



TRABAJO FINAL DE GRADUACION

ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA EN LA AVIACION CIVIL.

La importancia en su tratamiento internacional

Débora Milagros Llarrull

Abogacía

2019

Introducción

En el plano internacional los Actos de Interferencia Ilícita (Acto o tentativa destinado a comprometer la seguridad de la Aviación Civil) tienen un sinnúmero de antecedentes, como el ocurrido el 11 de Septiembre de 2001, provocando con ello el quebrantamiento de la confiabilidad en un modo de transporte que hasta entonces había demostrado ser el mas seguro.

A nivel nacional puede recordarse El Operativo Cóndor que se llevo a cabo el 28 de Septiembre de 1966 donde un grupo de estudiantes tomo el control del vuelo 648 de Aerolíneas Argentinas con 35 pasajeros a bordo. El mismo tenía como destino Río Gallegos, pero a la altura de Trelew, le ordenaron al comandante que desviara su rumbo hacia las Islas Malvinas.

En este sentido, los Estados han creado diferentes convenios para contrarrestar los Actos Ilícitos contra la Aviación Civil, a los que la Argentina adhirió y en cumplimiento de los mismos, estableció un programa destinado a salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos¹, pero el Acto de Interferencia Ilícita no se encuentra tipificado en el Código Penal, por lo que lo jueces se ven forzados, ante estos acontecimientos a recurrir a la analogía, tal como sucedió con el Operativo Cóndor. El Juez Federal de Tierra del Fuego, Miguel Ángel Lima, procesó y condeno a los integrantes del Operativo Cóndor en atención a los delitos de privación de la libertad personal calificada y tenencias de armas de guerra.

Hipótesis

La carencia en materia de implementación del Convenio de Beijing “Para la Represión de Actos Ilícitos relacionados con la Aviación Civil Internacional” y la consiguiente inexistencia de tipificación de los Actos de Interferencia Ilícita en el Derecho penal Interno dificultan el trabajo de los jueces en el tratamiento y resolución de los mismos.

¹ Apartado 1.1 del Capítulo 3 del Anexo 17, “Seguridad” al Convenio de Chicago de 1944.

Argumento 1

Con la finalidad de dar mayor respuesta a las amenazas contra la Aviación Civil los Estados han creado a través de la OACI (Organización de la Aviación Civil Internacional) diferentes convenios a fin de contrarrestar los Actos de Interferencia Ilícita, a los cuales adhirió la Argentina; pero lo cierto es que no ha sido suficiente para acabar con los autores de tales ilícitos ni con sus propósitos, así lo entendió El Subcomité Especial para la preparación de uno o más instrumentos sobre las amenazas nuevas y emergentes en su informe sobre la elaboración de nuevos instrumentos jurídicos para la represión de actos ilícitos contra la seguridad operacional de la aviación civil, lo que dio como resultado la creación del Protocolo de 2007 del Convenio para “la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil” y del Protocolo de 2007 del convenio para “la represión del apoderamiento ilícitos de aeronaves”.

Estos sirvieron de antecedente al Convenio de Beijing firmado en 2010 “*Para la represión de actos ilícitos relacionados con la seguridad de la aviación civil internacional*”. El Convenio es resultado de esfuerzos colectivos de la comunidad internacional para modernizar el marco jurídico para la seguridad de la aviación y persigue la penalización de actos que constituyen amenazas nuevas y emergentes contra la aviación civil, incluidos ciertos actos relacionados con la preparación de los delitos. En ese sentido, el Convenio tipifica al Acto de Interferencia Ilícita, lo que fortalece la capacidad de los Estados de prevenir la comisión de dichos delitos, y de procesar y penar a quienes los cometan.

En lo que refiere al cumplimiento de los diferentes tratados a nivel internacional, la Argentina estableció un Programa Nacional destinado a salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos². Sin embargo, quedo inconclusa la tarea más importante: la de incorporar a nuestro ordenamiento jurídico penal como nueva figura delictiva a los Actos de Interferencia Ilícita, esencial en la tarea jurisdiccional a la hora de buscar un reproche penal acorde. Esencial también en la etapa de prevención; es decir, si la comunidad desea evitar la comisión de actos o hechos que pongan en peligro la seguridad de un determinado bien jurídico, debe adoptar un conjunto de medidas que la protejan. Si esa misma comunidad asigna un valor específico a ese bien jurídico protegido, tal como entiende el doctrinario Folchi, debe adoptar un determinado mecanismo

² Apartado 1.1 del Capítulo 3 del Anexo 17, “*Seguridad*” al Convenio de Chicago de 1944.

de represión (derecho aeronáutico penal) a través de sanciones a la respectiva conducta ilícita o de medidas especiales, las que pueden tener mayor o menor gravedad, de acuerdo con la naturaleza de los hechos o actos que vulneraron una seguridad determinada.

Se evidencia claramente la importancia que reviste la tarea de incorporar al ordenamiento jurídico interno los actos de interferencia ilícita, tanto para cumplir con los diferentes compromisos internacionales como para darle mayor fortaleza al marco normativo argentino, para lo cual primero será necesario que el Estado Argentino adopte como figura delictiva dentro de su Derecho Interno a los Actos de interferencia Ilícita, pero a su vez, en función de que se trata de figuras que no admiten culpa, cobra relevancia toda la información previa que se tenga para poder encuadrarlo finalmente en un acto de interferencia ilícita y penalizarlo en ese sentido.

Fundamento 2

Vassallo, C.³ destaca el interés de la Comunidad Internacional por la seguridad de las aeronaves como bien jurídicamente protegible y siguiendo a Donato, M.⁴ puede afirmarse que la cuestión planteada es un tema de constante preocupación de la población mundial, por lo que es altamente recomendable idear planes de acción a nivel estatal, interestatal y mundial, acerca de la prevención y eventual represión de este tipo de ilícitos, por lo cual primero habrá que diferenciar los delitos típicamente aeronáuticos entendidos como “aquellos delitos cuya estructura ontológica está dada por el hecho de la aviación, de manera tal que si no existiera, no sería posible comprenderlos (Folchi) del concepto de “Derecho Aeronáutico Penal” que según Videla Escalada tiene por objeto la descripción de las conductas típicas que atentan contra la seguridad de la navegación aérea y el establecimiento de penas.

Corresponde entonces, iniciar el estudio de los diferentes aspectos que presenta la represión penal cuando la conducta humana pone en peligro o afecta la seguridad aeronáutica, es decir, cuando la conducta humana afecta a este tipo de bien jurídico específico. Para ello, al estudiar el concepto de los delitos aeronáuticos, debemos dice Folchi, partir del criterio de que la actividad aeronáutica civil y la aeroportuaria han generado la aparición de bienes jurídicos específicos, diferentes de los comunes que deben tener su respectiva protección, entre los que puede citarse la seguridad. La importancia de los bienes jurídicos protegidos tiene su raíz en la teoría jurídica del delito, así lo entendió Carrara cuando destaca que “la idea fundamental del derecho criminal está en la tutela jurídica” siguiendo con “el derecho penal debe acudir a donde quiera que sea necesario para tutelar el derecho...”. Esto es una confirmación del sentido finalista del derecho penal, ya que es sumamente importante la determinación del valor que se quiere proteger y a su vez, tiene significación respecto a problemas de política criminal o legislativa para establecer las disposiciones que protejan efectivamente ciertos bienes jurídicos.

³ VASSALLO, C. *“La Cuestión de la Seguridad de las Cías. Aéreas y su relación con la responsabilidad penal de sus Directores”*

⁴ Ver:

<file:///D:/Tesis%20Santa%20Cruz/Seguridad%20de%20la%20aviaci%C3%B3n%20civil%20internacional,%20alta%20prioridad%20en%20su%20tratamiento%20a%20nivel%20mundial.html>

Contra argumento

Poner en funcionamiento el aparato legislativo solo se justifica cuando por los antecedentes, un país amerita la regulación de un tema en particular. Dicho tema, en este caso el de los Actos de Interferencia Ilícita, distan mucho de encontrarse entre las prioridades del Estado argentino, considerando que el mismo no representa un blanco atractivo para un acto criminal masivo, lo cual se debe a la posición pacifista que adopta el Estado.

Conclusión

Si bien es cierto que la Argentina se encuentra entre los países con menos riesgo de atentados, pero con el antecedente del caso AMIA, Operativo Cóndor y Operativo Primicia y considerando que la actividad aeronáutica se desarrolla cotidianamente en la época contemporánea, debe pensarse en un futuro no muy lejano, en la idea de incorporar a nuestro plexo normativo, las figuras delictivas que describan a los Actos de Interferencia Ilícita. Porque que si el bien jurídico protegido es un elemento esencial en la teoría del delito y la actividad aeronáutica plantea la necesidad de solucionar cuestiones propias entre las que se hallan los actos de interferencia ilícita, la solución se transforma en la tipificación de los mismos y su respectiva sistematización.

Referencias bibliográficas

1. Doctrina

2. Donato, M. (2011). “Seguridad de la aviación civil internacional, alta prioridad en su tratamiento a nivel mundial”. *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*. Edición N° 1. RLADA-VIII-307
3. Figueras Rábano, García Lasso e Higuera Pareja (2005). “Técnicas de investigación en Pedagogía Social. Fuentes de documentación e información”.
4. Folchi, M. (2015). “ Tratado de Derecho Aeronáutico y política de la aeronáutica civil”
5. Gaete Gonzalez, E. (2002). “La tipificación jurídica del terrorismo”. *Revista de Derecho de la Universidad Católica de Valparaíso*. (Valparaíso, Chile).
6. Uribarri Krit, A (2013). “*La seguridad aérea como política pública y su transformación tras los atentados de 11S*”. Trabajo fin de grado. Universidad Rey Juan Carlos. Disponible en: www.uribarri.es
7. VASSALLO, C. “La Cuestión de la Seguridad de las Cias. Aéreas y su relación con la responsabilidad penal de sus Directores”
8. Yuni, J./ Urbano, C. (2014). “Técnicas para Investigar 1”. *Recursos metodológicos para la preparación de proyectos de investigación*.

2. Legislación

2.1 Internacional

1. Convenio de Beijing. “*Para la represión de Actos Ilícitos relacionados con la Aviación Civil Internacional*”
2. Convenio de Chicago para la creación de la Organización de la Aviación Civil Internacional (1944).
3. Documento 8973 de la OACI – “*Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil Contra los Actos de Interferencia Ilícita*”.

4. Convenio de Tokio. *“Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves”* (1963)

5. Convenio de La Haya. *“Represión del apoderamiento ilícito de aeronaves”* (1970)

6. Protocolo Complementario del Convenio de La Haya. *“Para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves”*

7. Convenio de Montreal. *“Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil”* (1971)

2.2 Nacional

1. Código Penal de la Nación

2. Código Aeronáutico

3. Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC)

3. Jurisprudencia

1. Documento 9958 sobre Resoluciones vigentes de la Asamblea de la OACI (al 8 de octubre de 2010)