar para el Estado en que la aeronave aterrice, esto se encuentra en el artículo 16 inciso 2º el cual dice: “ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de crear una obligación de conceder la extradición.”

Las principales obligaciones se pueden enumerar en el orden de los artículos de la Convención de Tokio de la siguiente forma:

1. El artículo 3º N° 2, establece que cada Estado debe tomar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de Matricula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado. Como se señaló anteriormente.

2. El artículo 11. N°. 1 establece la obligación a los Estados Contratantes a tomar todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control, en el caso de que una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o sea inminente la realización de tales actos.

3. En el mismo artículo 11, citado anteriormente en su N°.2 estipula que el Estado Contratante en el cual aterrice la aeronave debe permitir que sus pasajeros y

tripulantes continúen su viaje lo antes posible y devolverá la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

4. Los artículos 12 y 13 N° 1 en relación con los artículos 8 No. 1 y el artículo 9. N°.1, establecen la obligación a cada Estado Contratante a permitir al Comandante de una aeronave desembarcar al presunto aeropirata, así como deberá aceptar la entrega del mismo.

5. El artículo 13 N°.2 en relación a lo que establece el artículo 11 No1. establece la obligación al Estado en cuyo territorio aterrizó la aeronave a proceder a la detención o a tomar otras medidas para asegurar la presencia de toda persona que se presume haya cometido cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o sea inminente que vaya a realizar tales actos.

6. El artículo 13 N°.4 establece la obligación al Estado en cuyo territorio aterrizó la aeronave a proceder a realizar inmediatamente una investigación preliminar de los hechos.

7. La obligación establecida en el artículo 13. N°.5, se refiere a que el Estado que haya detenido a una persona de notificar este hecho y las circunstancias que lo justifican al Estado de matrícula de la aeronave y al Estado del que sea nacional el detenido, y si lo estima conveniente a todos los demás Estados interesados, como asimismo debe informar los resultados de la investigación preliminar y si se propone proceder contra dicha persona.

2. CONVENCION DE LA HAYA

Poco después de haberse suscrito la Convención de Tokio en 1963, la comunidad internacional se dio cuenta de las insuficiencias en la Convención de Tokio en materias como la detención y el enjuiciamiento de los infractores de las aeronaves. asimismo, a finales de la década de los sesenta, los actos de piratería aérea habían aumentado considerablemente. En 1969 la Asamblea General de las Naciones Unidas había adoptado una resolución en la cual expresaba su preocupación por el hechos del aumento de los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y llamo a los Estados para que se tomaran enérgicas medidas en contra de ellos.

Este Convenio se denomina "*Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves*" fue firmada en la ciudad de La Haya, Holanda el 16 de diciembre de 1970, dentro de sus considerandos se encuentra que los actos ilícitos de apoderamiento o ejercicio del control de aeronaves en vuelo ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes afectan gravemente a la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil y debido a que a los Estados contratantes les preocupa la realización de tales actos, se tratará de establecer las medidas adecuadas para sancionar a sus autores.

Suscrito por los Estados Unidos Mexicanos el 16 de diciembre de 1970. Aprobado por el Senado, según Decreto publico en el Diario Oficial de la Federación del 13 de enero de 1972; el depósito del instrumento de ratificación se efectuó el 19 de julio de 1972, ubicado en el Diario Oficial del 4 de octubre de 1972(Depositarios: Estados Unidos de América, Reino Unido y Rusia).

Se tratará de destacar los puntos principales del Texto de la Haya concernientes a nuestro estudio, el cual es el apoderamiento ilícito de aeronaves

TIPIFICACION DEL DELITO

El hecho de tratar de elaborar una definición del delito de apoderamiento ilícito de una aeronave de aceptación universal, y es en la Convención de La Haya en que se establece la definición de apoderamiento ilícito de una aeronave, la cual se puede considerar que cubre cualquier acto de interferencia ilícita que pudiera cometerse, tanto por el autor del mismo como por cómplice.

El artículo 1° del Convenio de La Haya define al delito de la siguiente forma:

“Comete un 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 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”.

1) En cuanto a la tipificación del delito, este convenio es más amplio que el de Tokio, pues en éste, incluye dentro del tipo del delito, además de la violencia e intimidación; la amenaza de violencia para el apoderamiento de la aeronave y el ejercicio del control sobre la misma o el intento de cometer tales actos.

2) Otro de los puntos en los cuales supera a lo establecido en la Convención de Tokio es lo referente la definición de periodo de vuelo, puesto que en éste se precisa, entendiéndose por éste como el tiempo que transcurre desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque, hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque,(artículo 3º Convenio de la Haya).

Más sin embargo es importante resaltar que el dicho Convenio no establece una denominación al delito de apoderamiento ilícito de la aeronave.

3) En este convenio no es establecen las facultades del Comandante de la aeronave, puesto que éstas siguen en vigor según lo establecido en el Convenio de Tokio, el cual se analizó anteriormente. En este Convenio directamente se establecen las obligaciones de los Estados Contratantes en los cuales se encuentre el presunto delincuente, a base :

1. La detención del presunto culpable o cómplice,* o medidas similares para asegurar su presencia, las cuales se llevarán de acuerdo a las leyes de tal Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.
2. Investigación preliminar sobre los hechos
3. Notificación a los Estados interesados
4. El restablecimiento de los poderes y atribuciones del Comandante de la aeronave
5. De otorgar las facilidades para la continuación del viaje

*"cómplice",este es un punto de la convención que supera a la Convención de Tokio, puesto que dentro del tipo del delito su contemple no sólo el que ejecuta el acto, sino también aquella persona que coadyuva a la realización del acto.

6. Devolución de la aeronave y carga a sus legítimos poseedores, y,
7. Notificación al Consejo de la OACI(Organización de Aviación Civil Internacional) de las informaciones que posea sobre la realización del delito y sus consecuencias.

JURISDICCION

1) Respecto de la Jurisdicción aplicable se establece un sistema de jurisdicciones concurrentes y no excluyente elaboradas de tal modo que en realidad no puede legalmente darse el caso de que el delito quedara impune por falta de jurisdicción, de forma que se cubren las lagunas a base de hacer competente en caso de apoderamiento ilícito a:

1. Al Estado de matrícula
2. Al Estado en que la aeronave aterrice con el delincuente todavía a bordo
3. Al Estado de la oficina principal del arrendamiento de la aeronave, cuando se trate de arrendamiento sin tripulación.
4. Al Estado en cuyo territorio se halle el presunto delincuente, en el caso de que este Estado no conceda la Extradición.
5. Al Estado designado como Estado de matrícula, por organizaciones de explotación en común del transporte aéreo u organismos internacionales que utilicen aeronaves de matrícula común e internacional.⁵¹

Un punto importante a notar de la presente Convención es que establece que la misma no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales, en este punto se nota un claro avance respecto a la Convención de Tokio, pues con ello,

⁵¹Op.Cit. Supra No. 8, pp. 510 y 511

primero amplía la jurisdicción y segundo, impone obligación los Estados Contratantes a tomar medidas para establecer su jurisdicción sobre el delito, “se trata de que los Tribunales de los Estados Contratantes tengan jurisdicción en todos los supuestos contemplados en el artículo 4^o”.⁵²

De acuerdo a S.K. Agrawala citado por Ramón Rivas y Harry Awner establece que “el Estado de matrícula y el Estado en el que la aeronave aterriza con el presunto delincuente todavía a bordo van a tener el mayor interés y estarían en la mejor posición para enjuiciarlo”, lo que “se encuentra reconocido en los párrafos, a) y b) del artículo 4^o, respectivamente.”, y agrega que “sin embargo, el párrafo 1 b) no especifica si la aeronave se encuentra todavía bajo el control del aeropirata o si el delito del todo ha ocurrido en el espacio aéreo del Estado de aterrizaje”.⁵³

Efectivamente el artículo 4^o de la Convención de La Haya contempla una jurisdicción más amplia que la del Convenio de Tokio, pues además de reconocer el derecho de los Estados de ejercer su jurisdicción de acuerdo con su legislación nacional, confiere jurisdicción al Estado de matrícula.

Asimismo establece que cada Estado Contratante va a tener jurisdicción cuando el delito sea cometido a bordo de una aeronave dada en arrendamiento a una persona que en dicho Estado tenga, ya sea su oficina principal o su residencia permanente, de forma tal que establece la posibilidad de que la aeronave sea arrendada sin tripulación por el Estado de matrícula a un arrendatario en otro Estado. En este caso el Estado contratante debe tomar las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre el delito.

⁵²Ramón Rivas y Harry Awner Ob Cit. pág. 125

⁵³S.K.Agrawala pág. 40 y 41 citado por Rivas y Awner “La Llamada piratería aérea” pág. 128

De forma tal que establece una jurisdicción concurrente, pero es de criticarse que no formula una prelación al respecto.

- Al igual que la Convención de Tokio, establece que no le será aplicable a aeronaves de servicio militares, de aduana o de policía.

2) **Extradición.** Este es uno de los puntos importantes del presente Convenio, como instrumento para combatir y prevenir al terrorismo, puesto que este Convenio se establece la ficción jurídica de que el delito del apoderamiento ilícito de aeronaves se considerará delito por el cual tendrá lugar la extradición en todo Tratado sobre esta materia, respecto de los Estados Contratantes, aún aunque no se encuentre comprendido de forma expresa en el mismo, lo cual hace que esta disposición obligatoria a los Estados contratantes de incluirlo en los Tratados que en materia de extradición celebren entre sí en el futuro.

Para el caso de aquellos Estados, en los cuales no se subordine la extradición a la existencia de un tratado, el delito de apoderamiento ilícito de aeronaves, tipificado en esta Convención, será caso de extradición sometido las condiciones jurídicas que establezca en Estado al cual le sea requerida la extradición.

Para que procede la extradición se tomará como lugar de comisión del delito:

- 1) Donde se cometió efectivamente el delito y también;
- 2) El territorio de los Estados a los que se otorgan jurisdicciones, de acuerdo a lo establecido en este Convenio.

Tapia Salinas respecto a la Convención de La Haya en esta materia señala lo siguiente: "El juicio crítico que nos merece el Convenio de La Haya es francamente

positivo y aceptable en el aspecto jurídico. Todo ha sido debidamente preparado para que los delitos de apoderamiento ilícito de aeronaves no pueda o deban quedar impunes. Otra cosa es el cumplimiento por los Estados Parte de las obligaciones libremente aceptadas, así como el hecho de la negativa a ser ratificado o a adherirse de un número de Estados y que por motivos de índole política internacional no desea comprometerse, sino todo caso examinar las circunstancias de los actos realizados para actuar de acuerdo con sus conveniencias.”⁵⁴

OBLIGACION DE LOS ESTADOS CONTRATANTES

Las principales obligaciones se pueden enumerar de la siguiente forma:

1. Obligación de detener al delincuente o del presunto delincuente, o adoptar medidas para asegurar su presencia. { artículo 6.no. 1 }
2. El artículo 6º no.2 establece la obligación de realizar la investigación preliminar de los hechos.
3. Obligación de notificar a los Estados interesados de la detención de tal persona { artículo 6 no.4 }
4. De acuerdo a lo que dispone el artículo 7º, se establece la obligación, ya sea de extraditar o enjuiciar al presunto responsable del apoderamiento ilícito de la aeronave.

⁵⁴Tapia Salinas Luis, Ob. Cit. pag. 511

5. Se establecen obligaciones relacionadas con la extradición contenidas en el artículo 8º.
6. Adopción de las medidas apropiadas con el fin de que el comandante de la aeronave recobre o mantenga el control sobre la misma {art. 9 no.1}
7. Obligación de otorgar las facilidades para la continuación del viaje, {art. 9 no.2}
8. La devolución sin demora de la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores, artículo 9º número 2.
9. La obligación de prestar unos a otros la mejor ayuda posible en lo que respecta a todo proceso penal relativo al apoderamiento ilícito de aeronaves {art. 10 no. 1}
10. Obligación de notificar lo antes posible al Consejo de la OACI de cualquier información concerniente a delito y sus consecuencias {artículo 11}

En conclusión, si bien en la Convención de La Haya se trató de dar una definición al apoderamiento ilícito de una aeronave, aún así se encuentra limitado a alcance de éste, puesto que sólo se refiere al apoderamiento de una aeronave cometido por personas que se encuentran a bordo. Asimismo establece una normativa en relación a la extradición.

A continuación se mencionan algunos de los casos de apoderamiento ilícito de aeronaves que concuerdan a lo establecido en el Convenio de la Haya de 1970.

1. El 3 de febrero de 1984 un avión Brasileño PP-CLB fue desviado hacia Cuba después de hacer una escala para repostar en Paramaribo(Suriname). Las medidas que se adoptaron fueron las siguientes:

Telegrama del Presidente de Consejo y del Secretario General a las autoridades cubanas; respuesta del 17 de febrero de 1984 informando que los delincuentes serían enjuiciados.

2. El 5 de abril de 1984 un avión Lockheed Tri Star de Arabia Saudita que de Jeddah se dirigía a Damasco, fue apoderado y desviado a Estambul por un delincuente de nacionalidad Siria.

3. CONVENIO DE MONTREAL

Este Convenio se denomina "*Convención para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil*", fue aprobado a través de la Conferencia Diplomática celebrada en la ciudad Montreal, Canadá el 23 septiembre de 1971, el cual busca asegurar de una forma preventiva y represiva los atentados contra la navegación aérea. Fue aprobada por el Senado el 28 de diciembre de 1973, según Decreto publicado en el diario Oficial del 4 de junio de 1974; el instrumento de ratificación se depositó el 12 de septiembre de 1974; publicado en el Diario Oficial del 17 de junio de 1875.

Depositarios. Estados Unidos de América, Reino Unido y Rusia.

Si la Convención de la Haya se dictó con motivo de las insuficiencias contenidas en el Convenio de Tokio, y aunado a que los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves habían aumentado en forma alarmante. Por ello fue necesario crear un instrumento destinado a ampliar estas nuevas situaciones, es decir, se hizo necesario ampliar los tipos delictivos. La Convención de Montreal incluso retoma algunas de las disposiciones de la Convención de La Haya, incluso hay quienes dicen que consituye una versión perfeccionada.

La diferencia entre ambas convenciones es que la de Montreal amplía y establece nuevos tipos delictivos, Tapia Salinas señala que "es prácticamente análoga a la de La Haya, y que lo que se ha querido es ampliar con un convenio internacional las diferentes figuras delictivas para comprender a aquellas que van dirigidas contra la seguridad de la

navegación aérea, no sólo en sus manifestaciones de apoderamiento, desviación o control ilícito de un aeronave, sino de todo atentado contra la seguridad de la aviación civil”⁵⁵

Este convenio está orientado a los ataques que se realicen con intención dolosa, dirigido contra las aeronaves o personas o bienes a bordo, como los anteriores Convenios de Tokio y de La Haya, lo que diferencia a este Convenio es que también se encuentra dirigido a aquellos ataques con intención dolosa que se realicen contra los aeropuertos, instalaciones o servicios de la navegación aérea, con independencia de que el autor del ataque se encuentre o no aborde una aeronave, o que se encuentre la aeronave en vuelo o en tierra. De manera que también se puede diferenciar que éste amplía aún más la tipificación del delito, estableciendo también como bienes jurídicamente protegidos, no la seguridad las personas y bienes a bordo de la aeronave en vuelo, sino a aquellas personas y bienes que se encuentren dentro de los aeropuertos instalaciones o servicios de la navegación aérea.

Se tratará de analizar los aspectos más importantes de esta Convención, a nuestra consideración, sobre nuestro objeto de estudio. .

TIPIFICACION DEL DELITO

Como se señaló anteriormente, la Convención de Montreal se distingue a la de la Haya, en lo relativo a la tipificación del delito. Tapia Salinas expresa que “así como los anteriores Convenios de Tokio y de La Haya estaban orientados fundamentalmente, al delito de apoderamiento ilícito de una aeronave, desviación o ejercicio de su control de forma ilícita, el de Montreal tiene por objeto todo auténtico ataque con intención dolosa,

⁵⁵Tapia Salinas, ob cit., pág. 522

dirigido contra las aeronaves o personas o bienes a bordo, así como contra los aeropuertos, instalaciones o servicios de la navegación, con independencia de que el autor del ataque se encuentre o no a bordo de una aeronave o que ésta esté en vuelo o en tierra”.⁵⁶

Este convenio está orientado a los ataques que se realicen con intención dolosa, dirigido contra las aeronaves o personas o bienes a bordo, como los anteriores Convenios de Tokio y de La Haya, lo que diferencia a este Convenio es que también se encuentra dirigido a aquellos ataques con intención dolosa que se realicen contra los aeropuertos, instalaciones o servicios de la navegación aérea, con independencia de que el autor del ataque se encuentre o no a bordo una aeronave, o que se encuentre la aeronave en vuelo o en tierra. De manera que también se puede diferenciar que éste amplía aún más la tipificación del delito, estableciendo también como bienes jurídicamente protegidos, no la seguridad las personas y bienes a bordo de la aeronave en vuelo, sino a aquellas personas y bienes que se encuentren dentro de los aeropuertos instalaciones o servicios de la navegación aérea.

De lo anterior se destaca que este convenio introduce de forma expresa la noción de intención criminal como elemento de la infracción aérea. S.K. Agrawala sostiene que “tal intención es difícil de probar en muchísimas situaciones y en la ausencia de la prueba de la intención cualquier acto de violencia, destrucción o daño de una aeronave o de los servicios de la aviación civil, no obstante ser peligrosos, no pueden ser considerados delitos”⁵⁷ Lo anterior dificulta el establecimiento de la culpabilidad de una persona y con ello, la implementación de las disposiciones de la Convención. Asimismo, S.K.Agrawala

⁵⁶Tapia Salinas, ob. cit, págs. 522 y 523.

⁵⁷S.K.Agrawala, ob. cit. pág. 83.

establece que “el concepto de intención puede diferir de un sistema legal a otro creando incertidumbre, aunque bajo la jurisprudencia anglosajona su contenido y significado están bien establecidos”⁵⁸

1) En este convenio se ocupa de actos de terrorismo contra aeronaves que no consisten en su desviación a mano armada. este instrumento abarca los actos establecidos en su artículo 1 como figuras delictivas.

Artículo 1º

1. Comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente:

- a) Realice contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la nave;*
- b) Destruya una nave en servicio o causarle daños que la incapaciten para el vuelo o, que por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;*
- c) Coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;*
- d) Destruya o dañe las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;*
- e) Comunique, a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo;*

2. Igualmente comete un delito toda persona que:

⁵⁸Ibidem pág. 84.

a) Intente cometer cualquiera de los delitos antes mencionados:

b) Sea cómplice de la persona que los cometa o intente cometerlos."

Por lo mencionado anteriormente se puede ver que esta convención es más extenso en cuanto a la tipificación del tipo, incluyendo otros elementos, con tal de sancionar y prevenir los actos que puedan llegar a afectar, o que afecten la seguridad de personas y bienes que se encuentren en la aeronave o dentro de las instalaciones de navegación aérea.

- La primera parte del artículo primera exige que en la conducta debe haber ilicitud e intencionalidad por parte del sujeto activo, con el fin de que esta se considere constitutiva del delito.
- Al igual que en la Convención de la Haya, establecen de que el acto sea realizado "a bordo de una aeronave en vuelo".

2) En este convenio, aparte de definir el término "aeronave en vuelo"(el cual lo hace con base a la definición que al respecto establece la Convención de La Haya),La expresión "aeronave en vuelo la define la misma Convención de Montreal en el artículo 2º párrafo a) el cual dice que "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 abra 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 de las personas bienes a bordo", lo mismo lo establece el artículo 3º párrafo 1 de la Convención de la Haya, define "aeronave en servicio", en el artículo 2º párrafo b), establece que "una aeronave se encuentra en servicio desde que el personal de tierra o la tripulación comienzan la operaciones de un

determinado vuelo hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje; el periodo de servicio se prolongará en cualquier caso por todo el tiempo que la aeronave se encuentre en vuelo, conforme al párrafo a) del presente artículo”

Esto sirve para fijar la posición física en la cual la aeronave debe estar para ver si los actos descritos en los subpárrafos de éste artículo se consideran dentro de la Convención.

Dentro del mismo artículo 1º de la Convención los actos comprendidos entre las letras b) a la e) tratan de disuadir a que se cometan actos de sabotaje que pongan en peligro la seguridad de la aviación civil.

El inciso b) del párrafo 1 del artículo 1º comprende los actos(ilícitos) cometidos contra una aeronave por personas que no se encuentran a bordo de ella, esto señala una diferencia con el anterior Convenio de la Haya, pues en ella se exigía que para que la conducta se tipificara como delito, era necesario que el sujeto activo se encontrara “ a bordo” de una aeronave en vuelo, así que éste párrafo establece la posibilidad de que el ataque se realice con bombas o armamento que pueda ser manejado desde la tierra, o en el aire incluso.

El inciso c) prevé el caso de sabotaje desde la tierra, alude a aquellos casos en los cuales se coloquen “por cualquier medio”(sea por correo, carga, pero antes de la partida de la aeronave) explosivos a bordo de la aeronave.

En el inciso d) del párrafo 1 del mismo artículo 1º al que nos hemos estado aludiendo, se refiere a aquellos actos de sabotaje cometidos contra las instalaciones o servicios de la navegación aérea, susceptibles de poner en peligro la seguridad de la

aeronave en vuelo, lo que se puede criticar de esta norma es que no establece qué se debe entender por instalaciones o servicios de la navegación aérea, pero con base en el artículo 28 de la Convención sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), se deduce que comprende a los aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones de la navegación aérea.

El inciso e) del párrafo 1 del citado artículo establece otra conducta tampoco establecida en la Convención de la Haya, y la cual se puede considerar que ocurre con mayor frecuencia, es la que se establece a “la comunicación de información falsa que ponga en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo”, es decir, a las amenazas de bombas a bordo de una aeronave.

El número 2 del artículo 1° de la Convención de Montreal prevé la complicidad como infracción penal.

La sanción que al respecto establece la presente Convención se puede considerar como vaga, pues es igual a la establecida en la Convención de la Haya, pues establece que se sancionará con penas severas, pero no define qué es lo que se deberá entender por penas severas, lo cual en materia internacional, se pueden distinguir varios puntos de vista respecto a lo que cada Estado contratante entiende por pena severa, quizá para algunos les puede corresponder la pena de muerte, y puede ser que se trate de una pena como la equivalente a prisión.

3) Las medidas que establece esta Convención en caso de delito, se puede decir que reproduce las establecidas en el Convenio de La Haya, las cuales fueron enumeradas anteriormente en el apartado respectivo al estudio de ésta.

Posteriormente, como complementario del presente Convenio, el 24 de febrero de 1988 fue adoptado en Montreal Canadá el **Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicios a la Aviación Civil Internacional**. Aprobado por el Senado el 12 de julio de 1990, según Decreto publicado en el Diario Oficial el 1º de agosto de 1990, publicado en el Diario Oficial el 2 de marzo de 1992. El Depósito del Instrumento de Ratificación se efectuó el 11 de octubre de 1990, entró en vigor internacional el 6 de agosto de 1989 y para los Estados Unidos Mexicanos el 10 de noviembre de 1990.

En el Protocolo se establece que comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente, utilizando cualquier artefacto, sustancia o arma, ejecute un acto de violencia contra una persona en un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte; destruya o cause graves daños a las instalaciones de un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional, a una aeronave situada en el mismo o perturbe los servicios, si este acto pone en peligro la seguridad el aeropuerto. Cada Estado contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción.

CAMPO DE APLICACION

El Convenio de Montreal tiene su campo de aplicación limitado al apoderamiento ilícito de una aeronave cometido por personas que se encuentra "a bordo", por lo cual se excluyen del mismo las tentativas que se realicen desde la tierra, así como todos los actos de sabotaje cometidos contra las instalaciones o servicios de la navegación aérea, por lo que se puede decir, que la Convención de Montreal trata de terminar con esta laguna de los antecedentes Convenio de Tokio y de La Haya.

El número 1 del artículo 4° excluye de su campo de aplicación a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía, lo cual es repetición del artículo 1 del número 4 de la Convención de Tokio, lo cual es un principio firmemente establecido en la Convenciones sobre aviación., lo mismo se encuentra en el artículo 3° del Número 2 del Convenio de La Haya.

JURISDICCION

Respecto a la materia de jurisdicción, establece como primera regla de competencia:

1. La jurisdicción del Estado en cuyo territorio se cometa el delito

Los restantes, sigue lo establecido al respecto en la Convención de La Haya, al cual también nos referimos en el anterior apartado dedicado al estudio de la Convención de La Haya.(artículos 5, 6, 7 de la Convención de Montreal)

“d)Respecto a la procedencia de la Extradición, también se pueden considerar reproducción de la Convención de La Haya.”

El artículo 8 de la Convención de Montreal establece lo siguiente

1. Los delitos se considerarán incluidos entre los delitos que den lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados contratantes. Los Estados contratantes se comprometen a incluir los delitos como caso de extradición en todo tratado de extradición que celebren entre si en el futuro.

2. Si un Estado contratante, que subordine la extradición a la existencia de un tratado, recibe de otro Estado contratante, con el que no tiene tratado, una solicitud de extradición, podrá discrecionalmente considerar el presente Convenio como la base jurídica necesaria para la extradición referente a los delitos. La extradición estará sujeta a las demás condiciones exigidas por el derecho del Estado Requerido.

3. Los Estados contratantes que no subordinen la extradición a la existencia de un tratado reconocerán los delitos como caso de extradición entre ellos, sujeto a las condiciones exigidas por el derecho del Estado Requerido.

4. A los fines de la extradición entre Estados contratantes, se considerará que los delitos se han cometido, no solamente en el lugar donde ocurrieron, sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción de acuerdo a:

- a) Si el delito se comete a bordo de una aeronave matriculada en tal Estado
- b) Si la aeronave, a bordo de la cual se cometa el delito, aterriza en su territorio con el presunto delincuente todavía a bordo.
- c) Si el delito se comete contra o abordo de una aeronave dada en arrendamiento sin tripulación a una persona que en tal Estado tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente.

En el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, establece que cada Estado contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción.

OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS CONTRATANTES

1. Las obligaciones para los Estados Contratantes contenidas en el Convenio de Montreal son básicamente las mismas que establece el Convenio de La Haya, pero es importante señalar un aspecto que introduce la Convención de Montreal es que dispone que los Estados Contratantes deberán procurar tomar las medidas que sean factibles para impedir la comisión de los delitos señalados por el artículo 1º de la Convención de Montreal.

2. Otro aspecto señalado en la Convención de Montreal es que en su Artículo 12 extiende la obligación de informar, el cual establece lo siguiente “todo Estado contratante que tenga razones para creer que se vaya a cometer un delito previsto en el artículo 1º, suministrará, de acuerdo con su ley nacional, toda información pertinente que disponga a los demás Estados que en su opinión sean los mencionados en el párrafo 1 del artículo 5º”. Esta disposición se refiere a los Estados que se pudiesen ver afectados, puesto que de acuerdo a la Convención son los que tiene jurisdicción para conocer de los delitos tipificados.

Sin embargo, los actos de terrorismo en la esfera de la aviación civil no se ha limitado a los ataques contra aeronaves; también han estado dirigidas contra los aeropuertos.

A fin de colmar esta laguna, el 24 de febrero de 1988 se firmó en Montreal el Protocolo para la supresión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, es el Protocolo de Montreal.

4. CONVENCION INTERNACIONAL CONTRA LA TOMA DE REHENES

Generalmente en materia de piratería aérea el estudio de tratados multilaterales se centra en el estudio de las Convenciones anteriormente analizadas, pero es importante recalcar que con motivo del apoderamiento ilícito de aeronaves civiles generalmente se comete otro delito, el cual consiste en la toma de rehenes.

Para ejemplificar lo anteriormente señalado podemos mencionar los siguientes casos:

1) El caso de Entebbe, en 1976. En aquella ocasión un avión de la compañía Air France fue secuestrado por un grupo de perteneciente a la Organización de Liberación Palestina(OLP), con 256 pasajeros abordo, el cual realizaba el vuelo entre Tel Aviv y París. Dicha nave fue desviada por el mencionado grupo a Uganda y, tras las negociaciones realizadas por el Idi Amin Dada, Presidente de dicho Estado por aquel entonces, fueron liberados primeramente 46 rehenes, y posteriormente otras 10 personas, los 110 pasajeros restantes quedaron en calidad de rehenes, por ser israelíes o por tener doble nacionalidad, una de las cuales era la israelí.

Los secuestradores señalaron que en caso de no cumplirse sus demandas, dichas personas iban a ser ejecutadas, lo cual llevó al gobierno de Israel a emprender una operación comando destinada a liberar y rescatar a los rehenes.

2) El caso del secuestro del Boeing 727 de la Trans World Airlines, acaecido el 14 de junio de 1985, el vuelo realizaba la ruta Atenas-Roma el cual tenía a bordo 153 pasajeros, de los cuales 100 eran ciudadanos de los Estados Unidos de América).

El grupo secuestrador era al parecer pertenecientes al Jihad Islámico(Guerra Santa Islámica).

El avión fue desviado a Beirut, la vida de todos los pasajeros estuvo en serio peligro, pues el grupos de secuestradores no sólo amenazaron con hacer estallar la aeronave, sino que además hubo un momento en el que un pasajero fue asesinado y el piloto comunicó a la torre de control que, en caso de no cumplirse con las exigencias de los secuestradores, otro pasajero correría la misma suerte al cabo de cinco minutos. Además durante 17 días 39 pasajeros quedaron en calidad de rehenes.⁵⁹

La toma de rehenes es un aspecto de terrorismo internacional que ha preocupado a la comunidad internacional desde hace tiempo, puesto que la toma de rehenes afecta al derecho a la vida, a la libertad seguridad personal, derechos que se encuentran consagrados en la Declaración Universal de Derechos Humanos.

Esta convención a la que hacemos referencia tomo cuatro años de negociación, las cuales empezaron en enero de 1976, cuando la República Federal Alemana entabló una serie de conversaciones informales con otros Estados sobre la posibilidad de desarrollar un tratado que sancionara la toma de rehenes por parte de terroristas, y finalmente fue

⁵⁹Awner S. Harry y Rivas M. Ramón, "La llamada piratería aérea en el Derecho Internacional", Editorial Jurídica de Chile,.

aprobada por consenso en la Asamblea General de las Naciones Unidas en Nueva York el 17 de diciembre de 1979.

TIPIFICACION DEL DELITO

La Convención tipifica el delito de toma de rehenes en su artículo 1º N°.1, el cual establece lo siguiente:

“Toda persona que se apodere de otra(que en adelante se denominará “el rehén”) o la detenga y amenace con matarla, hierla o mantenerla detenida a fin de obligar a un tercero, a saber, un Estado, una organización internacional intergubernamental, una persona natural o jurídica o un grupo de personas, a una acción u omisión como condición explícita o implícita para la liberación del rehén, comete el delito de toma de rehenes en el sentido de la presente Convención”.

De acuerdo con esta disposición, se entiende que la toma de rehenes consta de dos elementos:

1. El primero se refiere al apoderamiento o detención de otra persona
2. El segundo elemento se refiere a la amenaza de matar o herir a esa persona, con el objeto de obligar a un tercero, el cual puede ser un Estado, una organización internacional intergubernamental, una persona natural o jurídica o un grupo de personas, a la ejecución o abstención de un acto determinado. Un aspecto importante a notar es que la finalidad que persigue el delincuente puede consistir en una acción u omisión por parte de un tercero, lo cual, si comparamos esto con las Convenciones a las que nos referimos anteriormente de Tokio, La Haya y Montreal, puesto que estas las cuales sancionan el apoderamiento ilícito de una aeronave u otros actos ilícitos contra la seguridad de la

aviación civil(Convenio de Montreal) no establecen tal exigencia prevista en la Convención Internacional contra la Toma de Rehenes.

El Convenio de Tokio sólo hace mención de los actos ilícitos de apoderamiento, interferencia o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, sin considerar para nada la finalidad y de igual forma ocurre con lo establecido en los Convenios de La Haya y de Montreal.

“En efecto, para estar en presencia del delito de toma de rehenes en el sentido definido en la Convención, es preciso que el autor del delito ponga como condición para la liberación del o de los rehenes que una tercera parte se obliga a una determinada acción u omisión”.⁶⁰

En el caso en que ocurre un apoderamiento ilícito de alguna aeronave, los delincuentes generalmente imponen una exigencia a un tercero, el cual generalmente se trata de un Estado. por ejemplo, tal exigencia puede consistir en que se les pague una suma de dinero, o que se libere a determinados prisioneros, y si no se cumplen sus exigencias amenazan con dar muerte a los pasajeros de la aeronave, como es uno de los ejemplos que se mencionó al empezar el estudio de la presente Convención, en este caso evidentemente se está en presencia del delito de toma de rehenes. Más sin embargo, hay que resaltar que no siempre un apoderamiento ilícito de aeronaves va acompañado de toma de rehenes, por ejemplo, que los delincuentes amenacen sólo a la tripulación, más bien, específicamente al piloto con alguna arma, y con ello los coaccione a desviar la ruta de la aeronave con el objeto de aterrizar en determinado lugar, en este caso, los

⁶⁰Ramón Rivas y Harry Awner. Ob Cit. pág.159

delinquentes no impone obligación alguna a un tercero, ni amenazan con retener a ningún pasajero.

En efecto, la mayoría de los apoderamiento de aviones son realizados por terroristas los cuales implican la toma de rehenes, “usan a pasajeros y tripulación como una especie de “caución”.⁶¹

En el mismo artículo 1, de la Convención pero en su número dos, indica que “cada Estado parte establecerá, para los delitos previstos en el artículo 1º, penas adecuadas que tengan en cuenta el carácter grave de los mismos”. Si se recuerda, como se señaló anteriormente, en los Convenios de La Haya y de Montreal, se establece la obligación de los Estados partes de establecer penas severas para los delitos consagrados en dichos instrumentos, en ambos casos es subjetivo.

JURISDICCION

El artículo 5, en su número 1º, se refiere a la jurisdicción el cual establece que: “Cada Estado Parte adoptará las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos en el artículo 1º que se cometan:

- a) En su territorio o a bordo de un barco o de una aeronave matriculados en ese Estado;
- b) Por sus nacionales o por personas apátridas que residan habitualmente en su territorio, si en este último caso ese Estado lo considera apropiado;
- c) Con el fin obligar a ese Estado a una acción u omisión;

⁶¹Ibidem. pag.160

d) Respecto de un rehén que sea nacional de ese Estado, si este último lo considera apropiado.”

Es importante resaltar que en la letra a) se establece la posibilidad de que la toma de rehenes ocurra *a bordo de una aeronave*, de ello es de notar la relación de esta disposición con I que consagra el artículo 3º Nº.1 de la Convención de Tokio, la cual se refiere a que: “el Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo”.

En la letra b) hace mención no sólo cuando los delitos sean cometidos por los nacionales de un Estado Parte, sino que también hace referencia al caso de que en dicho Estado los delitos sean cometidos por aquéllos que tengan calidad de apátridas.⁶²

En este caso, el Estado Parte en el que habitualmente resida, tiene jurisdicción para conocer de los delitos que el individuo haya cometido.

En la letra d) del párrafo 1, establece que el Estado de la nacionalidad del rehén tiene jurisdicción para conocer, y adoptará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción si lo considera “apropiado”{artículo 5º}, de lo cual se infiere que es facultativo para el Estado para tomar dichas medidas, y de lo cual se entiende que en los casos de las letras a) y c) tendrían preferencia para conocer de estos delitos. Más sin embargo lo preferible sería que expresamente hubieran señalado un orden de prelación.

De lo anterior se desprende que también la presente convención establece una jurisdicción concurrente y no excluyente

⁶²Apátrida: Aquella persona que ha perdido su nacionalidad sin adquirir otra.

Por otro lado, en el párrafo dos del artículo 5 señala que “Cada Estado Parte adoptará asimismo las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción respecto de los delitos previstos en el artículo 1º, en el caso de que el presunto delincuente se encuentre en su territorio y dicho Estado no ceda a conceder su extradición a ninguno de los Estados mencionados en el párrafo 1 del presente artículo”.

Con esta disposición se pretende evitar que alguna situación de toma de rehenes quede impide en caso de un Estado no extradite al presunto delincuente, en ese caso, el Estado Parte en cuyo territorio se encuentre el presunto delincuente deberá adoptar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción. En relación a esto, el artículo 8º, en su primer párrafo establece que: “El Estado parte en cuyo territorio sea hallado el presunto delincuente, si no concede su extradición, estará obligado a someter el caso a someter a las autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento sin excepción alguna y con independencia de que el delito haya sido o no cometido en su territorio, según el procedimiento previsto en la legislación de ese Estado. Dichas autoridades tomarán su decisión en las mismas condiciones que la aplicables a los delitos comunes de carácter grave, de acuerdo con el derecho de tal Estado.” De lo anterior se establece la obligación al Estado Parte en cuyo territorio se encuentre el presunto delincuente a extraditarlo o enjuiciarlo, y es de notarse que es caso igual a lo establecido en el artículo 7º de los Convenios de La Haya y de Montreal. Más sin embargo, en el segundo párrafo del mismo artículo establece un aspecto que no establecen los Convenios de La Haya y Montreal, y dice lo siguiente: *“Toda persona respecto de la cual se entable un procedimiento en relación con cualquiera de los delitos previstos en el artículo 1º gozará de las garantías de un trato equitativo en todas la fases del procedimiento, incluido el goce de todos los derechos y garantías previstos en el derecho del Estado en cuyo territorio se encuentre”*.

Es decir, si el Estado Parte en cuyo territorio se encuentre el presunto delincuente no conceda su extradición, proceda a enjuiciarlo. Asimismo, el Estado requirente debe proceder a enjuiciarlo.

Por otra parte, facilita que en un determinado momento no se niegue la extradición, pues en varias ocasiones se niega la extradición por temor a que al delincuente no se le otorguen las garantías procesales para un trato equitativo por parte del Estado requirente. Pero por otra parte, en la misma convención, en su artículo 9º establece los casos en los que se prohíbe la extradición, el cual dice lo siguiente:

“1. No se accederá a la solicitud de extradición de un presunto delincuente, de conformidad con la presente Convención, si el Estado Parte al que se presenta la solicitud tiene motivos fundados para creer:

a) Que la solicitud de extradición por un delito mencionado en el artículo 1º se ha hecho con el fin de perseguir o castigar a una persona por causa de su raza, religión, nacionalidad, origen étnico u opinión política;

b) Que la posición de esa persona pueda verse perjudicada:

i) Por alguna de las razones mencionadas en el inciso a) del presente párrafo, o
ii) Porque las autoridades competentes del Estado esté facultado para ejercer derechos de protección no pueden comunicarse con ella.

2. *Con respecto a los delitos definidos en la presente Convención, las disposiciones de todos los tratados y acuerdos de extradición aplicables entre los Estados Partes quedan modificadas en lo que afecte a los Estados Partes quedan*

modificadas en lo que afecte a los Estados Partes en la medida que sean incompatibles con la presente Convención”.

En el segundo párrafo del artículo 9º señala que dicha norma prevalecerá sobre los tratados de extradición actualmente existentes.

- Un aspecto importante para la aplicación de este Convenio, a parte de lo establecido en el artículo primero, según señala el artículo 13, el cual dice que: “La presente Convención no será aplicable en el caso de que el delito haya sido cometido dentro de un solo Estado; el rehén y el presunto delincuente sean nacionales de dicho Estado, y el presunto delincuente sea hallado en el territorio de ese Estado.”

Lo anterior se refiere al factor internacional, pues de otro modo la legislación aplicable será la nacional de cada Estado en donde se realice el acto de toma de rehenes.

OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS CONTRATANTES

1. Los artículos 3º y 4º se refieren a las medidas que deben adoptar los Estados Partes, ya sea para aliviar la situación del rehén si éste se encuentra detenido en su territorio, o para prevenir la comisión de los delitos que establece el artículo 1º de la citada convención.

2. En el artículo 6º, se señalan ciertas obligaciones para los Estados Partes correlativamente confiere ciertos derechos a los presuntos delincuentes. Se refieren a la obligación de realizar la investigación preliminar de los hechos, y cabe notar que es más extensa que lo que al respecto establecen los Convenios La Haya y Montreal.

3. El artículo 11, establece la obligación de prestar la mayor ayuda posible en los procesos penales por el delito de toma de rehenes.

4. Por otro lado, el artículo 19 establece que cada Estado Parte tiene la facultad de denunciar la Convención, previo envío de una notificación escrita dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas. Respecto a esta norma, en la Convención de Tokio la notificación no precisa ser por escrito y se debe dirigir a la OACI, y difiere a lo establecido en las Convenciones La Haya y de Montreal en que la notificación debe ser por escrito y ser dirigida a los gobiernos depositarios.

5. RESOLUCIONES DE LA ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS

Respecto a este tema, existen diversas resoluciones de las Naciones Unidas sobre el tema del apoderamiento ilícito de aeronaves, emanadas tanto de la Asamblea General como del Consejo de Seguridad, así como las relacionadas con el terrorismo como señalamos en el primer capítulo del presente trabajo.

a) Resoluciones emanadas de la Asamblea General

1. RESOLUCION N°. 2.551 (XXIV PERIODO DE SESIONES) SOBRE "DESVIACIÓN POR LA FUERZA DE AERONAVES CIVILES EN VUELO"

Esta resolución constituye la primera vez en la cual se manifiesta la preocupación de las Naciones Unidas por los actos de interferencia ilícita en la aviación ilícita internacional.

Establece que este tipo de actos de interferencia ilícita pueden poner en peligro la vida y salud de los pasajeros y tripulación, viéndose con ello menoscabadas las condiciones humanas universalmente aceptadas.

En esta resolución la Asamblea General "pide a los Estados que tomen todas las disposiciones apropiadas para asegurar que en sus respectivas legislaciones nacionales se establezca una estructura adecuada para adoptar medidas jurídicas eficaces contra toda clase de actos ilícitos de injerencia, apresamiento u otro ejercicio perjudicial de control por la fuerza o de amenaza de tales actos respecto de aeronaves civiles en vuelo"

Asimismo insta a los Estados a asegurar a que se enjuicien a aquellos que cometan tales actos, así como asegurar que los Estados apoyen sin reservas los esfuerzos de la OACI en la preparación y aplicación de un convenio en el cual se declare que el apresamiento de una aeronave civil constituye un delito punible(entre otras cosas) y se enjuicie a las personas que lo cometan.(consagrado esto en la Convención de La Haya)

2.RESOLUCION Nº. 2.645 (XXV PERIODO DE SESIONES) SOBRE “DESVIACION A MANO ARMADA DE AEORNAVES O INJERENCIA EN LOS VIAJES AEREOS CIVILES”

Resolución adoptada el 25 de noviembre de 1970, en una fecha muy cercana a la firma del Convenio de La Haya.

- En esta resolución se hace un llamado a los Estados para que traten de asegurar el éxito de la conferencia La Haya.
- Se reconoce en ella se reconoce que los actos de desviación a mano armada de aeronaves u otras injerencias ilícitas en los viajes aéreos civiles ponen en peligro la vida y la seguridad de pasajeros y tripulaciones, así como señala que constituyen una violación a los derechos humanos.
- Se adhiere a la resolución 17-I de la OACI.
- Condena todo acto de desviación de aeronaves u otras injerencias en los vuelos de aeronaves civiles, nacionales o internacionales, así como condena todo acto de violencia que pueda cometerse contra los pasajeros, tripulaciones, aeronaves, instalaciones de navegación aérea, comunicaciones aeronáuticas, y la toma de rehenes.
- Se insta a los Estados a que tomen las medidas apropiadas para desalentar, impedir o reprimir la perpetración de tales delitos en su jurisdicción y con ello dispongan el

procesamiento y castigo de quienes los cometan y su extradición, a ella señala que es “...sin perjuicio de los derechos y obligaciones que tengan los Estados en virtud de instrumentos internacionales vigentes relacionados con la materia”.

- Considera la detención de pasajeros y tripulaciones en tránsito como otra forma de injerencia ilícita en la libertad y continuidad de los viajes aéreos.
- Solicita a los Estados en cuyos territorios aterricen las aeronaves motivo de los actos de apoderamiento, para que adopten disposiciones para el cuidado y seguridad de sus pasajeros y tripulación, y se les permita a éstos a proseguir con su viaje lo antes posible. así como que se devuelva las aeronaves y su carga a las personas que sean sus legítimos dueños.
- Insta a que se ratifiquen o adhieran al Convenio de Tokio.

3.RESOLUCION N°. 32/8(XXV PERIODO DE SESIONES) SOBRE LA “SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL”

- Fue adoptada el 3 de noviembre de 1977.
- Reitera y reafirma la condenación de los actos de desviación de aeronaves u otra injerencias en los viajes aéreos civiles y todo acto de violencia que pueda perpetrarse contra pasajeros, tripulaciones y aeronaves, sean éstos cometidos por personas o Estados. Plantea la posibilidad de que un Estado pueda cometer tales actos. Aunado a ello insta a los Estados que tomando en consideración las recomendaciones pertinentes de las Naciones Unidas y de la OACI, adopten todas las medidas necesarias para impedir los actos anteriormente mencionados.
- Hace un llamamiento los Estados que no sean parte de los Convenios de Tokio, La Haya y Montreal, para que consideren la ratificación o la adhesión de los mismos.

- Insta a la OACI, a que realice nuevos esfuerzos para garantizar la seguridad de la navegación aérea, incluyendo el fortalecimiento del anexo 17 del Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

Designado como “Normas y Métodos Recomendados Internacionales: Seguridad-Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita”, este fue adoptado por el Consejo de la OACI, el 22 de marzo de 1974, con base en lo que dispone el artículo 37 del Convenio de Chicago.

b) Documentos emanados del Consejo De Seguridad

Entre los más importantes se pueden señalar las siguientes resoluciones:

1. RESOLUCION 286 DEL 9 DE SEPTIEMBRE DE 1970

En esta resolución de carácter genérico, se hace notoria la gran preocupación por el peligro y la amenaza de peligro de la vida de personas civiles, debido a la desviación con violencia de las aeronaves, así como cualquier injerencia en los viajes internacionales.

*En ella se hace un llamamiento a todas las partes interesadas a que en aquellos casos de injerencia en la aviación civil se ponga en libertad inmediatamente a todos los pasajeros y tripulantes sin excepción.

Se realiza la solicitud para que por ésta, los Estados que adopten todas la medidas jurídicas posibles para impedir nuevas desviaciones a mano armada o injerencias de cualquier otro tipo en los viajes aéreos civiles internacionales.

2. DECISION DEL 20 DE JUNIO DE 1972

En ésta se condenan los actos que se perpetran contra la seguridad de la aviación civil y en ella se exhorta a los Estados a adoptar, dentro de sus respectivas jurisdicciones, todas las medidas apropiadas para prevenir e impedir tales actos, así como medidas eficaces respecto de quienes los cometan.

*En esta misma se invita a los Estados a ampliar e incrementar sus esfuerzos y medidas de cooperación internacional en esta esfera, con el fin de garantizar la seguridad y confianza en la aviación civil internacional

6. LABOR DE LA OACI

En materia de los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil la OACI es la organización internacional que ha desempeñado el papel más importante.

La OACI, constituida en virtud del Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944, en la cual se establece su organización, objetivos y funciones de la misma. Su sede se encuentra en la Montreal, Canadá.

La OACI es la institución que elaboró los Convenios de Tokio, La Haya y de Montreal, a las cuales nos hemos referido anteriormente. Ha elaborado una serie de normas destinadas a prevenir y a reprimir los actos ilícitos que ponen en peligro la seguridad de la aviación civil.

En 1970 emitió la Resolución 17-1, la cual sigue vigente y es conocida como la "Declaración de Montreal"

Condena todos los actos de violencia dirigidos contra aeronaves, pasajeros y tripulaciones, aeropuertos y otras instalaciones y servicios utilizados por el transporte aéreo civil internacional.

Solicita a los Estados a que no recurran por ninguna circunstancia a realizar tales actos, así como se adoptan medidas eficaces para disuadir y prevenir la comisión de dichos actos para asegurar de conformidad con la legislación nacional de cada Estado el enjuiciamiento de los autores del mismo.

Pide a los Estados a que en acción concertada se ponga fin a todos los actos que comprometan el desarrollo seguro y ordenado del transporte aéreo civil internacional, así como que apliquen las decisiones y recomendaciones de la Asamblea de la OACI, con el fin de prevenir y disuadir la comisión de los delitos contra la aviación civil.

En su 26º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, aprobó la Resolución 13.2/1 denominada "Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita". Esta resolución proceden los tres primeros considerandos de la Resolución A 20-16, mientras que el tercero de las Resoluciones A 24-19 y A 22-16.

Antes de entrar al siguiente capítulo, quisiera apuntar información que la Organización Internacional de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) ha proporcionado en relación a los actos ilícitos.

El Consejo de la OACI, en la tercera sesión de su 147º período de sesiones, celebrada el 23 de febrero de 1999, examinó la cuestión de los actos de interferencia ilícita en la aviación registrada en 1995, reseñados en el informe pertinente del Comité sobre interferencia ilícita. El Consejo observó que 14 actos de interferencia ilícita ocurridos en 1995 habían sido comunicados o confirmados oficialmente por los Estados interesados. Además la OACI y otras organizaciones internacionales habían tenido conocimiento de que, durante este período, se habían producido otros tres incidentes. A fin de ofrecer una base realista para un análisis global de los actos de interferencia ilícita registrados en 1995, se han tenido en cuenta los 17 actos. El Consejo decidió que la información obtenida de estos casos para 1995 debía comunicarse a los servicios de seguridad de los Estados Contratantes con carácter oficial.

La OACI comunicó que el análisis de los actos ocurridos en 1995 revelaban la situación siguiente:

- a) El número de actos de interferencia ilícita ocurridos en 1995 se había reducido a 17, de 42 registrados en 1994;
- b) De los 17 actos en total, 4 afectaban a vuelos internacionales, 11 a la aviación nacional y 2 constituían ataques contra las instalaciones de tierra;
- c) Los 17 actos de interferencia pueden desglosarse en las siguientes categorías generales:

<u>Categoría</u>	<u>Internacional</u>	<u>Nacional</u>	<u>Total</u>
Sabotaje	0	0	0
Secuestro	2	7	9
Intento de secuestro	0	2	2
Ataque en vuelo	1	2	3
Ataque contra instalaciones	0	2	2
Acto ilícito contra la seguridad de la aviación civil	1	0	11
Total	4	13	17

De los 11 actos de secuestro e intento de secuestro, los autores utilizaron armas reales en 6 casos, en 5 incidentes, los secuestradores amenazaron con hacer explotar la

aeronave con explosivos que, después del incidente resultó que no existían, que eran falsos;

De los 11 casos de secuestro e intento de secuestro, 5 se referían a personas que huían de un país a otro; en 3 casos, se trataba de personas que buscaban publicidad; en 2 la motivación era el robo; y uno de los casos estaba relacionado con un rapto;

Como resultado de esto 17 casos, 2 de los autores resultaron muertos y otros dos heridos. No se registraron muertos entre los pasajeros y las tripulaciones, aunque tres resultaron heridos;

De los 3 ataques en vuelo, uno fue una acción terrorista: en otro el autor atacó a los miembros de la tripulación durante el vuelo; y en el tercer caso la motivación fue el robo.

A lo anterior la OACI hizo las siguientes observaciones:

a) El número de casos notificados de interferencia ilícita contra la aviación civil en todo el mundo se redujo de 42 en 1994, a 17 en 1995. Más importante que esta reducción fue la distribución geográfica de los casos. No se recibieron informes oficiales de Estados Contratantes de las siguientes regiones de la OACI: América del Norte, Centroamérica y el Caribe, América del Sur y África Occidental y Central. También se registró una disminución considerable de estas incidentes en la región de Europa y Atlántico Norte: 6 casos comparados con 21 de 1994;

b) En 1995, no se registraron muertos entre los pasajeros y las tripulaciones como resultado de estos incidentes. No hubo ningún caso de destrucción total de aeronave en vuelo provocada por sabotaje. Sin embargo, como continuaba la amenaza contra la

aviación civil, resultaba esencial la vigilancia y una aplicación coherente y uniforme del anexo 17;

c) En dos de los casos, los autores recurrieron a la utilización de gasolina o a la amenaza con supuesto gas "sarin" en una bolsa de plástico llena de agua. En consecuencia, se requerían estrictos controles de seguridad de todo el equipaje de mano, con un aumento proporcional de los registros manuales a medida que aumenta el nivel de amenaza. Debería organizarse una capacitación adicional del personal de seguridad de aviación para hacer frente a esta nuevo reto;

d) El elevado porcentaje de 76% del Número de casos que afectaron a la aviación nacional en 1995, al igual que en años anteriores, confirmó una vez más adecuadas de seguridad, similares a las del anexo 17, para su operaciones nacionales.⁶³

Con frecuencia, los actos de terrorismo han estado dirigidos contra determinadas personas, como los jefes de Estado o de gobierno y lo agentes diplomáticos, as como contra los lugares donde desempeñan sus funciones, sus residencias y sus medios de transporte. Estos delitos no sólo ponen en peligro la seguridad de esas personas, sino que además suponen una grave amenaza para el mantenimiento de las relaciones internacionales normales que requiere la cooperación entre los Estados. La aprobación por la Asamblea General de la Convención sobre la prevención y el castigo de delitos contra personas internacionalmente protegidas, inclusive agentes diplomáticos, que tuvo lugar el 14 de diciembre de 1973, la cual tenía por objeto evitar la comisión de tales delitos y enjuiciar y castigar a los autores.

⁶³Informe de la OACI, derivado de la Tercera Sesión de su 147º período de sesiones, 1996.

A nivel regional, la OEA(Organización de Estados Americanos), con el fin de combatir los actos de terrorismo, firmó la Convención para prevenir y sancionar los actos de terrorismo configurados en delitos contra las personas y la extorsión conexas cuando estos tengan trascendencia internacional, firmada en Washington, D.C. en 1971.

CAPITULO IV

CASO DE LOCKERBIE

Como se mencionó en la introducción, los tratados internacionales no han resultado suficientes para evitar la impunidad de los atentados terroristas utilizando para tal fin los actos en contra de la aviación civil cuando se ven involucrados dos o más países, y existe la dificultad que presenta la jurisdicción convergente.

Para poder ejemplificar la problemática que se plantea en el presente trabajo, en el presente capítulo se expone brevemente el Caso Lockerbie.

Para ello, el presente capítulo se dividirá de la siguiente forma para su estudio:

- A) Resumen de hechos sobre el caso
- B) Puntos a discutir
- C) Conclusiones

I. RESUMEN DE HECHOS SOBRE EL CASO

En la víspera del 21 de diciembre de 1988, un Boeing 747 de la aerolínea estadounidense Pan Am, una aeronave civil cuya matrícula era N739PA, despegó del aeropuerto de Heathrow, Londres a las 18:25 horas. La aeronave realizaba el vuelo 103, el cual procedía de la ciudad de Frankfurt, Alemania y había hecho una escala en la ciudad de Londres para proseguir a su destino final a la ciudad de Nueva York.

La aeronave volaba a una altura de 31,000 pies sobre la localidad de Lockerbie, Escocia, cuando sorprendentemente y violentamente voló en pedazos.

La hora exacta del desastre fue a las 19:02:50 hrs, esto se sabe gracias a las investigaciones técnicas realizadas con base en la información contenida en la caja negra de la aeronave.

El accidente fue notificado a las Autoridades Británicas de Investigación de Accidentes del Aire (Air Accidents Investigation Branch AAIB) a las 19:40 horas del mismo 21 de diciembre de 1988.

En el accidente fallecieron los 259 pasajeros y toda la tripulación, así como también perecieron 11 personas del poblado de Lockerbie, sitio donde cayeron las alas y el fuselaje de la aeronave.

En total acaecieron 270 personas en el fatal accidente.

Al principio se manejó la hipótesis de que el avión había estallado debido a una fatiga estructural.

Siete días después del accidente, investigadores británicos afirmaron que el accidente se debió a la explosión en la parte delantera del avión de un explosivo plástico(Czech-semtex), el cual fue introducido en la aeronave a través de una radiocassettera.⁶⁴

Los aspectos de seguridad del aeropuerto y los aspectos criminales del accidente fueron objeto de investigaciones por separado.

Sobre quiénes serían los presuntos responsables del accidente, se centró atención en el Frente Popular para la Liberación Palestina, organización que se separó de la Organización de Liberación Palestina con el fin de ir en contra de Arafat.

La OACI(Organización de Aviación Civil Internacional) sostuvo una Junta Ministerial los días 16 y 17 de Febrero de 1989 en Montreal, Canadá. En esta junta, se acordó realizar una serie de procedimientos de seguridad en aeropuertos, entre ellos, se pueden nombrar los siguientes:

- Nuevas bandas para checar el equipaje y transporte de equipaje en vuelos de conexión.
- Aseguramiento de que el equipaje que ingrese al avión efectivamente el dueño se encuentre dentro del mismo
- El establecimiento de nuevos procedimientos de seguridad cuando se introduzcan radio cassettes y computadoras en los aviones.

⁶⁴Informe del Reporte Mensual de la Secretaría de Relaciones Exteriores

Frente a este accidente la compañía aérea Pan Am tuvo problemas de responsabilidad, de hecho se hizo una crítica en 1990 a la Autoridad Federal de Aviación (FAA), por sólo reaccionar a desastres y no hacer suficiente para prevenirlos. La FAA venía encontrando constantes violaciones a las reglas de seguridad de Pan Am y fue entonces cuando la FAA impuso una multa a Pan AM., amenazándola de suspender su licencia de operación como aerolínea. El 11 de septiembre de 1990 la Comisión Presidencial de Seguridad de Aviación y Terrorismo de los Estados Unidos, tras 21 meses de investigación, reportó que el accidente resultó de una explosión de una bomba contenida en una maleta en una radiocassetera.

Por parte de la Compañía Aérea Pan AM, en un esfuerzo por probar un ataque terrorista solicitó ayuda a la CIA y otros 5 departamentos del Gobierno americano; el cual a su vez contrató a un agente experto israelí, Avner. De aquí resultó un reporte acusando a la CIA, toda vez que ésta en Frankfurt hizo un trato con un traficante sirio, quien lograría la libertad de rehenes americanos en Beirut a cambio de una ruta segura del tráfico de drogas. Este trato no funcionó se tomó ventaja de la protección de la CIA. El reporte anterior fue presentado por un hombre del Congreso en Estados Unidos, James Traficant, y fue criticado por muchos como una excusa por parte de Pan AM para evadir su responsabilidad por la falta de seguridad en el avión.

Ya en enero de 1990 una Corte Federal en Nueva York decidió que las familias de las víctimas de Lockerbie no podrían demandar de Pan Am por daños, por la existencia de la Convención de Varsovia.⁶⁵

⁶⁵Iglesias Alvarez Elisa, Tesis "La Organización de las Naciones Unidas: Sanciones del Consejo de Seguridad en el Caso de Libia".

El 14 de noviembre de 1991, tres años después de la investigación , el Scotland's chief officer, obtiene una orden judicial para arrestar a dos presuntos responsables Libios, Abdel Baset Ali Mohamed al-Megrahi y Al-Amin Khalifa Fhimah.

Abdel Baset al-Megrahi, de 46 años de edad, del cual se dice, fue oficial de los servicios de Inteligencia Libia. Jefe de Seguridad en la Lybian Arab Airlines en diciembre de 1988, se ha dicho que éste efectuó la compra de ropa en una tienda en Malta, ropa que colocó en una maleta, en la cual presuntamente colocó la bomba que hizo que explotara la aeronave de Pan Am.

Al-Amin Kalifa Fhimah, de 42 años de edad, de éste se dice que pertenecía a la Inteligencia Libia y de ser oficial de la estación perteneciente a la Lybian Arab Airlines en Malta.

Los cargos contra ellos son los de conspiración, homicidio y actos contra la Ley Seguridad y Aviación Civil de 1982. La acusación hecha contra ellos en Estados Unidos de América era de condiciones similares a la formulada por el Reino Unido.⁶⁶

El 15 de diciembre de 1991, el Ministro de Asuntos Exteriores libio negó conexión alguna con el incidente de Lockerbie y reiteró la condena del terrorismo en cualquier forma. Días después, el 18 de noviembre de 1991, el Reino Unido requirió la extradición de los dos libios por medio del embajador italiano, toda vez que las relaciones diplomáticas entre el Reino Unido y Libia fueron suspendidas desde 1984.⁶⁷ En

⁶⁶Iglesias Alvarez, Elisa Oc Cit. Pág. 128

⁶⁷Ibidem

noviembre del mismo año, Libia creó el Comité de Investigación para estudiar las acusaciones contra estos dos libios mencionados anteriormente, el juez Ahmed Taher al Zawi fue el elegido para buscar la evidencia, el 7 de diciembre, que ambos sospechosos se encontraban bajo arresto domiciliario.

El 8 de diciembre inició la disputa de siete años en relación a los dos sospechosos libios, debido a que Libia, preocupada porque éstos no recibieran un juicio justo en Escocia, se rehusa a entregar a los dos sospechosos a las autoridades escocesas.

Ante ello, Libia mantiene su postura de no entregarlos, a pesar de las sanciones impuestas por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, las sanciones eran sobre transporte aéreo y venta de armas de 1992, así como después en 1993 impuso el mismo Consejo de Seguridad otra serie de sanciones.

Como se mencionó anteriormente, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas estuvo primero involucrada en la entrega de los dos sospechosos Libios en Enero de 1991. adoptó la Resolución 731. El Consejo condena el terrorismo internacional y la destrucción de la aeronave de Pan Am y hace la petición a Libia de responder a las solicitudes hechas a ésta para establecer la responsabilidad por los actos terroristas. Los términos de esta resolución son importantes: la condena del terrorismo y la solicitud de cooperación a Libia.⁶⁸

El 21 de enero de 1992, el Consejo de Seguridad adoptó de forma unánime la resolución 731 en la cual se exhortó al gobierno de Libia a que proporcionara de inmediato una respuesta completa y efectiva a las peticiones de Francia, Reino Unido y

⁶⁸<http://www.law.gla.ac.uk.lockerbie/unnar.htm>

Estados Unidos en relación con los ataques realizados contra los vuelos de UTA(Francia) y Pan Am(Estados Unidos y Reino Unido, caso de Lockerbie). En la misma resolución, el Consejo pidió al Secretario General, en ese entonces el Secretario General era Boutros Ghali, de nacionalidad egipcia, su cooperación para procurar la cooperación del mismo Gobierno libio, para poder obtener una respuesta eficaz a esas peticiones.

El 20 de abril del mismo año, en una reunión sostenida por los representantes de las víctimas acaecidas por el accidente en Lockerbie, el Coronel Gaddafi aparentemente da señales de estar de acuerdo en entregar a los dos sospechosos para que el juicio sea llevado ante un juzgado escocés en un país neutra. Tres meses después, como varios países no acatan las sanciones impuestas por el Consejo de Seguridad, el Reino Unido y los Estados Unidos de América proponen que podría ser aceptable que se lleve a cabo el juicio de los sospechosos en un tercer país, bajo las disposiciones escocesas.

Ante ello Libia denunció la ilegalidad de la actuación del Consejo de Seguridad en este asunto, debido a que se trataba de un asunto de carácter jurídico, así como propuso que la cuestión se resolviera por medio del arbitraje. Ante ello, Libia fue apoyada por los Representantes de la Liga Arabe y de la Conferencia Islámica, así como de diversas delegaciones árabes.

El Consejo de Seguridad incurrió en el cuestionamiento de procedimientos judiciales de un Estado, cuestión que evidentemente es de carácter interno.

La continua negativa por parte de Libia de entregar a los dos sospechosos para el juicio promovido por Estados Unidos de América y el Reino Unido, buscando una resolución obligatoria el Consejo de Seguridad adoptó la Resolución 748, la cual fue

adoptada con base en lo establecido en el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas.

En noviembre de 1998, las autoridades alemanas dejan una base de fuerza aérea para que se lleve el juicio en el Campo Ziest, cerca de Utrecht, pero el punto más importante es que si los sospechosos son encontrados culpables, ¿dónde se llevaría a cabo la ejecución de la sentencia?. Ante ello Libia se rehusa a permitir que sean encarcelados en Escocia.

El 22 de marzo el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas le comunico a Libia que recibiría sus garantías para entregar a los dos sospechosos del estallamiento de la aeronave de Pan Am para el juicio de éstos antes del 6 de abril.

Los 15 miembros del Consejo le repitieron su intención de suspender las sanciones impuestas a Libia una vez que los dos sospechosos lleguen a los Países Bajos para el Juicio, de acuerdo a la propuesta hecha por los Estados Unidos de América y el Reino Unido.

B) PUNTOS A DISCUTIR

En primera instancia, y con base en los hechos enunciados anteriormente, se establece lo siguiente:

1. No se aplicó la Convención de Montreal como procedía
 2. Intervención de ONU a través del Consejo de Seguridad
 3. Intervención de la Corte Internacional de Justicia.
- El fin de la Guerra Fría, lejos de moderar los enfoques políticos de las controversias, los ha acentuado. En un documento revelador, el comunicado conjunto del 23 de septiembre de 1989, Estados y la aún Unión Soviética, tras expresar retóricamente su deseo de desarrollar el papel de la Corte Internacional de Justicia en el arreglo pacífico, a ser posible a través de Salas Ad hoc, advertían que en ausencia de consentimiento explícito de las partes, debían excluirse de la jurisdicción de la Corte las controversias que afectan a asuntos muy sensibles. A continuación el Consejo de Seguridad ha comenzado a invadir materialmente con sus enfoques políticos las controversias, buscando para ellas soluciones impuestas en el marco del capítulo VII de la Carta y paralizando la acción de la Corte con base en sus propias competencias, como en el asunto de Lockerbie.⁶⁹
 - "En los últimos años el uso ¿y abuso? por el Consejo de Seguridad, de sus *discrecionales* competencias decisorias en aras del mantenimiento de la paz y de la seguridad internacionales ha reactualizado la discusión sobre el control judicial de sus

⁶⁹Ibidem. pág.852

resoluciones, consideradas en ocasiones ultra vires. Liberado del ejercicio del veto por sus miembros permanentes, el Consejo ha colocado la etiqueta de “amenazas a la paz y seguridad internacionales” a muy dispares supuestos para dar paso a sus facultades coercitivas conforme al Capítulo VII de la Carta, de una manera que en casos concretos han podido parecer transids de oportunismo y parcialidad.

- Muestra significativa han sido las sanciones autorizadas por el Consejo de Seguridad contra Libia, acusada de terrorismo internacional, de la que se reclamaba la extradición de quienes, según las actas de acusación estadounidense y británica, eran autores de la colocación de la bomba que destruyó el jumo de la aerolínea de Pan Am vuelo 103, sobre le cielo del pueblo escocés de Lockerbie. EL Convenio de Montreal sobre represión de actos ilícitos contra la seguridad el aviación, en vigor entre las partes implicadas, no hacía de esa entrega forma obligada de cooperación , sino que, interalia, permitía a Libia perseguir criminalmente ante sus propios tribunales a sus nacionales acusados de terrorismo aéreo, así como someter la controversia a métodos pacíficos de arreglo, incluidos los judiciales(Convenio de Montreal). Precisamente sirviéndose de esta cláusula, las autoridades de Trípoli pusieron el asunto Lockerbie en manos de la Corte Internacional de Justicia mediante demandas paralelas contra los Estados Unidos y el Reino Unido que originaron una situación jamás vivida en la Corte, ya que los asuntos en los que con anterioridad había actuado en concurrencia con el Consejo de Seguridad el demandante ante la Corte era el mismo Estado que había acudido al Consejo.⁷⁰
- *PRESTACION DEL CONSENTIMIENTO A PRIORI POR VIA CONVENCIONAL. TRATADO GENERAL DE ARREGLO PACÍFICO Y CLAUSULA COMPROMISORIA*
- En la lista de tratados multilaterales que incluyen cláusulas compromisorias judiciales, como lo es el relativo la Convención de Montreal sobre actos ilícitos

⁷⁰Remiro Brotóns, Antonio; Riquelme Cortado Ma. Rosa; Díez-Hochleitner, Javier; Oriuela Clatayud, Esperanza. Pérez-Prat Durbán, Luis, “Derecho Internacional”, Ed. Mac.Graw Hill, España, 1997, pag. 315.

dirigidos contra la seguridad de la aviación civil(en cuyo art. XIV se ha basado Libia para demandar a los Estados Unidos de América y al Reino Unido en el asunto Lockerbie).

- La Corte Internacional de Justicia entrando en colisión sus funciones con las del C.S. en un supuesto de solicitud de medidas provisionales. Libia, objeto de las medidas del C. de S. contenidas en la resolución 731 de 1992, demandó a Estados Unidos y Reino Unido ante la Corte Internacional de Justicia, solicitando también de ésta medidas provisionales ordenando a dichos países:

1. Que no adopten acciones contra Libia, encaminadas a coaccionarla y compelerla para que entregue a los individuos acusados a otra jurisdicción distinta de la libia;

2. Que aseguren que no se tomarán medidas susceptibles de perjudicar los derechos libios afectados por los procedimientos iniciados ante la Corte. Pero ésta se encontró con que el Consejo probó una nueva decisión contra Libia en el marco del Capítulo VII(res. 748, de 1992), una vez concluidas las audiencias relativas a esta solicitud y antes de que el órgano judicial tuviese, la oportunidad de decidir al respecto. En esta tesitura, la Corte optó por desatender la solicitud libia dando aparente prioridad a la intervención del Consejo, sobre la base de los artículos 25 y 103 de la Carta, sin entrar en un examen de la conformidad de las susodichas decisiones del Consejo con el Capítulo VII de la Carta. No obstante, la falta de la CIJ incluyó también una aparente promesa para el futuro, pues al reservarse su competencia sobre el fondo del asunto, no la ha negado para controlar los actos del Consejo.⁷¹

⁷¹Ibidem.

- En este contexto, una de las cuestiones que el asunto Lockerbie ha puesto en la palestra es si la Corte está capacitada para controlar la constitucionalidad de la actuación del Consejo de Seguridad en el ejercicio de su jurisdicción contenciosa, esto es, cuando conoce de las controversias que los Estados - y sólo ellos- le someten, y que acaba con una sentencia obligatoria para las partes (arts. 34 y ss. del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia). De momento la Corte, sin pronunciarse sobre el fondo de la controversia, ha negado prima facie las medidas provisionales solicitadas por Libia a la vista de que las mismas entraban en colisión con la acción decidida por el órgano político (Ordenanzas de 14 de abril de 1992, en las que se atendió el efecto combinado de los artículos 25 y 103 de la Carta, según el cual, en caso de conflicto, "Prevalecerán las obligaciones impuestas por la presente Carta"). Cabe sin embargo proponer que una vez entre en el fondo del asunto la Corte no podrá evitar un examen de los actos del Consejo a la luz de los preceptos de la Carta si en ellos ha de fundar su decisión conforme a Derecho; pero que, sea cual sea su conclusión al respecto, escapará a su competencia la declaración de nulidad. Cabe recordar que ya con ocasión del asunto del Camerún septentrional (1963) la Corte se negó a decidir con autoridad de cosa juzgada la cuestión incidental que este Estado planteó con autoridad de cosa juzgada la cuestión incidental que este Estado planteó acerca de la validez de una recomendación de la Asamblea General.
- Es cierto que las decisiones del Consejo de Seguridad han de ajustarse a los propósitos y principios de la Carta (arts. 1 y 2) y que en el asunto Lockerbie el órgano político ha interferido las funciones del judicial. Pero también lo es que la voluntad de los Estados miembros de no conferir a ningún órgano de Naciones Unidas el control de los actos del Consejo quedó expresa en la Conferencia fundacional de San Francisco, donde fueron rechazadas todas las propuestas atribuyendo a la Corte, o a la Asamblea General, autoridad suprema en la interpretación auténtica y obligatoria de

las disposiciones de la Carta; de ahí que, según difiera la misma Corte: “De acuerdo con las previsiones de 1945, cada órgano está facultado para determinar su propia competencia”. La soberanía e independencia de los órganos principales de las Naciones Unidas sobre la que reposa la estructura de la Carta no pueden, pues, llevar a la Corte a arrogarse un poder implícito de revisión de los actos del Consejo, sin perjuicio de una apreciación de éstos sea inevitable en la motivación judicial de la decisión resolutoria de una diferencia entre Estados. Sólo, pues, con ocasión del ejercicio de su función consultiva y siempre que ello le sea solicitado directa o indirectamente por el órgano implicado, a la Corte le estará permitido opinar sobre la validez de las actuaciones de los órganos políticos de Naciones Unidas.⁷²

- La Convención de 1969 sobre el Derecho de los Tratados, además, reconoció un cierto carácter constitucional a la Carta de Naciones Unidas al disponer la primacía de las obligaciones contraídas en virtud de la misma sobre cualesquiera otras obligaciones convencionales (art. 30.1 de la Convención en relación con el artículo 193 de la Carta). El alcance prácticamente universal de la Carta compensa las vacilaciones relaciones con Estados no miembros, aunque Suiza advirtiera en la Conferencia su intención de formular una reserva al respecto). EN cualquier caso, al salvar el artículo 103 de la Carta, la Convención se pronuncia por la observancia de las decisiones del Consejo de Seguridad adoptadas en el marco del Capítulo VII de la Carta aunque ello suponga el incumplimiento de tratados con el Estado, miembro o no, objeto de tales decisiones, como lo es el asunto Lockerbie ante la CIJ, 1992.

⁷²Ibidem.pag. 316

- SOBRE EL CONTROL DE VALIDEZ DE LAS DECISIONES DEL CONSEJO DE SEGURIDAD

La adopción por el Consejo de Seguridad en estos últimos años de hiperactivismo militante de decisiones adoptada en el marco del Capítulo VII de la Carta que suscitan, al menos, dudas acerca de su conformidad con la propia Carta, plantea la cuestión del control de su legalidad o constitucionalidad, cómo las resoluciones impuestas a Lockerbie.⁷³

1. El 3 de marzo de 1992, Libia realizó dos solicitudes por separado estableciendo dos procedimientos ante la Corte Internacional de Justicia en contra del Reino Unido y los Estados Unidos de América (EUA), atendiendo reclamaciones surgidas a raíz de la explosión de la aeronave del vuelo 103 de Pan Am sobre la localidad de Lockerbie, Escocia el 21 de diciembre de 1988.

Subsecuentemente al accidente, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, con el apoyo del Reino Unido y de los EUA, adoptó diferentes resoluciones demandando de Libia la entrega de los dos acusados para el procesamiento de estos en un juicio que se llevaría a cabo fuera de Libia, así como la imposición de sanciones económicas en contra de Libia.

Libia preguntó a la Corte Internacional de Justicia que declare que ha cumplido con las obligaciones establecidas para éste en el único tratado aplicable entre las partes, la Convención de Montreal de 1971 (Convención para la supresión de actos ilícitos en contra de la seguridad de la aviación civil); así como que los EUA y el Reino Unido han violado determinados preceptos del tratado referido, y por lo mismo éstos deben cesar y desistirse de estas violaciones y que de la amenaza o uso de la fuerza diseñados en contra de Libia

⁷³Ibidem. pag. 954

para obligarlo a entregar a sus dos nacionales para juzgarlos ya sea en Estados Unidos o el Reino Unido.

En junio de 1995, el 16 el Reino Unido y el 20 los EUA presentaron sus objeciones preliminares alegando lo siguiente:

1. La Corte Internacional de Justicia no tiene Jurisdicción;
2. La solicitud de Libia es inadmisibile; y
3. Las reclamaciones de Libia son discutibles, puesto que han sido realizadas sin objeto, debido a las resoluciones del Consejo de Seguridad.

El 27 de febrero de 1998, casi seis años después de que Libia inició el procedimiento ante la Corte Internacional de Justicia(CIJ), se afirma que la CIJ tiene jurisdicción y que la Solicitud de Libia es admisible en ambos casos.

Es la primera vez en la historia moderna del derecho en la cual la ley escocesa será utilizada en un tercer países en un caso.

Las víctimas del accidente aéreo del vuelo 103 de PanAm eran de diferentes nacionalidades, la bomba pudo haber sido colocada abordo en Malta, en Alemania o en Londres, el transportador de la bomba era una aeronave de matricula estadounidense, y la bomba explotó en el espacio aéreo escocés. Es una solución lógica aplicar la ley escocesa al juicio debido al *domus delictis*.⁷⁴

⁷⁴<http://hjem.get2net.dk/safsaf/legal.html>

El juicio tendrá lugar en los Países Bajos, lo cual hace caso omiso a lo establecido en el derecho penal internacional. Que el juicio se lleve a cabo en un tercer país (fue a partir de como se comentó anteriormente), de la interacción de las partes (Libia, Escocia y Estados Unidos de América) por la vía de acuerdos y no por la vía del derecho internacional. Si bien la razón por la cual Libia no entregaba a los presuntos culpables es por el temor de ésta de que los sospechosos no tuvieran un juicio justo en los Estados Unidos de América, el Reino Unido o Escocia, así como los países antes mencionados temían de igual forma de que los sospechosos no tuvieran un juicio justo en Libia.

Así Libia entregó a los dos sospechosos el Lunes 5 de abril de 1999 para ser juzgados en Holanda, pero debido a que el entonces presidente sudafricano, Nelson Mandela, el rey Fahd y Abdalá de Jordania con las garantías para que sean juzgados en Holanda.

Mandela comprometió su "honor" y el de Arabia Saudí como "garantía de la buena fe de las promesas de Estados Unidos, el Reino Unido y el Consejo de Seguridad, y de esta forma el Consejo de Seguridad de la ONU se comprometió a levantar las sanciones a Libia en cuanto los sospechosos fuesen entregado a Holanda.⁷⁵

Los cargos en contra de los dos hombres acusados de la explosión de Lockerbie son los de conspiración, asesinato e infracción a la Ley de Seguridad y Aviación de 1982.

El Secretario General de la ONU, Kofi Annan piensa que las sanciones incidieron para que Libia accediese a entregar a los sospechosos del ataque al avión. "Pienso que Libia quería regresar a la comunidad internacional. Libia deseaba seguir adelante con su

⁷⁵<http://www.estrella.digital.es/990320/articulo/mundo/libia.htm>

desarrollo económico y social, y deseaba poder tratar libremente con sus vecinos y el resto del mundo”⁷⁶

De todo lo anteriormente expuesto se infiere lo complicado que fue para este asunto en particular establecer la jurisdicción para saber bajo qué leyes serían juzgados los culpables, tanto por la convergencia de factores políticos, sociales, económicos y jurídicos, puesto que existiendo el Convenio multilateral aplicable no se ejecutó, así como la interferencia de factores políticos, sobre los jurídicos.

⁷⁶<http://español.yahoo.com/noticias/9...ualidad/libia-aislamiento-2147.html>

CONCLUSIONES

Antes de establecer las recomendaciones finales, a continuación se hace una breve síntesis de lo expuesto en el presente trabajo:

- Como hemos establecido anteriormente, uno de los problemas es la forma de lidiar con las interferencias ilícitas en contra de la aviación civil. De hecho, las estadísticas de la Organización de Aviación Civil Interancional(OACI) muestran como este tipo de incidentes eran extraños hasta 1968, año a partir de cual los actos de terrorismo aéreo fue como una especie de “moda”, los perpetradores eran en su mayoría criminales buscando escapar, personas inestables mentalmente, o militantes políticos, estos últimos han sido responsables de los más recientes actos que afectan la aviación civil, como lo fue el caso de Lockerbie. El problema es uno de los problemas globales, que un país solo no podrá resolver de forma eficaz . Hasta ahora, la frecuente presencia de motivos políticos de este tipo de actos ilícitos, han complicado los esfuerzos por llegar a un consenso global, pues mientras para unos países, este tipo de actos son condenables, para otros los terroristas pueden ser vistos como “luchadores de la libertad”, incluso, desde otro punto de vista, pueden y han llegado a ser considerados como mártires.⁷⁷
- Dado el nivel de faccionalización y odio en el mundo, que no se ha podido llegar a establecer a acuerdos sobre estos temas cargados de factores políticos, pero bajo el liderazgo de la Organización de Aviación Civil Interancional(OACI), cerca de cien Naciones han firmado tratados acordando el rápido retorno de las aeronaves secuestradas a sus países de origen

⁷⁷Hamilton J. Scott .“PRACTICAL AVIATION LAW”, Iowa State University Press,1996, p.15

- La Cooperación internacional se da en muchas esferas, a través de tratados multilaterales, bilaterales y acuerdos interinstitucionales. Estos tratados y acuerdos establecen las políticas que los Estados siguen para facilitar las comunicaciones internacionales, para cuidar la salud de los ciudadanos del orbe, para combatir la delincuencia organizada, el terrorismo, el hambre, la marginación y el subdesarrollado, creando para ello, organizaciones internacionales conformadas por órganos multilaterales de carácter permanente.
- La Comunidad de Naciones, los Convenios multilaterales que ha ratificado los miles de tratados bilaterales de toda índole existentes entre ellos y la gran cantidad de organizaciones internacionales de toda índole existentes entre ellas y la gran cantidad de organizaciones internacionales que han creado, evidencian la inequívoca voluntad de la humanidad para organizarse y cooperar en el logro de la paz y armonía del mundo, teniendo como base el respeto de las soberanías nacionales.⁷⁸
- Los tratados internacionales firmados, no han resultado totalmente suficientes para delimitar la jurisdicción sobre cual país conocerá de la infracción en contra de la aviación civil, pues tal como se ha establecido anteriormente, dado la naturaleza de la transportación aérea se pueden ver implicados nacionales de diversos Estados, así como también los factores políticos, ejemplo de ello es el caso de Lockerbie
- El Derecho Internacional Penal, por su parte, resuelve los conflictos contra el orden público internacional, su principal característica es que afecta las relaciones entre los Estados y se sitúa dentro del Derecho Internacional Público. Los conflictos nacen de la conducta de individuos que realizan actos prohibidos por el Derecho Internacional Público y especialmente por el Derecho de Gentes(derecho que regula las relaciones entre los pueblos, actualmente Derecho Internacional Público).

⁷⁸Villareal, Lucinda, "Cooperación Internacional en Materia Penal", Ob. Cit.pag.64.

Ahora bien, con base en todo lo expuesto en el presente trabajo, se concluye que las recomendaciones a exponer se pueden distinguir desde dos puntos de vista, los cuales son los siguientes:

1. Primero que nada, este tipo de atentados en contra de la aviación civil obedece a la falta de seguridad en los aeropuertos, puesto que permiten la introducción de aparatos o sustancias peligrosas, con los cuales se pueden perpetrar actos ilícitos, afectando la seguridad de la aviación civil.

A ello, primero que nada hay que tratar la recomendación desde el enfoque preventivo, lo cual se realiza aumentando la seguridad en los aeropuertos.

Así es, en México la seguridad aeroportuaria está regulada en la Ley de Aeropuertos, en cuyo Capítulo IX es referente a la Seguridad, en dicho Capítulo se encuentra ubicado el artículo 70 de la Ley citada, el cual a la letra establece al respecto lo siguiente:

“La vigilancia interna en los aeródromos civiles será responsabilidad del concesionario o permisionario y se prestará conforme a las disposiciones legales aplicables en la materia y a los lineamientos que al efecto establezca la Secretaría, la cual podrá contar con un cuerpo encargado de verificar que la seguridad y vigilancia en los mismo se lleve a cabo conforme a las disposiciones establecidas.

En situaciones de emergencia o cuando se ponga en peligro la paz interior o la seguridad nacional, las autoridades federales

competentes prestara en forma directa la vigilancia para preservar la seguridad de las aeronaves, pasajeros, carga, correo, instalaciones equipo.

Más sin embargo, no está reglamentada la forma en la cual se debe de prestar mayor seguridad.”

En este sentido, Servicios Auxiliares de Aeropuertos, tiene programas y medidas de seguridad, incluso México tiene tratados bilaterales firmados con la FAA(Federal Aviation Agency) de los Estados Unidos de América para incrementar la seguridad en los aeropuertos.

De hecho, en los Estados Unidos de América tienen programas de seguridad aeroportuaria externas e internas, desde los aparatos para distinguir los aparatos peligrosos dentro del aeropuerto antes de abordar el avión, así como checar el equipaje de los pasajeros, incluyendo cuando sólo hacen escala y con mayor vigilancia si los aviones provienen de países considerados ser protectores de grupos terroristas, un ejemplo de país considerado ser protector de grupos terroristas es Libia.

Más sin embargo, existen países como México, que no aplican correctamente los programas y medidas de seguridad, pues hay que recordar, por ejemplo, el caso citado en el Capítulo II del presente trabajo, en el cual, una persona trató de “demostrar la deficiente seguridad aeroportuaria” intentando secuestrar un avión de AEROMEXICO que tenía destino de DF a la ciudad de Monterrey, y claramente lo logró demostrar, toda vez que no obstante que una de las causales de revocación de la concesión para operar, según dispone la Fracción VIII., del artículo 27 de la Ley de Aeropuertos, consiste en Contravenir las disposiciones en materia de seguridad en los aeródromos civiles, establecidas en esta ley y otros ordenamientos aplicables.

Asimismo, la fracción XV. del artículo mencionado anteriormente, dispone que será causa de revocación de concesión y permiso, en general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta ley, sus reglamentos y en el título de concesión o permiso respectivas, siempre que por el incumplimiento se haya impuesto una sanción y ésta haya quedado firme en términos de ley.

Cabe señalar, que existen países que cuentan con una gran seguridad aeroportuaria como lo es el ahora el aeropuerto de Heathrow, Londres, (después de lo acaecido entre otros el asunto de Lockerbie).

Sería recomendable también fincar responsabilidad internacional en los que manejan los servicios de aeropuertos para incrementar la seguridad en éstos, y asegurar la correcta aplicación de los programas y medidas de seguridad, e incluso mejorarlas.

2. Ahora bien, la siguiente recomendación se expone en el supuesto en el cual se ven involucrados dos o más países los cuales pueden imponer su jurisdicción en virtud de un tratado internacional, y en vista que en caso de terrorismo intervienen factores políticos, una recomendación para fijar jurisdicción es la CORTE PENAL INTERNACIONAL.

La Corte Penal Internacional, como lo dice el Estatuto de la misma, es una institución permanente, facultada para ejercer su jurisdicción sobre personas respecto de los crímenes más graves de trascendencia internacional de conformidad con el estatuto de la misma, y tendrá carácter complementario de las jurisdicciones penales nacionales. La competencia el funcionamiento se seguirán por su estatuto.

Ahora bien, en el capítulo segundo del presente trabajo se mencionó que estos actos ilícitos en contra de la aviación civil no constituían en sí mismos delitos internacionales, pero sí son delitos que tienen trascendencia internacional y sobretodo realizan con motivos terroristas, tal y como en el presente trabajo se ha planteado la dificultad que plantea la jurisdicción concurrente, de forma tal que una alternativa para evitar lo anterior, es pensar en la jurisdicción de la CORTE PENAL INTERNACIONAL(CPI).

Así es, existen países que afirman que las prerrogativas de la CPI se basan en una "jurisdicción universal" y tienen carácter vinculante para los Estados no partes mediante el ejercicio potencial de la jurisdicción sobre sus ciudadanos.⁷⁹

A continuación se reproduce el artículo 12, que es el relativo a las Condiciones previas para el ejercicio de la competencia de la CPI.

1. El Estado que pase a ser Parte en el presente Estatuto acepta por ello la competencia de la Corte respecto de los crímenes que se refiere el artículo 5.

2. En el caso de los apartados a) o c) del artículo 13, la Corte podrá ejercer su competencia si uno o varios de los Estados siguientes son Partes en el presente Estatuto o han aceptado la competencia de la Corte de conformidad con el párrafo 3:

a) El Estado en cuyo territorio haya tenido lugar la conducta de que se trate, o si el crimen se hubiere cometido a bordo de un buque o de una aeronave, el Estado de matrícula del buque o de la aeronave:

⁷⁹Uno de estos países es Estados Unidos de América
<http://hrw.org/hrs/campaigns/icc/article-sapnish.htm>

b) El Estado del que sea nacional el acusado del crimen.

3. *Si la aceptación de un Estado que no sea Parte en el presente Estatuto fuere necesario de conformidad con el párrafo 2, dicho Estado podrá, mediante declaración depositada en poder del Secretario, consentir en que la Corte ejerza su competencia respecto del crimen de que se trate. El Estado aceptante cooperará con la Corte sin demora ni excepción de conformidad con la Parte IX.*

A continuación se transcribe el Artículo 13 del Estatuto para una mayor comprensión.

Artículo 13. La Corte podrá ejercer su competencia respecto de cualquiera de los crímenes a que se refiere el artículo 5 de conformidad con las disposiciones del presente Estatuto si:

a) Un Estado Parte remite al Fiscal, de conformidad con el artículo 14, una situación en que parezca haberse cometido uno o varios de esos crímenes.

b) El Consejo de Seguridad, actuando con arreglo a lo dispuesto en el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, remite al Fiscal una situación en que parezca haberse cometido uno o varios de esos crímenes; o

c) El Fiscal ha iniciado una investigación respecto de un crimen de ese tipo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15.

En realidad el artículo 12 del tratado de la CPI establece un régimen muy conservador, mucho más limitado que la jurisdicción universal y más restrictivo que los regímenes incorporados en otros tratados internacional. Antes de que la CPI pueda actuar,

el estado del territorio o de la nacionalidad del acusado debe ser firmante del tratado de la CPI o aceptar la jurisdicción de la Corte (Artículo 12). Es cierto también que el alcance de la jurisdicción de la Corte limitará las circunstancias en las que la Corte puede ejercer su jurisdicción, más no es funesta en cuanto a su capacidad de funcionar. Sigue siendo preferible a la situación más restrictiva del veto por el país de la nacionalidad, que en la práctica reduciría a la CPI a un sistema extremadamente limitado o de justicia ad hoc, basado en la conveniencia política.⁸⁰ En virtud de las disposiciones del Artículo 12 la Corte ésta tendrá jurisdicción en casos con un elemento “internacional”, en que el Estado de la nacionalidad y del territorio son distintos. De contar con la ratificación generalizada o la remisión del Consejo de Seguridad, también podrá procesar el genocidio, los crímenes contra la humanidad, o los crímenes de guerra que se cometan dentro de un solo Estado, cuando el Estado del territorio y el Estado de la nacionalidad del acusado son el mismo.

Existen Estados que verán el valor positivo de disuasión de la ratificación del tratado de la CPI, sobre todo, probable que los Estados que recientemente han vivido la transición hacia la democracia adopten la CPI para prevenir atrocidades en el futuro. Aunque un Estado Parte pueda retirarse del estatuto, sólo puede hacerlo transcurrido un año desde que se reciba un aviso por escrito (artículo 127). El retiro no afecta el examen por la Corte de un asunto que se estaba investigando o procesando antes de la fecha en que el retiro entró en vigor.⁸¹ Incluso en los Estados que no ratifiquen el tratado, es posible que los nuevos gobiernos acepten la jurisdicción de la CPI sobre los delitos cometidos antes de la transición, además el Consejo de Seguridad remitirá situaciones a la Corte, aunque lo haga de manera selectiva, anulando con ello las condiciones sine qua non del ejercicio de la jurisdicción, claro que en el futuro se presentarán situaciones como las

⁸⁰ Ibidem

⁸¹ Ibidem

ha habido en el pasado en las que los intereses de la justicia internacional y los intereses del Consejo, incluyendo los cinco miembros permanentes, coincidan y se invoque la jurisdicción de la CPI.

Aunado a lo anterior, Estados Unidos de América insistiendo en que la autoridad de la CPI fuera todavía más restrictiva y dependiera únicamente de la aceptación de la jurisdicción de la Corte por parte del estado de la nacionalidad del acusado, después de la Conferencia afirmó que cualquier otro enfoque sería una violación del derecho internacional, sin embargo, el requerir del consentimiento del estado de la nacionalidad sería contrario a la teoría jurisdiccional y la práctica estatal.

Así es, el principio jurisdiccional primordial y más fundado es el de la "territorialidad"; al cometerse delitos en el territorio de un estado, dicho estado tendrá derecho a ejercer la jurisdicción penal, sea cual sea la nacionalidad del acusado. La insistencia en que el estado de la nacionalidad sea el nexo esencial para el procesamiento.

Además, toda nación del mundo tiene la autoridad en virtud del derecho internacional general para procesar la mayoría de los delitos principales en el tratado de la CPI por tratarse de delitos de la jurisdicción universal, este principio se ha aplicado como una base de la jurisdicción en varios juicios nacionales.

Por otro lado, esta jurisdicción podría ejercerse sin exigir el consentimiento del estado de la nacionalidad del acusado, o de cualquier estado. Lo estipulado en el Artículo 12 del Estatuto, según el cual es estado del territorio o de la nacionalidad debe haber ratificado el tratado o haber aceptado su autoridad, impone condiciones previas para el ejercicio de la jurisdicción de la CPI que no se impondrían para el ejercicio de la jurisdicción universal de cualquier estado.

Ahora bien, los convenios sobre el secuestro de aeronaves mencionadas en el presente trabajo, como se mencionó anteriormente, permiten que los Estados que no sean los Estados de la nacionalidad del acusado ejerzan la jurisdicción sobre las personas acusadas de haber cometido graves que se encuentren dentro de su competencia.

Así es, dichos tratados disponen, (refiriéndose a los mismos estados mencionados en el tratado de la CPI) que quien ejerza la jurisdicción sea: primero, el Estado del territorio, y segundo, el Estado de la nacionalidad del delincuente. así como también el Estado de la nacionalidad de la víctima también lo haga, pero todos tienen disposiciones para que los Estados partes que encuentren a un delincuente en su territorio lo procesen o extraditen. Dichos tratados, como el tratado de la CPI, no requieren que el estado de la nacionalidad sea parte del tratado o acceda al procesamiento, lo que no es de extrañar.

Por ejemplo, es difícil concebir que un tratado sobre lucha antiterrorista que requiera la ratificación o el consentimiento por parte del estado de la nacionalidad del acusado sea aceptable para los estados, y por supuesto no lo sería para la opinión pública ni para el gobierno de los Estados Unidos de América.

Ahora es preciso mencionar, que aún con lo establecido en el párrafo anterior, en este sentido la CPI, a diferencia de los Convenios Internacionales en comento, es que de una vez se establece la jurisdicción de la Corte, sin definir en un momento cuál jurisdicción será la que se debe aplicar.

Claro que existen otras dificultades a parte de las que se han mencionado anteriormente:

Sobre los delitos que conocerá la CPI.

El artículo , establece los crímenes sobre los cuales conocerá la CPI.

Artículo 5. Crímenes de la competencia de la Corte.

1. La competencia de la Corte se limitará a los crímenes más graves de trascendencia para la comunidad internacional en su conjunto. La Corte tendrá competencia, de conformidad con el presente Estatuto, respecto de los siguientes crímenes:

- a) El crimen de genocidio;*
- b) Los crímenes de lesa humanidad;*
- c) Los crímenes de guerra;*
- d) El crimen de agresión.*

2. La Corte ejercerá competencia respecto del crimen de agresión una vez que se apruebe una disposición de conformidad con los artículos 121 y 123 en que se defina el crimen y se enuncien las condiciones en las cuales lo hará. Esa disposición será compatible con las disposiciones pertinentes de la Carta de las Naciones Unidas.

Después de lo mencionado anteriormente es de notar que no se encuentra dentro de la lista los delitos de terrorismo. Más sin embargo, en la Conferencia Diplomática de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre el Establecimiento de una Corte Penal Internacional, en su informe del Comité Preparatorio sobre el Establecimiento de una

Corte Penal Internacional, se incluía también dentro de la competencia de la CPI los Crímenes de Terrorismo.

El informe establecía lo siguiente sobre los crímenes de terrorismo.

Crímenes de Terrorismo

1) Cometer, organizar, promover, ordenar, facilitar, financiar, alentar o tolerar actos de violencia contra otro Estado dirigidos contra las personas o los bienes y cuya naturaleza sea tal que creen terror, miedo o inseguridad en la mente de figuras públicas, grupos de personas y la población o poblaciones en general, cualesquiera sean los motivos y propósitos que se hagan valer para justificarlos, a sean éstos de índole política, filosófica, ideológica, racial, étnica o religiosa o de naturaleza similar;

2) Un crimen que contravenga alguno de los instrumentos siguientes:

a) Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil;

b) Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves;

c) Convención sobre la Prevención y el Castigo de Delitos contra Personas Internacionalmente Protegidas, inclusive los agentes diplomáticos;

d) Convención Internacional contra la toma de rehenes;

e) Convención para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima;

f) Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental;

3) Un delito que entrañe la utilización de armas de fuego, armas, explosivos, o sustancias peligrosas como medio para perpetrar actos de violencia indiscriminada que causen la muerte o lesiones físicas graves a personas, grupos de personas o poblaciones o daños materiales graves.)⁸²

Si bien, a mi parecer no es muy acertada la descripción del delito, sí me parece conveniente que hubiera sido establecida en el presente Estatuto.

En este precepto, claramente incluye el elemento internacional en el inciso 1. Al establecer que comete terrorismo, el que cometa, organice, promueva, ordene, facilite, financie, alente o tolere actos de violencia contra otro Estado, y afirma que es sin importar los motivos y propósitos que se hagan valer para justificarlos, ya sean éstos de índole política, filosófica, ideológica, racial, étnica o religiosa o de naturaleza similar.

Es decir, que el elemento importante es que una o más personas que produzcan terror, miedo o inseguridad en la mente de figuras públicas, grupos de personas la población, etc., pues al excluir el móvil como uno de los elementos, facilita el procesamiento de los delincuentes, al ser aceptable para la comunidad internacional en

⁸² Documentos de las Naciones Unidas A/CONF.183/2/Add.1

general, es decir, en cuanto sea tomado no en algunos como países como actos de liberación, etc.

Por otra parte, en el inciso dos, debería decir: "un crimen que se sitúe dentro de los supuestos establecidos en las Convenciones Internacionales, aunado a la contravención de las obligaciones establecidas en los mismos."

Si bien, la CPI no es la Panacea a los problemas de jurisdicción, es una posibilidad para los problemas de jurisdicción concurrente para los actos ilícitos en comento en el presente trabajo, como bien mencioné anteriormente, así como para evitar se queden sin procesar a los delincuentes.

Ahora bien, es necesario obtener la cooperación de los Estados para el debido funcionamiento del Tribunal Internacional Penal, puesto que las decisiones, órdenes y solicitudes del Tribunal Internacional sólo pueden ser aplicadas por las autoridades nacionales, debido a que éste no tiene un organismo de aplicación, por lo que sin la intermediación de las autoridades nacionales no se pueden ejecutar las órdenes de detención, no se pueden obtener pruebas, no se puede obligar a los testigos a declarar, no puede inspeccionar el lugar donde presuntamente se ha cometido un delito. Para todos estos fines, el Tribunal tiene que dirigirse a las autoridades estatales solicitarles que actúen.⁸³

En algunos casos, para determinados Estados, será necesario promulgar nuevas normas para cooperar con éste, normas que por deben ser coherentes con su propio ordenamiento jurídico.

⁸³Discurso de Antonio Cassese, presidente del Tribunal Penal Internacional para la Ex-Yugoslavia, a la Asamblea General de las Naciones Unidas, de noviembre de 1995.

Aminstitia Internacional establece cuáles son los catorce principios fundamentales sobre el ejercicio eficaz de la jurisdicción universal.

a. **Los delitos sobre los que se debe ejercer la jurisdicción universal.** Los Estados deben garantizar que sus tribunales nacionales pueden ejercer la jurisdicción universal y otras formas de jurisdicción extraterritorial sobre las violaciones y los abusos graves contra los derechos humanos y contra el derecho humanitario internacional.

b. **El cargo oficial no exime de responsabilidad penal.** Los cuerpos legislativos nacionales deben garantizar que sus tribunales nacionales tienen competencia respecto de toda persona sospechosa o acusada de delitos graves comprendidos en el derecho internacional cualquiera que fuera el cargo oficial de esa persona en el momento del presunto delito o en cualquier otro momento posterior.

c. **Ausencia de inmunidad por delitos cometidos en el pasado.** Los cuerpos legislativos nacionales deben garantizar que sus tribunales tienen competencia respecto de los delitos graves comprendidos en el derecho internacional independientemente de cuándo se hayan cometido.

d. **Imprescriptibilidad.** Los cuerpos legislativos nacionales garantizarán que no se impone ningún plazo a la obligación de procesar a una persona responsable de delitos graves comprendidos en el derecho internacional.

e. **Las ordenes de superiores, la coacción y la necesidad no deben ser circunstancias eximentes permisibles.** Los cuerpos legislativos deben garantizar que las personas sometidas a juicio ante tribunales nacionales por la comisión de delitos graves

comprendidos en el derecho internacional sólo pueden presentar eximentes compatibles con el derecho internacional. Las órdenes de superiores, la coacción y la necesidad no deben ser circunstancias eximentes permisibles.

f. Las leyes y decisiones internas adoptadas con objeto de impedir el procesamiento de una persona no pueden ser vinculantes para los tribunales de otros países. Los cuerpos legislativos nacionales deben garantizar que los tribunales de su país pueden ejercer su jurisdicción sobre los delitos graves comprendidos en el derecho internacional en el caso de que los sospechosos o acusados estén protegidos de la acción de la justicia en cualquier otra jurisdicción nacional.

g. Ausencia de intromisiones políticas. La decisión de iniciar o interrumpir una investigación o un procesamiento por delitos graves comprendidos en el derecho internacional debe tomarla únicamente el Fiscal, sujeto al debido exámen judicial sin menoscabo de su independencia, basándose sólo en consideraciones jurídicas y sin intromisiones ajenas.

h. En los casos de delitos graves comprendidos en el derecho internacional, se deben emprender investigaciones y procesamientos sin esperar a que se presenten denuncias de las víctimas o de otras personas con interés suficientes en el caso. Los cuerpos legislativos nacionales deben garantizar que su derecho interno exige a las autoridades del país ejercer la jurisdicción universal para investigar delitos graves comprendidos en el derecho internacional y, si hay pruebas admisibles suficientes, iniciar procesamientos sin esperar a que una víctima y otra persona con interés suficiente en el caso presenten una denuncia.

i. Respeto de las garantías de juicio justo internacionalmente reconocidas. Los cuerpos legislativos nacionales deben garantizar que el Código de Procedimiento Penal garantiza a las personas sospechosas o acusadas de delitos graves comprendidos en el derecho internacional todos los derechos necesarios para que su juicio sea justo y se celebre sin demoras, respetando estrictamente el derecho internacional y las normas internacionales sobre juicios justos. Todos los departamentos del Estado, incluida la policía, el fiscal y los jueces, deben garantizar que se respetarán plenamente estos derechos.

j. Juicios públicos y con la asistencia de observadores internacionales. Para garantizar no sólo que se hace justicia, sino que también que se ve hacer justicia, las autoridades pertinentes deben permitir que a los juicios de personas acusadas de delitos graves comprendidos en el derecho internacional asistan en calidad de observadores organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales.

k. Se deben tener en cuenta los intereses de las víctimas, de los testigos y de sus familias. Los tribunales nacionales deben proteger a las víctimas y los testigos, así como a sus familias. En la investigación se deben tener en cuenta los intereses especiales de las víctimas y los testigos vulnerables, como son las mujeres y los niños. Los tribunales deben ofrecer la debida reparación a las víctimas y sus familias.

l. Prohibición de la pena de muerte y de otras penas crueles, inhumanas o degradantes. Los cuerpos legislativos nacionales deben garantizar que en los juicios por delitos graves comprendidos en el derecho internacional no se impone el castigo capital ni otras penas crueles, inhumanas o degradantes.

m. Cooperación internacional en las investigaciones y procesamientos.

Los Estados deben cooperar plenamente en las investigaciones y procesamientos con las autoridades competentes de otros Estados que ejerzan la jurisdicción universal sobre delitos graves comprendidos en el derecho internacional.

n. Formación eficaz de los jueces, fiscales, investigadores y abogados defensores. Los cuerpos legislativos nacionales deben garantizar que los jueces, fiscales e investigadores reciben formación eficaz en normas de derechos humanos, derecho humanitario internacional y derecho penal internacional.⁸⁴

⁸⁴<http://www.igc.org/icc/html/ai199904spanish.html>

BIBLIOGRAFIA

- Atala, Charles, "Le Hijacking aérien ou la maîtrise illicite d'aéronef hier, aujourd'hui, demain", Editions Leméac Inc. Ottawa.
- Awner, S. Harry y Rivas, Ramón M, "La llamada Piratería Aérea en el Derecho Internacional", Editorial Jurídica de Chile, 1988.
- Bassiouni M. Cherif, "Derecho Penal Internacional, Proyecto de Código Penal Internacional", Traducción de Josué L. De La Cuesta Arzamendi, Ed. Tecnos, España, 1984
- Bonanae, Luigi, "Consecuencias Inesperadas del Terrorismo", CONTESTOS No.11., 9 de septiembre de 1983.
- Bravo Navarro Martín, "Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo", Revista de Aeronáutica y Astronáutica". Madrid, 1970.
- Contreras Vaca José Francisco, "Derecho Internacional Privado, Parte General", 3a. Edición, Oxford University Press, 1998, México
- Código Penal para el Distrito Federal en Materia Común, y para toda la República en Materia Federal., Editorial Sista, México, 1999.
- Convención Internacional Contra la Toma de Rehenes, Nueva York, 1979.
- Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, Tokio, 1963
- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil, La Haya, 1970.
- Convenio sobre infracción y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, Montreal, 1971.
- Diccionario Jurídico Espasa, Editorial Espasa Calpe, Madrid, 1991.

- Discurso de Antonio Cassese, presidente del Tribunal Penal Internacional para la Ex-Yugoslavia, a la Asamblea General de las Naciones Unidas, de noviembre de 1995.
- Douglas J, Nancy. ,”Aerial hijacking as an International Crime”, Oceana Publications. Inc., 1974.
- Enciclopedia Hispánica , Eyclopedia Britannica Publishers, Inc., Estados Unidos de América, 1991.
- Faidutti E, Juan Carlos, “El apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo”. Revista de la Escuela de Diplomacia de la universidad de Guayaquil, No. 1, 1973, pág. 60.
- Hamilton, J Scott, “Practical Aviation Law”, Iowa State University Press. 1996, USA.
- Iglesias Alvarez Elisa, “La Organización de las Naciones Unidas: Sanciones del Consejo de Seguridad en el Caso de Libia”, Tesis para obtener el Título de Lic. en Derecho.
- Informe de la Organización de la Aviación Civil Internacional derivado de la Tercera Sesión de su 147º período de sesiones, 1996.
- Informe del Reporte Mensual de la Secretaria de Relaciones Exteriores
- Kupperman, Robert H. & Trent, Darrel M. “Terrorism, Threat, Reality, Response”, Stanford, California, Hooever Institution Press, 1979.
- Ley de Aeropuertos, Editorial Porrúa, México, 1999.
- Maciel, Rogelio, “Desviación Compulsiva de aeronaves en vuelo, aeronavespacio”, Buenos Aires, Abril, 1969.
- Mapelli, Enrique, “Ensayo de un Concepto del delito de apoderamiento ilícito de aeronaves”, Novena Conferencia Interamericana de Derecho Aeronáutico, Universidad de Panamá, Julio, 1972.
- Ortiz Ahlf, Loreta, “Derecho Internacional Público”, Segunda Edición, Ed. Harla, México, 1993, pág. 151.

- Periódico Reforma, Año 6, número 1947, Domingo 11 de abril de 1999, pág. 6.
- Periódico “Excélsior”, publicación del día 28 de febrero de 1998 (<http://www.excelsior.com.mx/archivo/a2k/28feb.99.html>)
- Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicios a la Aviación Civil Internacional. Aprobado por el Senado el 12 de julio de 1990.
- Romano, Luis, “Ley, Convenios, Tratados y otros temas de Aeronáutica Civil”. Espejo de
- Tratados y Convenios sobre Cooperación Internacional, Procuraduría General de la República
- Tapia Salinas, Luis, “Curso de Derecho Aeronáutico”, BOSCH, Casa Editorial, S.A. Barcelona, 1980.
- Tratados y Convenios sobre Cooperación Internacional Penal, Procuraduría General de la República, 1989.
- Ugarte Romano Luis, “Ley, Convenios, Tratados y Otros Temas de Aeronáutica Civil”, Espejo de Obsidiana Ediciones”, México, 1995, Pag. 11.
- Valladao, Haroldo, “Nouveau délit international”, Revue Générale de l’Air, en un “Ensayo de un concepto del delito de apoderamiento ilícito de aeronaves”, 1972
- Villareal Lucinda, “La Cooperación Internacional en Materia Penal”, Editorial PA, S.A. de C.V., 1997, México.
- Worldlaw, Grant, “Terrorismo Político, Teoría Táctica y Contramedidas”, Ediciones Ejército Madrid, 1986, España.

Documentos de la Organización de las Naciones Unidas

- Decisión del 20 de Junio de 1972 del Consejo de Seguridad.

- Discurso de Antonio Cassese, presidente del Tribunal Penal Internacional para la Ex-Yugoslavia, a la Asamblea General de las Naciones Unidas, de noviembre de 1995.
- Documentos de las Naciones Unidas A/CONF.183/2/Add.1
- Documento de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas, A/8791, Nueva York, 1972.
- Documentos Oficiales de la Asamblea General en su 28 Período de Sesiones, Suplemento N° 28
- Documentos Oficiales de la Asamblea General, 32° Período de Sesiones, Suplemento N° 37
- Documentos Oficiales de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas A/51/336
- Informe de la Organización de la Aviación Civil Internacional derivado de la Tercera Sesión de su 147° período de sesiones, 1996.
- Resolución N° 2.551 (XXIV Período de Sesiones) sobre “Desviación por la fuerza de aeronaves civiles en vuelo”
- Resolución N° 2.645 (XXV Período de Sesiones) Sobre “Desviación a mano armada de aeronaves o injerencia en los viajes aéreos civiles”
- Resolución N° 32/8 (XXV Período de Sesiones) Sobre la “Seguridad de la Aviación Civil Internacional”
- Resolución N° 286 del 9 de septiembre de 1970 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas
- Resoluciones 34/145 del 17/12/1979 y 36/109 del 25 de enero de 1981.

Páginas de Internet Consultadas

- <http://www.law.gla.ac.uk.lockerbie/unnar.htm>

- <http://www.estrella.digital.es/990320/articulo/mundo/libia.htm>
- <http://hjem.get2net.dk/safsaf/legal.html>
- <http://español.yahoo.com/noticias/9...ualidad/libia-aislamiento-2147.html>
- <http://hrw.org/hrs/campaigns/icc/article-sapnish.htm>
- <http://www.igc.org/icc/htm/ai199904spanish.html>
- <http://www.congreso.cl/biblioteca/estudios/series/secinic.htm>
- <http://www.excelsior.com.mx/archivo/a2k/28feb.99.html>