



UNIVERSITAT DE
BARCELONA



MÁSTER EN ESTUDIOS
INTERNACIONALES

El delito de “piratería aérea” por el derecho internacional

Análisis, evolución e implicaciones con el
terrorismo internacional

Lisa Lijoi

Memoria del Master en Estudios Internacionales
Curso 2015-2016
Trabajo dirigido por: LISA LIJOI



Resumen

El título de la memoria es precisamente: “El delito de “piratería aérea” por el derecho internacional; análisis evolución y implicaciones con el terrorismo internacional.” La palabra “piratería aérea se encuentra entre comillas por que es el termino de uso común para indicar ese delito y que hace referencia a la mas bien conocida piratería marina, pero para el derecho internacional el termino que tradicionalmente se considera mas adecuado para indicar ese crimen es el de “apoderamiento ilícito de una aeronave”. He optado todavía para mantener el termino que se podría definir meno correcto porque no obstante las criticas formuladas al referido termino , este ha tenido un cierto grado de aceptación derivado también da la utilización en ingles de la palabra “aircraft hijacking” en manera muy curiosa desde la frase “hi Jack” con que los vagabundos saludaban a sus victimas en el momento de asaltarlas. Objetivo de la análisis es evidenciar el grado de profundidad alcanzado por parte de la Comunidad Internacional y de sus actores (los Estados) en enfrentarse a esta grave amenaza por la seguridad de los civiles a pesar de las diferencias que han caracterizado el desarrollo del crimen desde sus orígenes a hoy día. A pesar de representar un fenómeno de fácil explicación los casos de apoderamiento ilícito de aviones en el curso de la historia se han sometidos a dinámicas políticas, ideológicas, económicas y hoy día también religiosas que han modificado para siempre la percepción del mismo crimen. Para seguir un hilo conductor y presentar la cuestión de la manera mas clara pero sin olvidar ningún aspecto fundamental ha sido necesario subdividir la exposición en dos macro capítulos ; el primero en que se concentra la atención del lector en el desarrollo histórico del fenómeno considerando las diferentes fases que han caracterizado la evolución del crimen en relación al aumento del utilizo de la aviación como medio de transporte civil; y el segundo capitulo donde la análisis se focaliza en la necesita de identificar el crimen según los elementos que lo definen por el derecho internacional, la codificación del mismo a través de la estipulación de Convenios y en segundo lugar los elementos de represión y “contra medidas” emergidos sucesivamente a los atentados del 11 de Septiembre. La connmisti3n entre el crimen de apoderamiento ilícito y el terrorismo representa otro grande hilo conductor del trabajo, es decir, emerge paralelamente al desarrollo de la temática la necesita de contextualizar dicho crimen con las nueva cara que el crimen mismo ha asumido después de su enfrentamiento con el fenómeno del

terrorismo. El 11 de Septiembre constituye sin duda la línea divisoria entre la vieja forma de entender la piratería aérea y la nueva. Esa diferencia no se encuentra simplemente en las modalidades en que el crimen se ejecuta o en las intenciones que mueven los criminales, sino también los cambios en las medidas de respuesta tomadas por la comunidad internacional. El resultado y sobretodo la conclusión de ese proyecto ha evidenciado como en muchos casos la escasa voluntad de los Estados de someterse a la lógica de la Comunidad Internacional a pesar de la necesidad de intervenir rápidamente y de la imposibilidad de combatir un enemigo que no tiene divisa ha sido ineficaz en el intento de proteger los civiles en sus practicas cotidianas, como puede ser tomar un avión, es más, la crónica de esos quince años ha sido bastante clara en el evidenciar como la decisión de los países occidentales de asumirse a defensores de la democracia mediante la agresión armada en contra de los países considerados culpables de ser las patrias de los nuevos grupos terroristas ha sido a medio plazo una practica sin resultados positivos.

Índice

RESUMEN	3
ÍNDICE	5
1. GLOSARIO	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
2. INTRODUCCIÓN	6
3. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL FENÓMENO	9
3.1 1900-1948: el comienzo de la aviación civil	10
3.2 1948-1968: los primeros casos de piratería aérea	12
3.3 1968-1988: Fase política	13
3.4 1988-2001: la nueva cara del terrorismo aéreo	15
3.5 2001-2016: Terrorismo 2.0 ¿ simple fenómeno delictivo o agresión bélica?	16
4. CODIFICACIÓN DEL CRIMEN DE APODERAMIENTO ILÍCITO DE AERONAVES; MARCO JURÍDICO INICIAL	21
4.1 Los principales Organismos Internacionales relacionados con la aviación civil y el transporte aéreo	22
4.2 Las organizaciones europeas relacionadas con la navegación aérea	26
4.3 Los Convenios internacionales : Tokio, La Haya y Montreal	28
4.4 La Convención Internacional Contra La Toma De Rehenes	34
4.5 El Convenio Sobre La Marcación De Explosivos Plásticos Para Los Fines De Detección	35
5. PRINCIPALES AVANCES DE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL EN MATERIA DE SEGURIDAD DE AVIACIÓN MUNDIAL	37
5.1 La respuesta internacional a los ataques del 11-s	38
5.2 Logros en Beijing	41
5.3 Las medidas de la Unión Europea desde los Acuerdos PNR hacia la Visión 2020	44
5.4 Retos abiertos : El Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación	47
CONCLUSIONES	49
BIBLIOGRAFÍA	51
Obras generales y monografías	51
Artículos en revistas especializadas y contribuciones a obras colectivas	52
DOCUMENTACIÓN	54

2. Introducción

El transporte aéreo es cada vez más importante para garantizar el intercambio de personas en el mundo y de consecuencia es de suma importancia garantizar la seguridad de los pasajeros y de las tripulaciones eliminando la amenaza de desvío o secuestro. Además de representar un cambio radical en los hábitos de viaje de gran parte de la población mundial, el sector de la aviación representa una rama fundamental de la economía mundial. En este contexto, los Estados y las organizaciones internacionales desempeñan un papel fundamental en la protección y la salvaguardia de sus civiles viajando en avión.

A lo largo de los años, la comunidad internacional ha centrado sus esfuerzos en establecer un marco legislativo adecuado con el la evolución del fenómeno del transporte aéreo. El resultado de estos esfuerzos ha sido la firma de diferentes convenios; Tokio, La Haya, Montreal y Beijing y la formación de organizaciones internacionales formalmente dedicadas exclusivamente a la cooperación en relación con la aviación, como la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) y la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (en inglés "International Air Transport Association" o IATA). Esa memoria tiene por objetivo analizar el crimen de apoderamiento ilícito de aeronaves. Para ello, el trabajo se inicia con un análisis histórico de cómo a lo largo de la origen de la aviación civil el crimen mismo se ha generado y ha crecido de manera directamente proporcional. A continuación, analizaremos la tipificación de; clarificar en que consiste, desde el punto de vista jurídico el crimen de apoderamiento ilícito de aviones. Finalmente, nos planteamos cómo la comunidad internacional ha empezado a codificar medidas de represión y qué resultados han conseguidos, consecuentemente a la toma de importancia del reato; hasta llegar a las preguntas finales dejadas abiertas a causa del subsecuirse de los ataques y del aumento del clima de terror internacional. La necesidad de efectuar un paralelismo con otro fenómeno internacional, como el terrorismo, surge en consideración del hecho que ,a partir del 11 de septiembre de 2001, la amenaza a la aviación civil ya no es solo un medio para pedir rescates o amplificar la fuerza de sus mensajes propagandísticos, sino también como verdaderos ataques bélicos a objetivos sensibles de la comunidad occidental. El ultimo ejemplo que tenemos de iniciativas como esta ha sido el atentado del 22-M en la capital belga a las estructuras del aeropuerto de Bruselas-Zaventem en los que murieron 35 personas (incluyendo tres de los terroristas) y 340 resultaron heridas. Atentar contra aeronaves comerciales resulta de una gran espectacularidad, implica por lo común un elevado número de víctimas, conmociona de manera extraordinaria a la población, pone de manifiesto las vulnerabilidades de sectores

de nuestra sociedad tenidos por muy protegidos y puede acarrear un impacto negativo más que severo sobre la economía. De aquí que Al Qaeda y el resto de los componentes que forman la urdimbre del terrorismo internacional no hayan cejado en sus planes de secuestrar aviones para estrellarlos o, lo que parece haberse convertido en una tendencia consolidada, intentar destruirlos en vuelo. Para nuestro análisis ha sido necesario trabajar con los diferentes textos de los Convenios, evidenciando cada vez las medidas contenidas y el efecto innovador de cada uno. A partir del 2001 en que los modelos de represión antecedentes han sido puestos en segundo plano para ser substituidos por parte de una reacción mas enérgica y eficaz puesta en marcha directamente por el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas. Mis fuentes en esta segunda sección del trabajo han sido las resoluciones del Consejo conjuntamente a las directivas internas de las Organizaciones Internacionales participantes en la misma lucha. Desde una perspectiva histórica inicial entonces el lector será dirigido a través del análisis jurídico del fenómeno hasta llegar a un marco final en que se intentará solucionar algunas de las preguntas a las que nos enfrentamos en la realidad de todos los días, es decir evidenciar si la comunidad internacional ha realizado su intento de aumentar el grado de seguridad del transporte aéreo civil; si los pasajeros se encuentran mas seguros cuando toman un avión y para acabar si las restricciones de las libertades personales y la reducción de la privacy que han derivado da los reglamentos adoptados por los estados partes son recompensadas con un la efectiva tutela de los pasajeros. La mayoría de las fuentes utilizadas en la primera parte de la memoria son manuales que han analizado el crimen desde su comienzo (de hechos muchos libros que tratan la temática se quedan a los años 70/80) y que he podido encontrar en algunas bibliotecas. La segunda parte de la memoria ,que es la mas reciente y se refiere en mayor parte a los acontecimientos hodiernos , se funda principalmente de textos, revistas y publicaciones legales encontrados en archivos online de las Organizaciones mismas o de publicaciones universitaria.



3. Evolución histórica del fenómeno de la piratería aérea

A lo largo de la historia, desde el "primer despegue" de un avión hasta hoy donde ese medio de transporte se ha convertido en un instrumento de comunicación de uso masivo, se han registrado numerosos casos de apoderamiento ilícito de Aeronaves. En ese sentido antes de analizar desde una perspectiva jurídica dicho crimen, el análisis se centrará en una reconstrucción histórica de las modalidades en que el fenómeno del "hijacking" ha surgido, en concomitancia a la evolución del empleo de la aviación civil. Asumiendo como fecha de comienzo de la exposición la primera década del XX siglo para llegar a los días de hoy, es posible subdividir el capítulo en cinco sub-apartados; la primera fase analizará las fechas comprendidas entre el 1900 (los primeros intentos de vuelo controlado) y el 1948 (fecha que indica el final del segundo post guerra y el comienzo de la guerra fría). La segunda fase se concretará en los años entre el 1948 y el 1968; es en esas dos décadas que se desarrolla la "cara ideológica" del crimen, es decir que se concretan casos de apoderamientos ligados a la ambivalencia entre el mundo occidental y el mundo oriental representados por la Unión Soviética. La mayoría de los desvíos se deben a tentativos de civiles o militares de escapar a la dura realidad de la dictadura comunista. La tercera fase es la fase "política" en que se manifiesta el primer caso de piratería aérea como nueva forma de terrorismo y al mismo tiempo se intensifica la maquina de la codificación internacional en relación a la represión del crimen en objeto. La cuarta y penúltima fase se acerca a las fechas hodiernas analizando la manera en que los movimientos políticos y religiosos han utilizado la espectacularidad mediática que rodea los casos de desvío de aviones para implementar la propagación de sus mensajes hasta llegar al caso "príncipe" del 11-S en que a modificarse es el mismo utilizo del apoderamiento ilícito como medio de para difundir el terror y en algún sentido como ataque bélico¹. La quinta sección que

¹ JENKINS M. B., "The terrorist threat to comercial aviation", TVI Report, Volume 9, Number 1, 1989, p.2.

termina la análisis histórica del trabajo analiza los quince años que han pasado desde el ataque al World Trade Center y que dejan una pregunta abierta: estamos en guerra?

3.1 1900-1948: el comienzo de la aviación civil

Durante los siglos XVII y XVIII, el descubrimiento del hidrógeno llevó a la invención del globo ,lo que llevó el ser humano a conseguir nuevas altitudes y al desplazarse por aire por varios kilómetros. El globo aerostático llegó a ser extremadamente popular y fomentó el descubrimiento de la correlación entre la altitud y la atmósfera. Los eruditos citan a Henri Giffard² como al primero en volar en dirigible, en el 1852. Giffard realizó el primer vuelo controlado de un dirigible pilotado por él mismo, por un total de 15 millas en Francia. A pesar de estos avances, los primeros dirigibles alcanzaban únicamente viajes de corta duración y no eran muy duraderos. Los vuelos controlados de la era moderna no emergieron hasta la introducción del motor de combustión interna durante la revolución industrial. En 1901, Santos-Dumont³ voló en su aeronave llamada la "Número 6" sobre París y alrededor de la Torre Eiffel en menos de treinta minutos. Se convirtió en un exitoso diseñador y constructor de varios tipos de aviones. Los aviones dirigibles de cuerpo rígido también estaban avanzando durante este tiempo. Ferdinand von Zeppelin⁴ fue el pionero del diseño dirigible. En 1899, comenzó a trabajar en el primer dirigible Zeppelin. Fueron

² Henri Giffard (París, Francia, 8 de enero de 1825 - ibidem 14 de abril de 1882) fue un ingeniero francés, experto en máquinas de vapor, y considerado como el inventor del dirigible.

³ Alberto Santos Dumont (20 de julio de 1873 - 23 de julio de 1932) fue un pionero de la aviación, inventor e ingeniero brasileño.

⁴ Ferdinand Adolf August Heinrich Graf von Zeppelin, más conocido como Ferdinand von Zeppelin (Constanza, 8 de julio de 1838-Berlín, 8 de marzo de 1917), fundador de la compañía de dirigibles Zeppelin.

pero los hermanos Wright⁵ los primeros en estudiar seriamente los problemas existentes en el sentido del poder y del control. Esa ingeniosa pareja de estudiosos fue la que descubrió la solución al problema de control aéreo desarrollando el alabeo del ala para el control del balanceo, el control de la guiñada y un timón orientable. Diseñado y construido por Orville y Wilbur Wright, el "Flyer I" fue la primera aeronave más pesada que el aire que voló con éxito. Volaron con él cuatro veces el 17 de diciembre de 1903 en Kitty Hawk, en el estado de North Carolina (EEUU). Por primera vez en la Historia, lograron un vuelo sostenido con un avión propulsado y controlado. El resto del mundo prestó escasa atención a estos dos hombres y sus logros, pero ambos continuaron sus experimentos sobre el control del aparato, fruto de los cuales fue, en 1905 su tercer avión. Este tuvo un éxito extraordinario: antes de acabar el año había conseguido un vuelo de 38 Km, a una velocidad media de 17 m/s (61 Km/h). En el fondo de su inactividad estaban las inútiles negociaciones con los gobiernos de Estados Unidos y Gran Bretaña, así como el temor a divulgar sus secretos.⁶ Los militares comenzaron a utilizar los aviones tan pronto como fueron inventados. Italia fue el primer país en utilizar aviones con fines militares. Los aviones militares fueron empleados para bombardear durante la guerra turco-italiana en Libia. En la Primera Guerra Mundial, las aeronaves empezaron a usarse a gran escala. También a nivel civil esos fueron años de desarrollo; KLM fue una de las primeras compañías aéreas del mundo. Fundada en 1919 en Holanda, es el operador aéreo más antiguo aún en servicio. En 1920 comenzó a operar una línea de vuelos regulares entre Londres y Ámsterdam, que continúa funcionando hoy en día. De la misma forma se presentó el primer caso de apoderamiento ilícito: El 21 de febrero de 1931, en el Aeropuerto de Arequipa, Perú, soldados rebeldes se apoderan de un avión postal de la compañía Panagra, ordenando al piloto sobrevolar Lima para lanzar panfletos. Este es el primer apoderamiento ilícito de una aeronave comercial,

⁵ Los hermanos Wright, Wilbur (Millville, Indiana, 16 de abril de 1867 - Dayton, Ohio, 30 de mayo de 1912) y Orville (Dayton, Ohio, 19 de agosto de 1871 - 30 de enero de 1948), son nombrados en conjunto y conocidos mundialmente por ser pioneros en la historia de la aviación.

⁶ BARROS,S., "La Historia de la Aviación", Revista Sucesos, N°16, pp. 14-33.

registrado en el mundo. Cabe señalar que, aunque el problema comenzó a ser estudiado por los juristas desde el principio del siglo XX, su verdadera relevancia se produce al final de la Segunda Guerra Mundial, en particular en las décadas de los años 50 y 60.

3.2 1948-1968: el comienzo de la piratería aérea

Los episodios de apoderamiento ilícito de aviones se han vuelto más frecuentes después de la Segunda Guerra Mundial en relación con el inicio de la primera fase de la Guerra Fría. En aquella época era muy común que militares o civiles manipulasen aviones para huir de los países comunistas de Europa del Este con el objetivo de reclamar asilo político en Occidente. Ese tipo de secuestros se clasifican según el profesor McWhinney⁷, con el nombre de "escapes políticos" y constituyen una de las formas más comunes en las que se desarrolló el fenómeno de los desvíos de aviones durante todo el período de tensión entre los países occidentales y la Unión Soviética. Siguiendo con el análisis del profesor McWhinney una categoría adicional de secuestros es la de los llamados "bandos extremistas". Con estos términos se refiere a incidentes causados después del ascenso al poder de Fidel Castro en Cuba. Entre los años 1959 y 1960, al llegar Fidel Castro al poder los leales al ex-presidente General Fulgencio Batista y los ciudadanos que no estaban de acuerdo con el nuevo régimen, comenzaron a escapar de la isla usando el secuestro de aeronaves. El gobierno de Estados Unidos, lo veían con buenos ojos hasta conceder la condición de refugiados a los secuestradores. Cuba empezó a endurecer su posición y tomó severas medidas, incluso comenzó a fusilar a los secuestradores que apresaba⁸. Debido al incremento exponencial de los episodios, la Comunidad Internacional se reunió para discutir el tema; La cuestión de la represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves se ha planteado

⁷ MCWHINNEY, E., *Aerial Piracy and International Terrorism: The Illegal Diversion of Aircraft and International Law*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1987.

⁸ MAPELLI, E., *El apoderamiento ilícito de aeronaves*, Ed.Tecnos, Madrid, 1973.

en varios ámbitos internacionales e intergubernamentales. El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y la Asamblea General de las Naciones Unidas han analizado el problema⁹. El resultado de estas consideraciones fue el Convenio de Tokio en 1963 (de que trataremos en el capítulo dos de la memoria).

3.3 1968-1988: Fase política

A medida que el tráfico aéreo internacional se ha convertido en el principal medio de transporte interestatal, la aviación civil no pudo evitar de ser seleccionada como nuevo objetivo para el terrorismo internacional. Como describe el Prof. Gashi¹⁰ en su artículo "Desafíos de la seguridad de la aviación civil en el siglo XXI": "El terrorismo ha sido una amenaza constante para la industria de la aviación en los últimos 50 años". El intervalo temporal entre el 1968 y el 1994 ha adquirido el nombre de "fase política". La fecha que define el comienzo de la piratería aérea como nueva forma de terrorismo es el 22 de julio de 1968, cuando tres hombres armados del Frente Popular para la Liberación de Palestina (FPLP) secuestraron un avión de pasajeros de la aerolínea israelí El Al en vuelo desde Roma a Tel-Aviv, y exigieron por el cambio de rehenes sus compañeros de armas encarcelados en Israel. Esta fue la primera vez que un avión fue secuestrado, no por motivaciones criminales o por razones personales, sino con objetivos políticos específicos de aquí el nombre de la misma fase. No es mera coincidencia que el periodo entre el final de los años sesenta y el principio de los setenta ha sido marcado por el enorme crecimiento del número de actos terroristas dirigidos al transporte aéreo, la mayoría de los cuales siguieron

⁹ véanse : <http://www.un.org/es/sc/ctc/docs/conventions/conv1.pdf>

¹⁰ GASHI B., "Challenges of Civil Aviation Security in the 21st Century", European Academic Research, Vol. II, October 2014, p 9128.

un modelo similar: la toma armada de un avión de pasajeros; el desvío hacia un aeropuerto seguro; la emisión de demandas de carácter político bajo la amenaza de la ejecución de rehenes. El secuestro más largo ocurrió el 14 de junio de 1985, cuando dos chiíes libaneses tomaron por la fuerza un avión de la TWA que despegaba de Atenas, con 153 personas a bordo; 16 días después de dramática espera el 30 de junio, en el aeropuerto de Beirut, los 39 rehenes que quedaban, todos norteamericanos, fueron puestos en libertad. Un pasajero estadounidense fue asesinado durante el secuestro. En el mismo 85 se verificó también el caso más sangriento de la historia de los secuestros (hasta esta fecha) cuando un comando egipcio trató de liberar un avión de Egypt Air secuestrado en Malta. 59 pasajeros murieron en la operación.¹¹ La Profesora Aigul Mukash¹² subraya que: "En la década de los '80, la peligrosa tendencia hacia la propagación del terrorismo a través de la aviación como un instrumento de presión política y propaganda llegó a su fin. Contribuyeron en esto diferentes factores, entre ellos: El despliegue y la rápida mejora de los medios técnicos de seguridad aeroportuaria, que impiden a los terroristas en el llevar encubiertamente armas y municiones a bordo de los aviones; Creación y uso efectivo de equipos especiales antiterroristas; Implementación de contramedidas por parte de algunos Estados contra líderes de grupos terroristas; Cambios en la conciencia pública, es decir, la percepción del secuestro como un acto explícitamente terrorista, más que como un "acto de lucha por la libertad". La disertación sigue evidenciando cómo una nueva forma de terrorismo se ha desarrollado desde la segunda mitad de los años 80: este nuevo fenómeno también se modeló en relación a los cambios en el sector de los medios de comunicación, acelerando el crecimiento de su importancia.

¹¹ RODRÍGUEZ NÚÑEZ, A.: "El delito de piratería", en Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales, vol. L, 1997, pág. 242.

¹² MUKASH AIGUL., "Aviation Terrorism", Eurasian National University, Kazakhstan, p 89.

3.4 1988-2001: la nueva cara del terrorismo aéreo

El 21 de diciembre de 1988, el vuelo 103 de PanAm, desde el Aeropuerto Internacional Heathrow de Londres hasta el Aeropuerto Internacional Kennedy de Nueva York, explotó en el aire. Los restos cayeron sobre la ciudad escocesa de Lockerbie. Algunos de los pasajeros que habían subido al vuelo 103, unos 47 para ser más exactos, provenían de otro vuelo de enlace también de la Pan Am, el 103A, procedente de Frankfurt, Alemania, y habían abordado ese 747 para seguir su ruta a Nueva York. La explosión mató a todos los 259 pasajeros y a la tripulación, así como a 11 residentes de Lockerbie. Una serie de historias diferentes rodean los atentados de Lockerbie y quién estaba detrás de ellos. A finales de 1991, las autoridades británicas acusaron a dos ciudadanos libios que trabajaban para los servicios secretos líbicos, Abd Al Baset Ali Mohmed Al Megrahi y al Amin Khalifa Fhimah, por homicidio, conspiración y violación del British Aviation Security Act de 1982. Libia posteriormente se negó a entregar a los dos hombres a juicio, a pesar de las amenazas del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y de las sanciones impuestas en 1992. La resolución 748 (1992) del Consejo de Seguridad impuso un embargo al país de Gheddafi. En 2003, Libia aceptó la responsabilidad de los ataques y acordó pagar compensación a las familias de las víctimas. Esto llevó a la presión estadounidense y europea para levantar las sanciones contra Libia. Las principales compañías petroleras estadounidenses que anteriormente tenían concesiones en Libia también ejercieron presión para quitar las sanciones. El terrorismo, como fenómeno sociopolítico de violencia o amenaza de violencia por parte de individuos o grupos contra otros individuos o sectores de una sociedad se ha desarrollado como hemos visto previamente en diversas fases a lo largo de la historia de la civilización humana y ha tenido su impacto en la seguridad de un medio de transporte tan común como el avión. Sin embargo, en el siglo XXI, el terrorismo se ha convertido en un importante factor geopolítico, capaz de causar crisis sistémicas a nivel

mundial. A lo largo de desarrollar en esa exposición la historia del terrorismo internacional, haremos una pequeña digresión para mencionar el surgimiento del fenómeno de Al Qaeda manteniendo siempre la conexión entre ese fenómeno y sus implicaciones en relación al crimen de apoderamiento ilícito de aeronaves¹³.

3.5 2001-2016: Terrorismo 2.0 ¿simple fenómeno delictivo o agresión bélica?

La década de 1950 marcó el comienzo del terrorismo nacional no estatal de grupos como los irlandeses, los vascos y radicales kurdos. El conflicto palestino-israelí galvanizó a numerosos grupos nacionalistas para atacar objetivos fuera de su área de confino. En este contexto tenemos la explicación del ascenso de Al Qaeda. Al Qaeda consideraba a Estados Unidos responsable de todos los problemas de políticas exterior que afectaban a los musulmanes, incluidos los conflictos en Rusia, India y Filipinas. Al Qaeda ya no era una entidad aislado había generado numerosas células afiliadas. Estos subgrupos radicales funcionaban de manera autónoma. Debido a que los terroristas a menudo viajaban bajo nombres diferentes, no eran endémicos de un país en particular y tenían numerosos pasaportes, además incrementaban las dificultades en identificarlos. Otra peculiaridad del fenómeno ha sido la preponderancia, en los ataques, de terroristas europeos por la mayoría inmigrantes que se habían radicalizados después de llegar a Europa. Algunas de las características distintivas del terrorismo moderno también denominado "terrorismo internacional", "terrorismo de nueva ola", "mega terrorismo", "terrorismo de cuarta generación" son las siguientes: Cambio de enfoque estratégico y radicalización frente a un tipo particular de guerra; Transformación en movimientos de masas; Mayor importancia de los actores no estatales; Profesionalización creciente ; Sofisticación tecnológica; Aumento

¹³ J. ARAS, "World War Four. The Handbook on Non-government Paramilitary Systems", Baku, Sada publishing house, 2002 p.12.

de la dependencia de las tecnologías y redes de información ; Cyber-terrorismo, psico-terrorismo¹⁴. Los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 demarcan el comienzo de un nuevo período en la historia del terrorismo moderno, un periodo que asume en sí todas las características enumeradas en el párrafo superior, un periodo en que es difícil diferenciar entre amenaza terrorista y ataque bélico. El martes, 11 de septiembre de 2001, amaneció templado y casi sin nubes en el este de Estados Unidos. Millones de hombres y mujeres se prepararon para trabajar. Algunos hicieron su camino a las Torres Gemelas, las estructuras que formaban el complejo del World Trade Center en la ciudad de Nueva York. Otros fueron en Arlington, Virginia, al Pentágono. En el otro extremo del país la gente empezó a hacer cola para una gira por la Casa Blanca. En Sarasota, Florida, el presidente George W. Bush fue a correr por la mañana temprano. Para aquellos que se dirigen a un aeropuerto, las condiciones meteorológicas no podría haber sido mejor para un viaje seguro y agradable. Entre los viajeros se encontraban Mohamed Atta y Abdul Aziz al Omari, que llegaron al aeropuerto de Portland, Maine. Dos aviones (United Airlines 175 y American Airlines 11) se estrellaron contra las Torres Gemelas del World Trade Center, uno en cada torre, que se derrumbaron en las dos horas siguientes. El tercer avión secuestrado (American Airlines 77) impactó contra el Pentágono. El cuarto avión (United Airlines 93) no alcanzó ningún objetivo ya que, mientras los pasajeros y tripulantes intentaban recuperar el control, se estrelló en campo abierto, en Pensilvania. A parte de los 19 secuestradores hubo 2.973 personas muertas confirmadas y 24 continúan desaparecidas como consecuencia de dichos atentados.¹⁵ Los acontecimientos del 11 de septiembre, por supuesto, han superado todos los

¹⁴ WARD, CURTIS A., *Convergence of International Law and International Relations in Combating International Terrorism: the Role of the United Nations*, Routledge London, 2007.

¹⁵ Detalles de los acontecimientos extraídos por el texto "THE 9/11 COMMISSION REPORT", Comisión Nacional de Ataques Terroristas (también conocida como la Comisión 9-11), comisión independiente, bipartidista creada por la legislación del Congreso y la firma del Presidente George W. Bush a finales de 2002.

casos de apoderamiento ilícito que se habían producido anteriormente. Por primera vez, los aviones fueron empleados como armamento y pilotados por pilotos suicidas. En lugar de emplearse como apalancamiento para las negociaciones o como medio para presentar demandas, los aviones de pasajeros fueron utilizados como armas para derrotar objetivos específicos¹⁶.

Gramaticalmente el terrorismo, se halla en el diccionario de la Real Academia Española en donde se dice que: es la dominación por el terror, o la sucesión de actos de violencia ejecutados para infundir terror. Hoy en día pero, el terrorismo es visto como un tipo especial de guerra, que siempre toma nuevas formas, afectando el desarrollo económico, financiero y cultural de los países. Por lo tanto, el terrorismo es una amenaza importante a la seguridad de la aviación en todo el mundo y si esta amenaza no se reduce, podría seguir causando la pérdida de vidas de muchas personas más. De hecho la administración de los Estados Unidos ha respondido con la guerra al terrible atentado del 11 de septiembre, primero en Afganistán y luego en Irak, porque fue calificado no solamente como acto terrorista sino también como "acto de guerra". Ahora bien, la guerra ha afectado, como sucede en la lógica de ésta, a miles de inocentes, provocando una espiral inevitable de otros actos de terrorismo, desencadenando y multiplicando ulteriores odios, violencias y fanatismos. Debemos entonces preguntarnos si la guerra, presentada como un acto legítimo de firmeza y de defensa, no es en realidad un signo de debilidad y de autolesionamiento de Occidente: una abdicación de los valores de racionalidad y de civilidad que deberíamos más bien contraponer a la brutalidad del terrorismo. Pero no fue solamente la calificación del terrorismo como guerra y de la guerra como lucha al terrorismo lo que ha trastornado el lenguaje de la política y del derecho. El 11-S y los ataques frustrados que han tenido lugar en los años sucesivos han hecho que las autoridades nacionales pongan en marcha medidas

¹⁶ COOLEY, J. K., *Guerras profanas: Afganistán, Estados Unidos y el terrorismo internacional*, Siglo XXI, Madrid, 2002.

para controlar mejor la entrada de pasajeros y reprimir sus libertades personales en contra de “mayor seguridad”. Pero a 15 años de distancia, la realidad confirma lo ineficaz que ha resultado esa lucha pese al abanico de medidas jurídicas, policiales y militares que las potencias involucradas han aplicado para defender sus intereses estratégicos. Lo que empezó siendo un movimiento radical jihadista localizado en la frontera entre Irak y Siria : el “autodenominado Estado Islámico” y que en verano de 2014 se autoproclamó como califato convirtiéndose en foco de atracción para jihadistas de todo el mundo, ha expandido su dominio territorial por al menos dos continentes, África y Asia, y amenaza gravemente la cuna de la civilización occidental¹⁷. Europa asiste a una pesadilla difícil de combatir registrando fechas que componen un calendario muy macabro en que en el 11-S fuimos todos norteamericanos, en el 11-M fuimos todos madrileños, en el 7-J todos fuimos londinenses, en el 13-N fuimos todos parisinos, en el 22-M fuimos todos belgas y en esos días berlineses. En ese escenario de terror y alerta general analizamos entonces en el capítulo que sigue cual ha sido la respuesta de la comunidad internacional.

¹⁷ COCKBURN, P., *Isis. El retorno de la yihad*, Editorial Planeta, S. A. Barcelona, 2015.



4. Codificación del crimen de apoderamiento ilícito de aeronaves; marco jurídico inicial

En relación al aumento del empleo de las aeronaves por usos civiles, las cuestiones de soberanía nacional sobre el espacio aéreo, el derecho de tránsito inocente y el número de frecuencias en los servicios en particular, llegaron a dominar el debate. Antes de la guerra los acuerdos internacionales en materia de aviación militar, gracias a las limitaciones tecnológicas y a las rivalidades globales, tendían a ser de alcance limitado o relativo a las estrictas divisiones sobre las frecuencias, las capacidades y la selección de las rutas. Con la expansión tecnológica del posguerra en el sector de los viajes, la necesidad de encontrar una solución multilateral para mejorar la seguridad internacionales se había vuelto necesaria¹⁸. Paul Fauchille en 1901 publicó su famoso "Le Domaine Juridique Aérien Et Le Régime Des Aerostat" en el que empezó a plantear la necesidad que la Comunidad Internacional regulase esta área del derecho estableciendo un marco legal específico. Fauchille centró su análisis en la posibilidad de la creación de un código internacional de 32 artículos; cuyo principio se basaba en el concepto de que "l'air est libre". A pesar de ser un firme defensor de la libertad del aire, Fauchille escribió también de la posibilidad, por razones de seguridad, de poner límites al libre vuelo sobre los cielos¹⁹. Simultáneamente al desarrollarse de la importancia del sector han seguido aumentando también las necesidades de la comunidad internacional de una gestión única del fenómeno en ese sentido se han constituido Organizaciones Internacionales y Convenciones para la gestión del dicho crimen.

¹⁸ MACKENZIE D., *ICAO: A History of the International Civil Aviation Organization*, University of Toronto Press Incorporated, Toronto Canada, 2010.

¹⁹ FAUCHILLE P. A. J., "Le domain aérien et le régime juridique des aerostats", *Revue générale de droit international public*, Vol I, 1901, pp. 414-485

4.1 Los principales Organismos Internacionales relacionados con la aviación civil y el transporte aéreo

Hay dos principales organizaciones internacionales que disponen los reglamentos relativos a la aviación civil internacional; La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (en inglés "International Air Transport Association" o IATA).

La Comisión Internacional para la navegación aérea, la primera gran organización internacional de aviación, fue el antepasado de la OACI, y su creación fue un reconocimiento explícito de la necesidad de cooperación internacional en el sector de la aviación. Su origen inmediato se remonta a los años siguientes a la terminación de la segunda guerra mundial, época en que, no obstante los incipientes medios técnicos disponibles, se comenzó a utilizar las rutas aéreas del mundo con un criterio comercial, siendo la Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea firmada en París en 1919, el intento previo de sistematización de la materia. La Convención entró en vigor el 11 de julio de 1922. Iniciada la segunda guerra mundial, los Estados signatarios de la Convención de Paz retomaron su libertad de acción utilizando el espacio aéreo en forma intensa durante el desarrollo de las operaciones bélicas. Terminadas las hostilidades, varios miembros de la recientemente creada Organización de las Naciones Unidas, en especial los E.E.U.U. se lanzaron a una gran explotación comercial de las rutas aéreas aprovechando el notable progreso alcanzado en lo relativo a las técnicas de vuelo y a la fabricación de aeronaves cada vez más perfeccionadas, planteándose así la necesidad de reglamentar el creciente tráfico aéreo, insuficientemente regulado por la Convención de París de 1919. La Primera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo se celebró en París del 27 de octubre al 6 de noviembre de 1925, en la iniciativa del Gobierno francés que quería iniciar,

a nivel internacional, el estudio de la responsabilidad de los transportistas y emprender sin demora el gran trabajo de codificación del derecho aéreo privado.²⁰

En el protocolo final de esta Conferencia se solicitó la creación de un comité especial de expertos (Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos CITEJA) encargado de la continuación de los trabajos de la Conferencia. Otras reuniones de la Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo se celebraron en el 1929, 1933 y 1938.²¹ Originalmente, la Convención de París ha sido dirigida por las potencias aliadas y asociadas. El plan era, al menos en teoría, imponer un sistema de control sobre Europa, en ese sentido se crearon tres organizaciones regionales: una para Europa occidental (C.A.I.), otra para el Mediterráneo (C.A.M.) y una tercera para el Báltico y los Balcanes (C.A.E.B.B.). Esta división se hizo probablemente en el supuesto de que cada región había problemas separados y distintos, siguiendo una lógica de descentralización. Las denominadas “Conférences Aéronautiques Internationales” (C.A.I.), reunieron periódicamente representantes de algunos Estados de Europa Occidental y Central; Austria, Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Gran Bretaña, Países Bajos, Suiza y Checoslovaquia; Otros países se unieron más tarde. Estas conferencias no tenían sentido gubernamental, pero sin embargo, eran oficiales, ya que estaban compuestos por funcionarios representantes de diversos servicios aeronáuticos de los Estados y tenían valor efectivo porque cada delegado se esforzaba, en la medida de su poder, para implementar en su país las decisiones comunes adoptadas en la Conferencia²². Estas conferencias se establecieron para abordar múltiples problemas relativos a la operación cotidiana de las compañías aéreas ; radiocomunicaciones, previsiones meteorológicas, organización de rutas aéreas, utilización de aeródromos, explotación de energía, normalización de partes de

²⁰http://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/international_aviation_organizations_working_alongside_ican_part_1.htm

²¹ MARTÍNEZ MARTÍNEZ E., *Jurisprudencia internacional sobre la Convención de Varsovia de 1929 referente a la responsabilidad civil del porteador aéreo*, Editorial Jurídica de Chile, 1962.

²² http://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/international_aviation_organizations_working_alongside_ican_part_1.htm

aeronaves, prueba de servicios nocturnos, etc. En la 29a Conferencia (CAI), celebrada en La Haya en el mayo de 1938, se consideró necesario crear un órgano permanente o un comité para estudiar los problemas de natura técnica que se producían en los servicios radio y además para unificar métodos y procesos en todos los países que participan en la navegación aérea internacional y representaban los intereses de la radio-aviación en la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones. Tratándose exclusivamente de asuntos aeronáuticos, este Comité estaba constituido por una secretaría permanente encabezada por un Experto Gubernamental. El proyecto de este nuevo Comité Internacional (CIRA, Aeronáutica Internacional Radio-Comité) se presentó a la Tercera Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones que tuvo lugar en el noviembre de 1938 en París, en la sede de ICAN. El texto de la nueva Comisión fue aprobado por esta 3ª Conferencia Mundial, pero en la práctica, debido a la proximidad de la Segunda Guerra Mundial, la existencia de este comité no dejó muchas huellas²³. Después de la pausa producida por la segunda Guerra Mundial, se reunió el 1 de noviembre de 1944, en la ciudad de Chicago, y por iniciativa del presidente de los Estados Unidos, la Conferencia Internacional de Aviación Civil, a la cual concurren delegados de 52 países. En la misma, se firma el Convenio de Aviación Civil Internacional, destinado a reemplazar al Convenio de París de 1919. Ésta Convención crea el organismo internacional de la aviación civil, conocido originalmente bajo la sigla OPACI, Organismo Provisional de Aviación Civil Internacional, actualmente conocido como Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), el cual, por la tarea que desde su origen ha realizado, constituye uno de los jalones más importantes para el progreso de la aviación²⁴. Otra organización fundamental en el sector es la Asociación Internacional de Transporte Aéreo "IATA" por sus siglas en inglés. Su objetivo principal es crear medios de colaboración entre las compañías aéreas y entre estas y la industria del

²³ http://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/international_aviation_organizations_working_alongside_ican_part_1.htm

²⁴ LENA PAZ, J. A., *Compendio De Derecho Aeronautico*, Edit. Bibliográfica Argentina, Buenos Aires, 1959.

turismo, especialmente el sector de las agencias de viajes²⁵. La IATA moderna es la sucesora de la Asociación de Tráfico Aéreo Internacional, fundada en La Haya en 1919, el año de las primeras líneas aéreas regulares internacionales del mundo. La asociación fue fundada por 57 miembros, de 31 naciones principalmente europeas y norteamericanas. En 1949, el proceso de redacción de un texto constitutivo estaba ampliamente completo y se reflejaba en "Anexos" a la convención de Chicago, el tratado que aún gobierna la conducta de la aviación civil internacional. La primera Conferencia Mundial de Tráfico IATA se celebró en Río de Janeiro en 1947. En 1948, se establece el primer acuerdo multilateral de tráfico de pasajeros (adoptado por las conferencias de tráfico en 1947), que permite que un pasajero vuele a cualquier lugar del mundo, con un boleto, pagando en una sola moneda, sirviéndose de tantas líneas aéreas como necesite. De 57 miembros fundadores en 1945, IATA ahora representa a unas 265 aerolíneas en más de 117 países. Con el 83% del tráfico aéreo mundial, los miembros de la IATA incluyen las principales compañías aéreas que realizan vuelos de carácter regular²⁶. Según el análisis de Ira M. Shepard, la IATA asegura a las personas ,a través de su trabajo, el movimiento alrededor del mundo con su red de aerolíneas y provee soporte profesional esencial como publicaciones, entrenamiento y consultas. Además ofrece beneficios a todas las partes involucradas en el comercio aéreo; simplifica los procesos de viaje y transporte, mientras busca mantener tarifas a bajo coste; garantiza que las aerolíneas operen de manera segura, eficiente y económica, bajo reglas definidas. En definitiva la IATA sirve de intermediario entre el pasajero, los agentes de carga y las aerolíneas²⁷.

²⁵SENGUTTUVAN P. S., *Fundamentals of Air Transport Management*, Excel Books, New Delhi, 2006.

²⁶ <http://www.iata.org/about/members/Pages/index.aspx>

²⁷SHEPARD IRA M., "Air Piracy: The Role of the International Federation of Airline Pilots Associations", *Cornell International Law Journal*, Volume 3 Issue 1 Winter 1970 Article 6, page 84.

4.2 Las organizaciones europeas relacionadas con la navegación aérea.

También a nivel europeo han sido creados órganos regionales de relevancia internacional centrados en la regulación del tráfico aéreo y de gestión de las reglas comunitarias aplicadas en materia. La realización del mercado interior del transporte aéreo a mediados de los años noventa impuso la aplicación en paralelo de un conjunto de normas comunes de carácter obligatorio destinadas a garantizar un nivel uniforme y elevado de seguridad aeronáutica. En la categoría de las organizaciones de mayor interés es La Conferencia Europea de Aviación Civil, CEAC, (en inglés European Civil Aviation Conference, ECAC), una organización intergubernamental creada por la Organización de Aviación Civil Internacional y el Consejo de Europa²⁸. Un organismo europeo de gestión del transporte aéreo se planteó por primera vez cuando la Asamblea Consultiva del Consejo de Europa consideró en 1951 ciertas propuestas que se le presentaban con miras a lograr el mayor grado posible de coordinación en el transporte aéreo inter-europeo. El Consejo de la OACI, en respuesta a la invitación del Consejo de Europa, aprobó en mayo de 1953 una resolución en la que expresaba el deseo de cooperar con el Consejo de Europa sugiriendo que antes de una conferencia a gran escala fuese establecido un comité preparatorio para asegurar que el papel de la OACI sea claro y eficaz y para determinar claramente las cuestiones involucradas. El Comité Preparatorio, integrado por nueve Estados, se reunió en París el noviembre del 1953 y habiendo cumplido las tareas que le habían sido encomendadas por su mandato, informó a la OACI de que había llegado a un acuerdo unánime sobre el orden del día de la conferencia plenaria. La Conferencia de Coordinación del Transporte Aéreo en Europa (CATE), formalmente constituida por la OACI en su reunión de abril de 1954, recomendó la creación de una Organización Europea permanente que estableciera una eficaz coordinación con la OACI en esta región aérea. Se proponía que estuviera formada por autoridades de aviación de alto nivel que permitieran implementar las recomendaciones acordadas. Se propuso, igualmente, que este Organismo se denominara “Conferencia Europea de Aviación Civil “ (ECAC) y se fijó su sede en

²⁸ <https://www.ecac-ceac.org/>

París²⁹. Esta Organización se reunió por primera vez en Estrasburgo, a finales de 1955. Durante la sesión se estableció una Comisión Constitucional que adquirió el estatus de "Conferencia", tal y como se denomina en la actualidad. La citada Conferencia acordó, unánimemente, constituirse como un Organismo subordinado a la OACI e integrado en esa Organización. El propósito de ECAC es promover el desarrollo continuo de la seguridad, la eficiencia y la viabilidad del sistema europeo de transporte aéreo. Para ello la Conferencia se ocupa de armonizar las políticas de aviación civil y los modos de operación entre los estados miembros y promover la compatibilidad de estas con otras zonas del mundo³⁰. La Agencia para la Seguridad de la Aviación Europea (EASA), es un actor relativamente nuevo debido a que es una organización que se derivó de Las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA). La JAA se creó como respuesta de las autoridades aeronáuticas civiles a las necesidades técnicas y económicas de la industria aeronáutica europea y la EASA desde su creación en el 2003 hasta la fecha de hoy se encarga de aspectos medioambientales actuando de forma descentralizada a la JAA que regula los restantes aspectos aeronáuticos. Las responsabilidades de la EASA incluyen: el análisis y la investigación de la seguridad; la autorización de los operadores extranjeros; la elaboración de consejos para la redacción de la legislación UE; la implementación y el control de las normas de seguridad (incluidas las inspecciones en los Estados Miembros); la certificación del tipo de aeronaves y componentes, así como la aprobación de las organizaciones que participan en el diseño, fabricación y mantenimiento de los productos aeronáuticos³¹. Desde 2003, las normas comunes rigen la navegabilidad de las aeronaves, es decir, el modo en que estas deben concebirse, construirse y mantenerse. En 2008, la normativa se extendió a las operaciones aéreas y

²⁹ <https://www.ecac-ceac.org/>

³⁰ From: http://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/ecac_european_civil_aviation_conference.htm

³¹ European Aviation Safety Agency, "Frequently Asked Questions" available at : EASA website: <http://easa.europa.eu>

la formación de la tripulación, a saber, el modo en que las aeronaves deben utilizarse. En 2009, se amplió a la seguridad de las operaciones aeroportuarias, la gestión del tránsito aéreo y el suministro de servicios de navegación aérea. Todas estas normas se aplican tanto a los productos como a las organizaciones y las personas encargadas de su concepción, fabricación, mantenimiento y explotación, incluidas las aeronaves y las compañías de terceros países cuando operan en la Unión. En 2015, la Comisión Europea propuso reforzar estas normas de forma que tuvieran en cuenta, en particular, la evolución de las aeronaves no pilotadas (drones) y las interdependencias entre la seguridad aeronáutica y otros ámbitos, como la seguridad aérea o la protección del medio ambiente³².

4.3 Los Convenios internacionales : Tokio, La Haya y Montreal.

A lo largo de estos dos siglos paralelamente a la creación de organizaciones internacionales se han celebrado, también, varias convenciones y convocado a numerosas conferencias con el fin de instituir un marco jurídico internacional capaz de definir y contrastar el crimen de “apoderamiento ilícito de una aeronave” .El hecho técnico aviatorio ha permitido la facilidad y velocidad de las comunicaciones y hace que la aeronave configure un verdadero “ territorio propio”, cambiante y distinto a los Estados y jurisdicciones sobrevoladas. Por eso se ha considerado a esta actividad como internacional y conectada a temas como la extradición, jurisdicciones concurrentes, ley aplicable y juez competente, entre otros. En el transcurso de la investigación se han encontrado diversas opiniones entre el apoderamiento ilícito de aeronaves y otra figura como es la piratería, vocablo extraído de la actividad marítima. Si bien algunos autores entienden que ambas figuras son una sola, otros en cambio no lo consideran así. El profesor Luis Tapia Salinas en sus trabajos expresa que "obligar a cambiar la ruta a una aeronave mediante la coacción o amenaza de realización de un mal a la tripulación o a los pasajeros, no puede

³²from: “Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and repealing Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council” (COM(2015)0613)

recibir, por inapropiada la denominación de piratería, pues aparte del marcado sabor "maritimista" de la expresión, vinculada con tradiciones y determinadas épocas históricas, es sabido que el termino piratería supone en la casi totalidad de los casos y entre otras condiciones, una actividad y violencias realizadas desde fuera del buque o nave por medio de la intimidación desde tierra o desde otro buque o aeronave o por medio del abordaje"³³. Este término , a pesar de haber sido propuesto en la Conferencia de Tokio de 1963, fue en definitiva rechazado, por cuanto como expresa el Dr. Faidutti: " una forma de piratería contra la aeronave está ya tipificada en el convenio sobre la alta mar" de Ginebra de 1958, donde se contemplan los actos cometidos por la tripulación o pasajeros de una aeronave o buque contra otra aeronave, mientras que lo que se discutía era el acto realizado por personas que van en su interior."³⁴ Así como ha resultado difícil encontrar una denominación que describa adecuadamente esta conducta delictiva, también los legisladores han enfrentado el mismo problema al tratar de definirla. El artículo 11 del Convenio sobre "Las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos A Bordo De Las Aeronaves" firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 , corresponde al primer intento de definición jurídica del crimen de apoderamiento ilícito de aeronaves:

Artículo 11

1. Cuando, mediante violencia o intimidación, una persona cometa a bordo cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o esté a punto de cometer tales actos, los Estados Contratantes tomaran todas las medidas necesarias para que el legítimo Comandante de la aeronave recupere o conserve el control.
2. En los casos previstos en el párrafo anterior, el Estado Contratante en que aterrice la aeronave permitirá a los pasajeros y tripulación que continúen su viaje lo antes posible y devolverá la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

³³ TAPIA SALINAS L., *Curso de Derecho Aeronautico*, Editorial S.A., Barcelona, 1980.

³⁴ FAIDUTTI E., JUAN CARLOS, "El apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo", *Revista de la Escuela de Diplomacia*, Guayaquil, Ecuador, 1973, pp. 55 a 63.

Sin duda alguna el Convenio de Tokio de 1963 no trata de definir un nuevo acto penal internacional, sin embargo procura asegurar la cooperación de los Estados con el fin de devolver a su legítimo propietario, aquellas que hayan sido apoderadas durante el vuelo por los secuestradores, así lo entiende Fernández Brital. Según la teoría de Brian F. Havel, que ha analizado el texto de la Convención de Tokio, ese texto otorga al piloto designado como comandante de la aeronave, poderes casi plenos para restaurar el orden. Para completar esa "micro-jurisdicción" del piloto, el Tratado define también los derechos y deberes de los Estados Partes en el ejercicio de la jurisdicción sobre los criminales. Con el intento de evitar la impunidad de los crímenes debido a leyes nacionales incompletas, se ha evidenciado que la convención de Tokio crea una categoría específica de crímenes de responsabilidad internacionalmente reconocidos. En otras palabras, incluso un Estado firmante que carece de las disposiciones del Código Penal interno sobre crímenes a bordo de aviones puede confiar en el texto del Convenio para llenar el vacío. Esto es cierto también con respecto a la jurisdicción. En los años previos a la ratificación del Convenio de Tokio, varios tribunales de los Estados habían constatado que, si bien algunos delitos cometidos a bordo de aeronaves constituían un delito sustantivo conforme a sus leyes penales nacionales, se surgía un agujero negro jurisdiccional una vez que los aviones abandonaban el espacio aéreo controlado ". En general entonces se mantiene la jurisdicción concurrente, ya que el Convenio no excluye ninguna acción de carácter penal y así abre la posibilidad que otros Estados establezcan su jurisdicción, si la infracción produce efectos en los mismos. Además en su artículo 3º establece como competente al Estado de la Matrícula de la aeronave. Pues bien, como se puede observar, el Convenio de Tokio de 1963 ha logrado dar un paso muy importante sobre este tema, pero sin duda, no satisfizo todas las expectativas. Así quedó demostrado en las conclusiones de las III Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial celebradas en Buenos Aires, entre el 20 y el 23 de mayo de 1969. En las mismas se expresó la necesidad de enmendarlo para su eficiencia y competitividad .A partir de 1968, los apoderamientos de aviones se

multiplicaron y extendieron a otras regiones del mundo. Esta evolución llevó a la OACI a elaborar, en menos de dos años, un Convenio para la "Represión Del Apoderamiento Ilícito De Aeronaves", adoptado en La Haya el 16 de diciembre de 1970³⁵. Dicho Convenio marca un momento decisivo en la represión penal internacional y ha servido de modelo a numerosos instrumentos que, con frecuencia, reproducen sus disposiciones fundamentales. El preámbulo de la Convención indica la urgencia de la conferencia y su misión y si bien no difiere mucho de lo legislado en el anterior, es menester hacer algunas observaciones. En primer lugar en esta Convención no se utiliza el vocablo "piratería", ya que el mismo obedece a términos marítimos. Según la opinión de Tapia Salinas³⁶, el enfoque adoptado en La Haya es más amplio que el de Tokio; en su artículo 1 otorga mayor amplitud al considerar el elemento subjetivo del crimen que en Tokio ya que considera indispensable la violencia (y el cumplimiento de su finalidad), la amenaza de violencia y "cualquier otra forma de intimidación". Según el mismo autor, otra novedad importante del acuerdo es reducir a una sola definición el concepto de "período de vuelo" contenido en la Convención de Tokio en cuatro artículos. Citando directamente la definición adoptada en La Haya:

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 continua hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo.

Es de observar, por tanto, que el convenio sólo hace referencia a los criminales en la medida en que se encuentren a bordo de la aeronave en la que se comete el delito. Por

³⁵JOYNER N.D., "Aerial Hijacking As An International Crime", The International and Comparative Law Quarterly, Vol. 25, No. 1 (Jan., 1976), Oceana , pp. 248-250.

³⁶ TAPIA SALINAS, L., "Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio", Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y Espacial, Colección de Jurídicos, Volumen I; Madrid, España. 1978 , p.262.

supuesto, si lo desean, los Estados parte pueden acusar y juzgar a los cómplices en tierra, pero no tienen obligación de hacerlo y las disposiciones del convenio relativas a la extradición no se aplican en este caso. Pero el punto más importante de este Convenio está en su artículo 2, el cual hace que los Estados Contratantes se obliguen a establecer para el delito penas severas. De otra forma pero el Convenio no clarifica qué se entiende con el término "penas severas". En cuanto a la jurisdicción internacional se establece un sistema especial, ya que el Estado Contratante tiene jurisdicción cuando el delito se comete a bordo o de una aeronave matriculada en ese Estado; si aterriza en su territorio con el delincuente a bordo, o bien se encuentre en él y no conceda la extradición. En ese caso debe juzgarlo. Tampoco excluye ninguna jurisdicción penal. Queriendo sacar conclusiones, por lo tanto, si bien, por una parte, el Convenio contiene la primera definición jurídica del delito, por otra, su alcance se limita a él crimen de apoderamiento de una aeronave cometida por personas "a bordo"; el que excluye del alcance de sus disposiciones todos los intentos de la tierra y todos los actos de violencia contra otros servicios o instalaciones de la aviación civil como aeropuertos, torres de control y otras infraestructuras terrestres³⁷. Después de poco tiempo de la firma del Convenio de La Haya, la comunidad internacional se dio cuenta de que la Convención ya había sido superada por la realidad de los hechos. Fueron cometidos ataques a las aeronaves en el suelo, bombardeos a bordo o comunicaciones de informaciones falsas sobre e incluso amenazó con destruir las instalaciones de tierra o fueron destruidos. Entonces fue necesario ampliar los tipos penales establecidos en el Convenio de La Haya. El tercero de los Convenios de Derecho Aeronáutico Penal, concluido en Montreal, Canadá el 23 de noviembre de 1971 se refiere a la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil. Según el análisis del Profesor Havel: "a pesar de los obvios defectos de aplicación de los tratados anteriores, la Convención de Montreal de 1971 y su Protocolo de enmienda de 1988, mantuvo el modelo de Tokio y de La Haya en materia de

³⁷FOGLIA, R. A. y MERCADO, Á., *Derecho Aeronáutico*, Ed Abeledo- Perrot. Buenos Aires, 1976.

enjuiciamiento y extradición. Montreal criminaliza cualquier acto (o intento de acto) de violencia a bordo de una aeronave "en vuelo" si ese acto es probable que ponga en peligro la seguridad de esa aeronave, así como cualquier acto (o intento) que destruya o dañe una aeronave. Aeronaves "en servicio", incluyendo, entre otras cosas, la colocación de un artefacto explosivo en la aeronave. Otras ofensas nuevas incluyen poner en peligro la seguridad de un avión a través del sabotaje de las instalaciones de navegación aérea sobre el terreno o proporcionar información falsa que comprometa la seguridad de la aeronave³⁸". Las innovaciones más interesantes hechas por Montreal corresponden a la noción de aeronave en servicio. El artículo 2 sirve para definir este concepto:

A los fines del presente Convenio³⁹:

a) 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 y de las personas y bienes a bordo;

b) se considerará 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 de cualquier aterrizaje; el período en 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 significa que incluso los delitos cometidos contra una aeronave estacionaria y hasta un día después de haber aterrizado estarán cubiertos por la Convención. Como Tapia

³⁸ HAVEL B.,SANCHEZ G.,*The Principles and Practice of International Aviation Law*, Cambridge University Press, 2014.

³⁹ Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation (Montreal Convention, 1971) Art.2.b.

Salinas expresa este instrumento, "junto con los dos anteriores acuerdos forman la trilogía que tiende a asegurar de manera preventiva y represiva ultrajes a la navegación aérea" La gran diferencia entre las dos convenciones es que Montreal crea nuevos tipos delictivos. En ese sentido siempre según las teorías de Tapia Salinas "es prácticamente análoga a la de La Haya, y 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 una aeronave, sino de todo atentado contra la seguridad de la aviación civil⁴⁰".

4.4 La Convención Internacional Contra La Toma De Rehenes

El impulso para la negociación de la Convención Internacional contra la toma de rehenes ("Convención de rehenes") fue la proliferación de la toma de rehenes en los años setenta⁴¹. En septiembre de 1976, la República Federal de Alemania propuso que se incluyera en el programa de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas la redacción de una convención para abordar el problema. Los rehenes habían sido recientemente tomados en la embajada alemana en Suecia en abril de 1975. Mientras que la toma de rehenes ya estaba prohibida por el derecho internacional humanitario, incluso como crimen de guerra, todavía no había ningún instrumento internacional que abordara la toma de rehenes fuera del conflicto armado. Tampoco los pocos convenios "antiterroristas" existentes trataban adecuadamente el problema, ya que se limitaban a contextos específicos como la seguridad de las aeronaves o los daños a las personas.⁴² Las normas existentes de derecho internacional general también eran insuficientes; Por ejemplo, las normas sobre la inviolabilidad de las instalaciones y del personal diplomático no cubren a víctimas

⁴⁰ TAPIAS SALINAS, ob.cit. p 523.

⁴¹ LAMBERT J., *Terrorism and Hostages in International Law: A Commentary on the Hostages Convention 1979*, Cambridge, Grotius Publications, 1990.

externas, ni criminalizan a los autores ni imponen obligaciones directamente a actores no estatales que no pueden ser considerados responsables por ningún Estado.

4.5 El Convenio Sobre La Marcación De Explosivos Plásticos Para Los Fines De Detección

A partir de la resolución 635 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas del 14 de junio de 1989 y la 44/29 del 04 de diciembre del mismo año, adoptada por la Asamblea General, en las que se pide a la organización de Aviación Civil Internacional que incremente su labor para establecer un régimen internacional de marcas de explosivos plásticos, se produce en el 1991 la adopción del Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los fines de Detección. Con la adopción de este Convenio y con el compromiso de los Estados en lo que tienen que ver con la marcación, se busca evitar cualquier atentado contra la actividad aeronáutica que fuese a llevarse a cabo con explosivos plásticos que no eran detectables por los sistemas de seguridad utilizados en los aeropuertos internacionales y por los operadores aéreos, al tiempo que compromete a las Partes en el mismo, a adoptar las medidas necesarias para prohibir e impedir la fabricación en su territorio de explosivos sin marcar; impedir su entrada y salida y ejercer un control estricto, eficaz e infalible sobre la tenencia y transferencia de éstos en su territorio⁴³.

⁴²Saul B., *International Convention Against the Taking of Hostages*, International Law Press, University of Sydney, Australia, 2014.

⁴³ From "Administrative Package For Ratification Of Or Accession To The Convention On The Marking Of Plastic Explosives For The Purpose Of Detection" http://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mex_en.pdf



5. Principales avances de la Comunidad Internacional en materia de seguridad de aviación mundial

De acuerdo con el análisis de la Sra. Aigul Mukash, quien subraya que: "En la década de 1980, la peligrosa tendencia hacia la propagación del terrorismo "aéreo" como herramienta de presión política y propaganda llegó a su fin. Contribuyeron a esto varios factores, entre ellos: El despliegue y la rápida mejora de los medios técnicos de seguridad aeroportuaria, que dificultaban a los terroristas llevar encubiertamente armas y municiones a bordo de los aviones; Creación y uso efectivo de equipos especiales antiterroristas (como los desplegados en el rescate de rehenes en Mogadiscio, Entebbe, etc.); Implementación de contramedidas por parte de algunos Estados contra líderes de estructuras terroristas; cambios en la conciencia pública, es decir, la percepción del secuestro como un acto explícitamente terrorista, más que como un "acto de lucha por la libertad". La profesora Mukash continúa su disertación evidenciando cómo una nueva forma de terrorismo se ha desarrollado desde la segunda mitad de los años 80. Este nuevo fenómeno también fue moldeado y apoyado por los cambios en el sector de los medios de comunicación, hecho que aceleró el crecimiento de su importancia⁴⁴. El terrorismo, como fenómeno sociopolítico independiente y auto-productente de la violencia, no es fenómeno de ahora sino también se ha desarrollado a lo largo de la historia de la civilización humana. Sin embargo, en el siglo XXI, el terrorismo se ha convertido en un importante factor geopolítico, capaz de causar una crisis sistémica a nivel mundial. Los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 marcaron el comienzo de un nuevo período en la historia moderna. Este período se caracteriza por la inestabilidad, la imprevisibilidad y la remodelación de sistemas complejos, que incluyen tanto los nuevos como los tradicionales desafíos y amenazas. De particular importancia

⁴⁴ MUKASH A., *Aviation Terrorism*, Eurasian National University, city Astana – Kazakhstan, p.89.

en la última categoría es, sin lugar a dudas, la aparición del terrorismo como una amenaza verdaderamente global⁴⁵

5.1. La respuesta internacional a los ataques del 11-s

La cuestión del terrorismo ha figurado en la agenda internacional desde 1934, cuando la Liga de las Naciones dio el primer gran paso hacia la prohibición de ese flagelo al debatir un proyecto de convenio para la prevención y represión del terrorismo⁴⁶. Aunque el convenio fue finalmente aprobado en 1937, nunca entró en vigor. Desde entonces, la comunidad internacional, por conducto de la Asamblea General y los organismos especializados de las Naciones Unidas, ha aprobado 16 instrumentos jurídicos internacionales de lucha contra el terrorismo que se ocupan de cuestiones que abarcan desde el secuestro de aeronaves y la toma de rehenes hasta el posible uso de armas nucleares por terrorista. Después de los atentados del 11-S, todo el mundo se enfrentó hombro con hombro en el luto, la solidaridad, la simpatía y la amistad con el pueblo de los Estados Unidos. Los diplomáticos se pusieron manos a la obra para elaborar una respuesta internacional coordinada al asalto. La respuesta del Consejo de Seguridad a los acontecimientos del 11 de septiembre no tuvo precedentes y señaló la aparición de una nueva dinámica. El nivel de cooperación entre los miembros del Consejo en el trato con el terrorismo alcanzó niveles nuevos y sin precedentes, y dio lugar a una serie de acciones. El 12 de septiembre de 2001, justo un día después de los atentados, el Consejo de Seguridad adoptó por unanimidad la Resolución 1368⁴⁷, que reconocía el derecho inherente a los Estados de actuar en legítima defensa individual o colectiva de conformidad con el Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas y reconoció

⁴⁵ ARASLY J., "Terrorism and Civil Aviation Security: Problems and Trends", paper presented to a meeting of the Combating Terrorism Working Group of the Pp. Consortium, Sarajevo, February 2004.

⁴⁶ FERNÁNDEZ DE GURMENDI S. A., "Iniciativas de las Naciones Unidas para combatir el terrorismo internacional", Revista de Relaciones Internacionales Nro. 17, Junio de 2011, Universidad Autónoma de Madrid, España

implícitamente que el terrorismo del 11 de septiembre constituyó un ataque contra los Estados Unidos⁴⁸. En otras palabras, la Resolución 1368 otorgó legitimidad internacional para posibles acciones militares contra los perpetradores de los ataques. Este concepto se aclara con la expresión: "Su disposición a adoptar todas las medidas necesarias para responder a los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 y combatir todas las formas de terrorismo." La resolución aprobada el 28 de septiembre de 2001 fue una de las más radicales de todas las resoluciones de la ONU jamás consideradas. Sin precedentes en la historia del Consejo de Seguridad, la Resolución 1373⁴⁹ estableció obligaciones legales obligatorias para todos los Estados de crear un marco legal interno específico para combatir el terrorismo y estableció modalidades para la cooperación contra los terroristas. En el detalle La resolución 1373 (2001) insta a los Estados Miembros a adoptar una serie de medidas destinadas a reforzar su capacidad jurídica e institucional para combatir las actividades terroristas, entre las que figuran las siguientes: tipificar como delito la financiación del terrorismo; congelar sin dilación los fondos de las personas que participen en la comisión de actos de terrorismo ;denegar cualquier tipo de apoyo financiero a grupos terroristas; prohibir la provisión de refugio o de cualquier tipo de asistencia o apoyo a terroristas; intercambiar información con otros gobiernos en relación con cualquier grupo que cometa o se proponga cometer actos de terrorismo; cooperar con otros gobiernos a fin de investigar, detectar, arrestar, extraditar y enjuiciar a personas que participen en la comisión de dichos actos; y tipificar como delito en la legislación nacional el suministro de apoyo activo o pasivo a quienes cometan actos de terrorismo y enjuiciar a las personas culpables de ese delito⁵⁰. La resolución fue adoptada en virtud del Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, por lo que es vinculante para todos los Estados miembros de las Naciones Unidas. La respuesta de los Estados a los requisitos de la Resolución 1373, como la

⁴⁷ [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1368\(2001\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1368(2001))

⁴⁸ WARD, CURTIS A., *Convergence of International Law and International Relations in Combating International Terrorism : the Role of the United Nations* ,Routledge , London, 2007 .

⁴⁹ [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1373\(2001\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1373(2001))

propia resolución, no ha tenido precedentes. La mayoría de los Estados miembros de las Naciones Unidas se han convertido en estados partes de los 12 convenios y protocolos internacionales contra el terrorismo y han aplicado las disposiciones de estos instrumentos jurídicos en sus leyes nacionales facilitando la cooperación interestatal en la lucha contra el terrorismo. A través de este proceso, la comunidad internacional en su conjunto ha fortalecido significativamente su capacidad para suprimir y prevenir actos de terrorismo por parte de actores no estatales y para prevenir el apoyo de otros estados-activo y pasivo – a los terroristas y grupos terroristas. Otras resoluciones se adoptaron en virtud del Capítulo VII que imponían nuevas sanciones contra los talibanes y Bin Laden, así como contra los individuos y grupos asociados a ellos. Aprobada el 28 de septiembre de 2001, la resolución también estableció el Comité contra el Terrorismo, que está integrado por los 15 miembros del Consejo de Seguridad y cuya misión consiste en vigilar la aplicación de esa resolución. La labor de vigilancia del Comité se vio reforzada cuando el Consejo de Seguridad decidió establecer la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo el 26 de marzo de 2004, en virtud de la resolución 1535⁵¹ (2004), a fin de que prestara asistencia al Comité. El 8 de septiembre de 2006, la Asamblea General aprobó la resolución A/RES/60/288⁵² con objeto de crear una estrategia mundial de lucha contra el terrorismo, primera vez en la historia que la totalidad de los Estados Miembros convinieron en un enfoque estratégico y operacional común de la lucha contra el terrorismo. El plan detallado, que se sustenta en la condena coherente e inequívoca del terrorismo por los Estados Miembros, tiene por objeto fortalecer la capacidad individual y colectiva de los países y de las Naciones Unidas para prevenir y combatir el terrorismo, y sienta las bases para que se protejan los derechos humanos y se respete el imperio de la ley. Entre las nuevas iniciativas figuran la creación, de manera voluntaria, de sistemas de ayuda que atiendan a las necesidades de las víctimas del terrorismo y sus familiares; la promoción de la participación de la sociedad civil y las organizaciones regionales y subregionales en la lucha contra el

⁵⁰ From <http://www.un.org/press/en/2001/sc7158.doc.htm>

⁵¹ [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1535\(2004\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1535(2004))

⁵² http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/60/288

terrorismo, y el establecimiento de alianzas con el sector empresarial a fin de prevenir ataques terroristas⁵³.

5.2. Logros en Beijing

A finales de 2010, una Conferencia diplomática de la OACI en Beijing adoptó dos nuevos tratados antiterrorismo destinados a mejorar la seguridad de la aviación y a criminalizar los actos delictivos del 11 de septiembre: El Convenio Para La Represión De Actos Ilícitos Relacionados Con La Aviación Civil Internacional, y el Protocolo Complementario al Convenio de La Haya de 1970 para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves. Unos 400 participantes de más de 80 Estados y organizaciones internacionales asistieron al evento⁵⁴. Según las mismas palabras del Director de entonces de la Oficina de asuntos jurídicos y relaciones exteriores de la OACI, Denys Wibaux: "El Convenio y Protocolo de Beijing, tomados conjuntamente, establecen efectivamente un marco de seguridad de aviación civil mucho más amplio y más sólido", recalcó Wibaux. "Los actos terroristas contra la aviación civil son una amenaza continua y significativa para la estabilidad política y económica mundial. Representa un inicio prometedor que el Convenio de Beijing recibió 18 firmas el día en que fue adoptado y el Protocolo de Beijing recibió 19, y confiamos en que los nuevos tratados recibirán el apoyo más amplio posible con la mayor celeridad posible. Su adopción fue un gran éxito para la aviación civil, pero serán verdaderamente exitosos sólo cuando estén implementados en la legislación local de los Estados.⁵⁵" Para evidenciar que representa en concreto el Convenio a nivel de logro histórico en asuntos legales y seguridad de la aviación decidí referirme a la obra de Izabela Kraśnicka y Magdalena Perkowska⁵⁶. Refiriéndose al artículo 1, señalan que: "La lista incluida en el art. 1 es

⁵³ Véanse, asimismo, las resoluciones del Consejo de Seguridad 1535 (2004), 1566 (2004), 1624 (2005), 1787 (2007) y 1805 (2008).

⁵⁴ From: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing_Conv_ES.pdf

⁵⁵ From: http://www.icao.int/publications/journalsreports/2011/6601_es.pdf

⁵⁶ KRAŚNICKA I., PERKOWSKA M., *New counter-terrorism legal instruments under the auspices of the international civil aviation organization*, Białostockie Studia Prawnicze, Białystok 2010.

una respuesta y una actualización de las amenazas más desafiantes que podrían utilizarse en el terrorismo aéreo; La nueva ley enumera, por ejemplo, el uso de " una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente" como reflejo directo de las acciones del 11 de septiembre. También considera como criminal quien libere o descargue desde una aeronave en servicio un arma BQN o un material explosivo, radiactivo, o sustancias similares de un modo que cause o probablemente cause la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente. Los "delitos de transporte" fueron finalmente incluidos en la lista con una disposición en la que el transporte de algunos artículos y materiales peligrosos (utilizados en actividades nucleares) no serán castigado mientras sean transportados de acuerdo con las leyes aplicables de tratados multilaterales de no proliferación . También es ilegal comunicar información falsa poniendo en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo. Establece que una amenaza creíble de cometer tal delito es ya un delito en sí, así como la asistencia a un criminal para eludir la investigación, el enjuiciamiento o la pena y que la conspiración para cometer un delito, o su equivalente, también es punible bajo el nuevo régimen. Continuando el análisis de los otros artículos: El artículo 5 excluye la aplicación del Convenio a las aeronaves utilizadas en los servicios militares, de aduanas o de policía (fue uno de los problemas debatidos durante toda la conferencia diplomática).

La cuestión de una nueva jurisdicción adicional para un Estado cuyo ciudadano cometió el delito fue abordada en el art. 8:

2.Cada Estado Parte podrá establecer su jurisdicción sobre cualquiera de dichos delitos en los siguientes casos:

- a) Si el delito se comete contra un nacional de ese Estado;
- b) Si el delito lo comete una persona apátrida que tiene su residencia habitual en el territorio de ese Estado.

3. Asimismo, cada Estado Parte tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos previstos en el Artículo 1, en caso de que el probable responsable se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición de esa persona, conforme al Artículo 12, a ninguno de los Estados Partes que han establecido su jurisdicción de conformidad con los párrafos aplicables de este artículo con respecto a esos delitos.

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

Los artículos 9 a 11 establecen que hace el Estado en cuyo territorio se encuentre el responsable o el probable responsable. Por primera vez, garantiza al infractor un trato justo durante cualquier procedimiento (artículo 11 de la Convención). Los principios de extradición se incluyen en los artículos 13 a 14, presentando también algunas nuevas soluciones. Por ejemplo, tal como se dispone en el artículo 13, "Ninguno de los delitos previstos en el Artículo 1 se considerará, para los fines de extradición o de asistencia judicial recíproca, como delito político, como delito conexo a un delito político ni como delito inspirado por motivos políticos. Por consiguiente, no podrá rechazarse una solicitud de extradición o de asistencia judicial recíproca formulada en relación con un delito de ese carácter por la única razón de que se refiere a un delito político, a un delito conexo a un delito político o a un delito inspirado por motivos políticos"⁵⁷.

El Protocolo Complementario al Convenio de La Haya de 1970 para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves modifica el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (el Convenio de La Haya de 1970) entre los Estados Partes.⁵⁸ Asimismo, el Protocolo establece específicamente la responsabilidad penal de los instigadores y organizadores de un delito, así como de los que, a sabiendas, asistan a quien haya cometido delito a evadir la investigación, el enjuiciamiento o la pena. Toda persona que amenace con cometer un delito podrá ser penalmente responsable cuando las circunstancias indiquen que la amenaza es verosímil. En determinadas condiciones, puede ser punible el acuerdo para contribuir o la contribución efectiva a la comisión de un delito, independientemente de que el delito llegue a perpetrarse o no. Una persona jurídica puede ser penalmente responsable si así lo prevé la legislación nacional. El Protocolo amplía también los fundamentos relativos a la jurisdicción, puesto que requiere que cada Estado Parte tome las medidas necesarias para establecer jurisdicción

⁵⁷ KRAŚNICKA I., PERKOWSKA M., *New counter-terrorism legal instruments under the auspices of the international civil aviation organization*, Białostockie Studia Prawnicze, Białystok 2010.

⁵⁸ KRAŚNICKA I., PERKOWSKA M., obra citada

cuando quien cometa el delito sea un nacional de ese Estado, y permite que cada Estado Parte establezca jurisdicción cuando la víctima del delito sea uno de sus nacionales. Afirmar además los principios de trato equitativo y de no discriminación. El Protocolo contiene también una cláusula que prevé que un Estado no puede rehusarse a extraditar a una persona que haya cometido delito por la sola razón de que el delito sea un delito político⁵⁹.

5.3. Las medidas de la Unión Europea desde los Acuerdos PNR hacia la Visión 2020

Los atentados terroristas del 11 de septiembre contra Estados Unidos y la posterior revelación de las células de Al Qaeda en Europa dieron un nuevo impulso a las iniciativas de la Unión Europea para combatir el terrorismo y mejorar la cooperación policial y judicial entre sus Estados miembros. Otros incidentes mortales en Europa, como los atentados de Madrid y Londres respectivamente, en 2004 y 2005, inyectaron aún más urgencia en el fortalecimiento de la capacidad antiterrorista de la UE. Entre otras medidas, la UE ha establecido una definición común de terrorismo y una lista de grupos terroristas compartida por todos los Estados Miembros, una orden de detención común, herramientas innovadoras para reprimir el financiamiento del terrorismo y nuevas medidas para reforzar los controles externos de la UE y mejorar la seguridad de los medios de transporte⁶⁰. A lo largo de los años, la UE también ha alentado a los Estados miembros a dedicar recursos a combatir la radicalización y el reclutamiento de terroristas; Estos esfuerzos han recibido una atención renovada a la luz de las

⁵⁹ Protocol Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at Beijing on 10 September 2010 (Doc 9959). http://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/Beijing_protocol_EN.pdf

⁶⁰ Véanse: Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo de 20 de julio de 2010 – La política antiterrorista de la UE: logros principales y retos futuros [COM(2010) 386 final – no publicada en el Diario Oficial].

preocupaciones sobre las amenazas planteadas por los combatientes europeos que regresan de los conflictos en Siria e Irak, en particular sucesivamente a los ataques del 13 de noviembre de 2015 en París, Francia. Promover la aplicación de la ley y la cooperación de los servicios secretos con los Estados Unidos ha sido otra prioridad de la UE desde 2001. Desde el 11 de septiembre, los contactos entre los funcionarios de EE.UU. y la UE en cuestiones de política policial, judicial y de control de fronteras han aumentado sustancialmente. Se han alcanzado varios acuerdos entre Estados Unidos y la UE; Entre ellos los acuerdos de intercambio de información entre los Estados Unidos y los órganos policiales y judiciales de la UE, los tratados entre Estados Unidos y la UE sobre extradición y asistencia judicial recíproca y acuerdos sobre datos de los pasajeros. Además, Estados Unidos y la UE han estado trabajando juntos para frenar el financiamiento del terrorismo ,fortalecer la seguridad del transporte y combatir el fenómeno de los “foreign fighter” ⁶¹. A este respecto, una de las principales innovaciones, también en relación con las relaciones bilaterales entre los Estados Unidos y la UE, ha sido el establecimiento de los datos de reserva del Registro de nombres de pasajeros (PNR). La UE ha firmado acuerdos bilaterales de registro de nombres de pasajeros con los Estados Unidos, Canadá y Australia. Los datos del registro de nombres de pasajeros (PNR) son informaciones personales que proporcionan los pasajeros y que recogen y conservan las compañías aéreas. Incluyen datos como el nombre del pasajero, fechas de vuelos, itinerarios, asientos, equipaje, información de contacto y medios de pago. La propuesta de Directiva presentada por la Comisión va encaminada a reglamentar la transferencia de dichos datos PNR a las autoridades policiales de los Estados miembros así como el tratamiento de los mismos a fines de prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de los delitos de terrorismo y de la delincuencia grave. Con objeto de proteger los derechos fundamentales a la protección de los datos personales, a la intimidad y a la no discriminación, la Directiva

⁶¹ ARCHICK K., “U.S.-EU Cooperation Against Terrorism”, Congressional Research Service, n. 7-5700 ,December 2014, p.2.

incluye una serie de limitaciones de la transferencia, el tratamiento y la conservación de los datos PNR; en particular los datos PNR solo pueden conservarse durante un periodo de cinco años y deben despersonalizarse pasados seis meses de forma que el interesado deje de ser identificable inmediatamente ⁶².

La Agencia Europea de Seguridad Aérea, los Estados miembros y la industria de producción desempeñan un papel destacado en materia de seguridad aérea. A nivel europeo, esta acción es coordinada por la Agencia y documentada en el Plan Europeo de Seguridad Aérea (EPAS) ⁶³. La quinta edición del EPAS cubre el quinquenio entre 2016 y 2020 y forma parte integrante de las actividades de programación del Organismo. El principal objetivo del EPAS es crear un enfoque común sobre las cuestiones europeas de seguridad de la aviación como continuación del trabajo europeo para aumentar la seguridad de la aviación y cumplir con las normas de la OACI. Este enfoque mejora la trazabilidad y refuerza el compromiso con las iniciativas actuales, al tiempo que contribuye a evitar la duplicación, la superposición de las iniciativas de seguridad y la competencia por los recursos. Si bien algunas cuestiones de seguridad se mantienen a nivel nacional y se abordan únicamente en el marco del Programa de Seguridad del Estado (SSP), hay otros casos en que las cuestiones comunes de alcance paneuropeo requieren una acción colectiva. El EPAS es la salida documentada de un proceso de gestión de riesgos de seguridad a nivel de la UE ⁶⁴. El EPAS también tiene en cuenta los objetivos y categorías de accidentes mundiales identificados en el Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP).

⁶² Veanse: Propuesta de Directiva Del Parlamento Europeo Y Del Consejo relativa a la utilización de datos del registro de nombres de los pasajeros para la prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de delitos terroristas y delitos graves - COM(2011) 32 final.

⁶³ REGLAMENTO (CE) No 2096/2005 DE LA COMISIÓN de 20 de diciembre de 2005 por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea.

⁶⁴ Veanse: The European Plan for Aviation Safety (EPAS) 2016-2020 – Leaflet : <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/european-plan-aviation-safety-epas-2016-2020-leaflet>

5.4 Retos abiertos : El Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación

El Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP, Global Aviation Safety Plan) corresponde con un marco de referencia único para todos los Estados y actores relevantes en materia de seguridad aérea que permite coordinar y orientar las políticas e iniciativas de seguridad operacional a nivel mundial, con el objetivo de reducir el riesgo de accidentes en la aviación civil⁶⁵. Según el mismo documento del Plan se indica que: “Ante los pronósticos que prevén una duplicación del tráfico aéreo en los próximos 15 años, se vuelve imperativo anticiparse a los riesgos actuales y emergentes de seguridad operacional y gestionar cuidadosamente un crecimiento tan importante de la capacidad con acciones estratégicas en materia de reglamentación y de infraestructura. En consecuencia, es imprescindible que los Estados y las regiones sigan concentrándose en establecer, actualizar y atender sus prioridades de seguridad operacional en su afán por impulsar el desarrollo de sus sectores del transporte aéreo. Para que la mejora continua de la seguridad operacional y la modernización armonizada de la navegación aérea mundial avancen a la par, resulta esencial la planificación mundial, regional y estatal de la seguridad operacional de la aviación. Esto también facilita el crecimiento seguro y sostenido, el aumento de la eficiencia y la administración ambiental responsable que esperan y reclaman de los organismos aeronáuticos gubernamentales y de la industria las sociedades y economías de todo el mundo⁶⁶.”

El GASP define 12 estrategias orientadas al logro del Objetivo estratégico de la OACI en materia de seguridad operacional. En el plan se fija una estrategia de mejoramiento continuo para que los Estados la implanten en los próximos 15 años por medio del

⁶⁵ ROSSI DAL POZZO F., EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights , Springer International Publishing , Switzerland, 2015.

establecimiento de sistemas de seguridad operacional de la aviación básicos y, después, más avanzados. Sin embargo, uno de los puntos fuertes del GASP es que si bien ahí se establecen objetivos y prioridades mundiales, se permite que los Estados y las regiones planifiquen y definan sus propios enfoques específicos para alcanzar estos objetivos y atender estas prioridades de acuerdo con las capacidades de supervisión de la seguridad operacional de los Estados miembros, los SSP y los procesos de seguridad operacional necesarios para apoyar los sistemas de navegación aérea del futuro⁶⁷. En este contexto de expansión y complejidad creciente del sistema del transporte aéreo mundial, la OACI ha propuesto una Hoja de Ruta para la seguridad de la aviación con el objetivo de seguir mejorando los índices de seguridad aérea. La iniciativa de la Hoja de Ruta, integrada en el Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP, Global Aviation Safety Plan) cuenta con el respaldo y el apoyo de las principales organizaciones representativas del sistema aérea como: Airbus, Boeing, el Consejo Internacional de Aeropuertos, la Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea, y la Fundación para la Seguridad de Vuelo. La Hoja de Ruta proporciona un medio para asegurar que los resultados de las iniciativas de seguridad operacional en todo el mundo sean eficientes mediante la coordinación de esfuerzos, reduciendo de esta manera las incongruencias y la duplicación.⁶⁸

⁶⁶ OACI, "Plan global para la seguridad operacional de la aviación 2017-2019" Segunda edición 2016

⁶⁷ OACI, "Plan global para la seguridad operacional de la aviación 2017-2019" Segunda edición 2016

⁶⁸ Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional a Nivel Mundial : <https://apcae.files.wordpress.com/2009/05/hoja-de-ruta-seguridad-operacional.pdf>

Conclusiones

El transporte aéreo de uso civil representa uno de los medios de comunicación social más avanzados que supera las meras fronteras estatales y que merece entonces por su importancia y utilidad, toda la atención y protección posibles. Hoy en día se considera el transporte por aire el de menores índices en las tablas de siniestros, alcanzando niveles de seguridad en el campo tecnológico siempre mayores. En ese sentido han sido las conductas antisociales del hombre, dirigidas contra el funcionamiento y la estructura de la aviación civil para aprovechar su internacionalidad e importancia, a comprometer los logros anteriores. Los atentados contra la navegación aérea, no dañan solamente los intereses particulares de los Estados, sino que algunos afectan a toda la humanidad, entendida como el titular de un interés tan importante como es la seguridad del tráfico aéreo. La condena generalizada a tales actos ha producido como hemos visto en la memoria en una intensa actividad tanto estatal como internacional de creación de nuevos marcos jurídicos con el fin de reprimir el crimen de apoderamiento ilícito de aviones. Sobre la base de estas premisas y a lo largo del análisis, la pregunta base de todo el trabajo además de analizar los elementos que han constituido y constituyen el crimen, ha sido evidenciar si la comunidad internacional es capaz de combatir la insurgencia de este delito y salvaguardar la sociedad civil asegurando el uso de un servicio fundamental como el que representa el empleo en la aviación civil. Dar una respuesta unívoca a esta pregunta no ha constituido una tarea fácil, y de hecho no obstante en la obra hemos analizado los textos normativos más importantes del sector queda claro que permanecen agujeros negros que permiten el repetirse de episodios delictivos. Después del 11 de Septiembre del 2001 los pasajeros viajan nerviosos y sintiéndose observados en todo momento. Con el tiempo, el miedo ha disminuido pero el temor aún está presente. Son muchos los que se muestran alerta ante cualquier indicio de conducta sospechosa aunque con los cambios de seguridad realizados parece que no hay razón para tener miedo. Como hemos evidenciado esta falta de confianza se debe a la aparición de nuevas formas de terrorismo que siguen diferentes reglas y modalidades de ataque. Los recursos dedicados por los Estados Unidos y sus aliados desde el 11 de septiembre para disuadir a los ataques en patria, desde la mejora de la inspección aeroportuaria a las "no fly lists" hasta un aumento masivo de la cantidad de datos recopilados y analizados no han dado los frutos

esperados. De hecho tan difusa es la amenaza ahora, y tanto mayor el atractivo de ISIS para algunos que viven en los países occidentales que una corriente de ataques más pequeños pero mortales se ha convertido en la norma. Es muy difícil poder anticipar los planes de los terroristas y en ese sentido parece que la Comunidad Internacional está fallando su misión. Es importante pero señalar que la Comunidad Internacional, ha tenido que enfrentarse con la evolución de una amenaza que actúa sobre la frágil frontera entre las necesidades de protección / prevención y la comprensión de las garantías de los derechos individuales. Con este fin, el papel de las Conferencias y la acción de las Organizaciones Internacionales ha intentado mitigar las restricciones introducidas por los Estados Soberanos. Para acabar entonces no parece posible establecer aquí si la Comunidad Internacional ha tenido éxito en esta enorme tarea, es cierto que como afirmó el mismo Presidente Eisenhower: " "Si quieres seguridad total, ve a la cárcel. No tendrás que preocuparte por la alimentación, la vestimenta, la atención médica... Sólo te faltará la libertad."

Bibliografía

Obras generales y monografías

COCKBURN, P., *Isis. El retorno de la yihad*, Editorial Planeta, S. A. .Barcelona, 2015.

COOLEY, J. K., *Guerras profanas: Afganistán, Estados Unidos y el terrorismo internacional*, Siglo XXI, Madrid, 2002.

FOGLIA, R. A. y MERCADO, Á., *Derecho Aeronáutico*, Ed Abeledo- Perrot. Bs As, 1976.

HAVEL B.,SANCHEZ G.,*The Principles and Practice of International Aviation Law*, Cambridge University Press, 2014.

KRAŚNICKA I., PERKOWSKA M., *New counter-terrorism legal instruments under the auspices of the international civil aviation organization*, Białostockie Studia Prawnicze, Białystok 2010.

LAMBERT J., *Terrorism and Hostages in International Law: A Commentary on the Hostages Convention 1979*, Cambridge, Grotius Publications, 1990.

LENA PAZ, J. A.,*Compendio De Derecho Aeronautico*.,Edit. Bibliográfica Argentina, Buenos Aires,1959.

MACKENZIE D., *ICAO: A History of the International Civil Aviation Organization*, University of Toronto Press Incorporated, Toronto Canada , 2010.

MARTÍNEZ MARTÍNEZ E., *Jurisprudencia internacional sobre la Convención de Varsovia de 1929 referente a la responsabilidad civil del porteador aéreo*, Editorial Jurídica de Chile,1962.

MAPELLI, E., *El apoderamiento ilícito de aeronaves*, Ed.Tecnos, Madrid, 1973.

MCWHINNEY, E., *Aerial Piracy and International Terrorism: The Illegal Diversion of Aircraft and International Law*, Springer Netherlands Publisher, 1987.

ROSSI DAL POZZO F., *EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights*, Springer International Publishing, Switzerland, 2015.

SAUL B., *International Convention Against the Taking of Hostages*, International Law Press, University of Sydney, Australia, 2014.

SENGUTTUVAN P. S., *Fundamentals of Air Transport Management*, Excel Books, New Delhi, 2006.

TAPIA SALINAS L., *Curso de Derecho Aeronautico*, Editorial S.A., Barcelona, 1980.

WARD, CURTIS A., *Convergence of International Law and International Relations in Combating International Terrorism: the Role of the United Nations*, Routledge London, 2007.

Artículos en revistas especializadas y contribuciones a obras colectivas

ARASLY J., "Terrorism and Civil Aviation Security: Problems and Trends", paper presented to a meeting of the Combating Terrorism Working Group of the Pp. Consortium, Sarajevo, February 2004.

ARAS J., "World War Four. The Handbook on Non-government Paramilitary Systems", Baku, Sada publishing house, 2002.

ARCHICK K., "U.S.-EU Cooperation Against Terrorism", Congressional Research Service, n. 7-5700, December 2014.

FAIDUTTI E., JUAN CARLOS, "El apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo", Revista de la Escuela de Diplomacia, Guayaquil, Ecuador, 1973.

FAUCHILLE P. A. J., "Le domain aérien et le régime juridique des aerostats", Revue générale de droit international public, Vol I, 1901.

FERNÁNDEZ DE GURMENDI S. A., "Iniciativas de las Naciones Unidas para combatir el terrorismo internacional", Revista de Relaciones Internacionales Nro. 17, Junio de 2011, Universidad Autónoma de Madrid, España.

GASHI B., “Challenges of Civil Aviation Security in the 21st Century”, European Academic Research, Vol. II, October 2014.

JENKINS M. B., “The terrorist threat to comercial aviation”, TVI Report, Volume 9, Number 1, 1989.

JOYNER N.D., “Aerial Hijacking As An International Crime”, The International and Comparative Law Quarterly, Vol. 25, No. 1 (Jan., 1976), Oceana.

MUKASH AIGUL., “Aviation Terrorism”, Eurasian National University, Kazakhstan.

RODRÍGUEZ NÚÑEZ, A.: “El delito de piratería”, en Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales, vol. L, 1997.

SHEPARD IRA M., “Air Piracy: The Role of the International Federation of Airline Pilots Associations”, Cornell International Law Journal, Volume 3, Issue 1, Article 6 ,Winter 1970.

TAPIA SALINAS, L., “Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio”, Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y Espacial, Colección de Jurídicos, Volumen I; Madrid, España. 1978.

Documentación

Organización de las Naciones Unidas:

Consejo de Seguridad:

Resolución 1368 (2001) Aprobada por el Consejo de Seguridad en su 4370ª sesión, celebrada el 12 de septiembre de 2001.

Resolución 1535 (2004) Aprobada por el Consejo de Seguridad en su 4936ª sesión, celebrada el 26 de marzo de 2004.

Resolución 1566 (2004) Aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5053ª sesión, celebrada el 8 de octubre de 2004.

Resolución 1624 (2005) Aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5261ª sesión, celebrada el 14 de septiembre de 2005.

Resolución 1787 (2007) Aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5795ª sesión, celebrada el 10 de diciembre de 2007.

Resolución 1805 (2008) Aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5856ª sesión, celebrada el 20 de marzo de 2008.

Asamblea General:

Resolución aprobada por la Asamblea General el 8 de septiembre de 2006 [sin remisión previa a una Comisión Principal (A/60/L.62)] 60/288. Estrategia global de las Naciones Unidas contra el terrorismo.

Unión Europea:

Reglamentos

Reglamento (Ce) No 2096/2005 De La Comisión de 20 de diciembre de 2005 por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea.

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea, y se deroga el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Directivas

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la utilización de datos del registro de nombres de los pasajeros para la prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de delitos terroristas y delitos graves- COM/2011/0032 final - COD 2011/0023

Comunicaciones

Comunicación de La Comisión al Consejo y Al Parlamento Europeo La política antiterrorista de la UE: logros principales y retos futuros COM/2010/0386 final

OACI:

Convenio Sobre las Infracciones y ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves . Firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963.

Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves. Firmado en la haya el 16 de diciembre de 1970.

Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation. Signed at montreal on 23 september 1971.

Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio Para La Represión De Actos Ilícitos Contra La Seguridad De La Aviación Civil, hecho en montreal el 23 de septiembre de 1971 firmado en montreal el 24 de febrero de 1988.

Convenio Para La Represión De Actos Ilícitos Relacionados Con La Aviación Civil Internacional. Hecho En Beijing El 10 De Septiembre De 2010.

Protocolo Complementario Del Convenio Para La Represión Del Apoderamiento Ilícito De Aeronaves. Hecho En Beijing El 10 De Septiembre De 2010.

Plan global para la seguridad operacional de la aviación 2017-2019” Segunda edición 2016.

Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional a Nivel Mundial