

Necesidad de tipificación de delitos aeronáuticos en el nuevo Código Aeronáutico para la República Argentina

MARINA DONATO

1. Propósito de la intervención

El tema que me propongo desarrollar generó en su oportunidad y, hasta el presente, abundante doctrina aeronáutica y penal, a raíz del desmantelamiento de muchas figuras delictivas que figuraban en el vigente y segundo Código Aeronáutico, sancionado por ley N° 17.285, para concluir en derogación o bien en un forzado emplazamiento en el Código Penal de muchas de las figuras penales, como consecuencia del dictado de la ley N° 17.567, modificatoria del cuerpo penal.

Nuestra intervención tiene como objetivo recuperar lo que considero es un componente esencial en el contenido del cuerpo orgánico aeronáutico, acción que debe llevarse a cabo en ocasión de la actualización del código en vigor y su reemplazo por otro.

Ello es un imperativo que viene postergándose con las repercusiones negativas del caso, toda vez que muchas de sus instituciones que actualmente están contempladas en el contenido del Código Aeronáutico vigente, se encuentran en obsolescencia, como resultado de los cambios sustanciales operados en el tiempo –tecnológicos, económico-financieros y políticos– de naturaleza dispar.

Bueno es advertir que esa necesidad de reformular figuras aeronáuticas penales, deviene del compromiso que todo Estado, en circunstancias que representaron un punto de inflexión en el terreno de la seguridad de la aviación civil internacional (septiembre de 2001), debe asumir en la lucha contra toda expresión del denominado “terrorismo aeronáutico”. No hacerlo significará un notorio apartamiento de sus obligaciones en la comunidad internacional.

El poco alentador panorama que ofrece en la actualidad el desmantelamiento de los ilícitos aeronáuticos, por las circunstancias y modalidades que desarrollaré más adelante, coloca a la República Argentina en una situación altamente cuestionada y contradictoria, cuenta habida que la mayoría del marco jurídico aeronáutico penal, representado por los convenios multilaterales, han sido ratificados u objeto de adhesión ulterior.

Piénsese un instante en lo que ocurriría si el apoderamiento ilícito de una aeronave en vuelo, figura derogada en el Código Aeronáutico y forzosamente asimilada a la piratería en el Código Penal, tuviese lugar en el territorio nacional. Ninguna duda cabe de que dicha conducta quedaría impune por no encontrarse tipificada, por lo que es el tipo penal el que, en definitiva, va a categorizar el delito.

Esta grave situación debe ser evaluada para encarar a la brevedad la actualización y revisión normativa, no por la vía de modificaciones parciales que, lejos de mejorarla, la agravarían aumentando la confusión reinante.

Por lo expuesto, considero conveniente transitar algunos pasos esenciales para concluir en una propuesta de catálogo de tipificación de los

delitos aeronáuticos, como garante de la seguridad en la que se sustenta el sistema de la aviación civil.

Para tal propósito, será necesario:

- a) recordar las características del sistema de aviación civil, con especial énfasis en su internacionalidad y dinamismo;
- b) citar los antecedentes que llevaron al estado actual de la normativa aeronáutica penal;
- c) detenerse en el concepto y alcances del bien jurídico tutelado;
- d) desentrañar la naturaleza jurídica de los ilícitos aeronáuticos;
- e) establecer la distinción entre delitos y faltas aeronáuticas;
- f) recordar la convergencia con los principios del derecho penal;
- i) catalogar las figuras principales que deberían contemplarse en una eventual revisión del actual Código Aeronáutico.

2. Características del derecho aeronáutico

El fin de la norma lo representa la regulación de la conducta humana en interferencia intersubjetiva, con el fin de asegurar la convivencia pacífica.

El derecho aeronáutico, no escapa a tal fin y lo concreta a través de la regulación de todos los aspectos que se hallan íntimamente vinculados con el hecho técnico de la aviación, garantizando un sistema de aviación civil, seguro, ordenado, eficiente y sustentable, para el beneficio de toda la humanidad.

Entre las diversas características que singularizan a esta rama del Derecho, a los efectos de nuestra presentación, sobresalen dos: el dinamismo y la internacionalidad.

El primero de los citados es resultado del alto grado de movilidad en lo tecnológico, operativo, de la actividad aeronáutica, que requiere la permanente actualización de su regulación para poder responder a los principios de justicia y dar solución a los múltiples problemas generados por la operación del instrumento versátil que constituye una aeronave.

Como siempre se ha reconocido, ello no significa el abandono y reemplazo de los principios generales en los que se sustenta el derecho aeronáutico, como son los valores sustanciales que dominan las normas a dictar y rigen los temas a través de las diversas soluciones (Nicolás Videla Escalada, *Derecho Aeronáutico*, 3 página 18, *in fine*).

Entre otros, recordaré el principio que los Estados tienen soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo que cubre sus territorios, el reconocimiento de los derechos del propietario del suelo que ceden en beneficio de la circulación aérea, lo que implica que la aeronave no debe permanecer inactiva, vale decir que el viaje aéreo debe cumplirse.

Este dinamismo se refleja en importantes cambios operados en los últimos años en diversos elementos que se articulan en las instituciones que los regulan. De ahí que la legislación específica, vale decir la aeronáutica, se encuentra en mejores condiciones que la penal para recoger esa movilidad que conlleva a modificar la normativa existente e introducir una serie de nuevas figuras aeronáuticas penales como las que responden denominado "terrorismo aeronáutico".

En cuanto a la “internacional”, amerita que nos detengamos algo más, por cuanto en mi opinión, es el ingrediente de mayor incidencia en la configuración de las figuras delictuales aeronáuticas.

Ningún modo de transporte plantea el desafío de alta penetrabilidad como el aéreo, para el que no existen fronteras ya que, en poco tiempo, sobrevuela más de una jurisdicción estatal. Esto, a veces, lo coloca en una situación de conflictos de jurisdicción y ley aplicable. Para superarlos, se acude a la alternativa de la unificación de la solución jurídica.

Ahora bien, nuestro país, como los 191 Estados que integran la membresía de la Organización de Aviación Civil Internacional- OACI, adhirió al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Documento 7300) suscripto en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (Decreto Ley 15.110/46 ratificado posteriormente por Ley 13.891)

El mencionado acto lo compromete a la observancia de los convenios, resoluciones, circulares, y demás documentación orientativa que emana de la organización internacional, como resultado de la acción de las asambleas y de las decisiones del consejo, órgano ejecutivo de la OACI.

Destaco, en relación con el tema que estoy abordando, la gran cantidad de convenios de derecho aeronáutico penal, a saber:

- el Convenio de Tokio de 1963 (Documento 8364), con 186 partes, sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de aeronaves (aprobado por Ley 18.730);
- el Convenio de La Haya de 1970 (Documento 8920), con 185 partes, para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (aprobado por Ley 19.793);
- el Convenio de Montreal de 1971 (Documento 8966), con 188 partes, para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (aprobado por Ley 20.411);
- el Protocolo de Montreal de 1988 (Documento 9518), con 174 partes;
- el Convenio sobre Marcación de explosivos plásticos (Documento 9571), con 154 partes;
- el Convenio de Montreal de 2009 sobre compensación de daños provocados por actos de interferencia ilícita (Documento 9920), que no está en vigor;
- el Convenio y el Protocolo de Beijing de 2010 (Documento 9959), que no están en vigencia y
- el Protocolo de Montreal de 2014 modificadorio del Convenio de Tokio de 1963 (Documento 10034), que no está en vigor.

Resultaría incompleta la mención del marco jurídico aeronáutico penal si omitiese referirme al Anexo 17 sobre Seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, completado por el Manual de alcance confidencial (Documento 8973).

Todo este complejo marco jurídico impone a cada Estado Contratante el compromiso de adherir e internalizar en sus respectivos ordenamientos jurídicos nacionales, la tipificación de las figuras aeronáuticas penales con sus respectivas penas corporales. Es ese y no otro el camino que debe transitarse para conseguir la erradicación o, al menos, la atenuación de la comisión de delitos en el área aeronáutica.

Cabe recordar que, en nuestro país, el marco jurídico aeronáutico lo integran, por una parte, las normas internas, como ser la Constitución Nacional,

el vigente Código Aeronáutico (Ley 17285) la Ley Nacional de Política de Transporte aéreo (Ley 19030) y demás leyes, decretos del Poder Ejecutivo y resoluciones dictadas por la autoridad aeronáutica, como asimismo por los convenios y acuerdos internacionales ratificados o aprobados por el Poder Legislativo.

3. Antecedentes de la actual situación normativa aeronáutica penal

En el historial aeronáutico de la República Argentina, contamos con dos códigos. El primero fue sancionado por la Ley 14.307, del año 1954, y el segundo, vigente, fue establecido por Ley 17.285, del año 1967.

El primer Código Aeronáutico respondía a los parámetros de la Constitución Nacional de 1949 que, entre otras premisas, no permitía la enajenación o concesión de los servicios pertenecientes al Estado Nacional. Constaba de 211 artículos, agrupados en 18 títulos.

La base de trabajo lo constituyó un anteproyecto preparado por la comisión designada por el Ministerio del Interior, por Resolución del 26 de junio de 1935. El Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial (INDAE) tuvo mucho que ver en la redacción final del proyecto.

El título XVI, sobre Infracciones y Penalidades, constaba de dos capítulos: el primero estaba consagrado a Faltas y el segundo, a Delitos.

Se delegaba a la autoridad competente para reprimir, determinar en concreto y sancionar las faltas, siguiendo el criterio de evitar las dificultades de una exhaustiva nomina descriptiva de éstas, sosteniendo que al enunciar las sanciones posibles y fijarles un límite, se le daban las garantías necesarias al sistema.

En lo referente a delitos, agrupados en el capítulo 2, se tipificaban los ilícitos que se consideraban como fundamentalmente aeronáuticos, destacando que cuando se trataba de tipos ya existentes en la legislación penal, se agravaron las sanciones, habida cuenta del medio de la aeronavegación que las hace potencialmente de mayor peligro. De ahí que las sanciones previstas fueran más severas.

En torno a los delitos, bueno es recordar la correspondiente figura de conducción de una aeronave inhabilitada por no reunir los recaudos mínimos de seguridad. Asimismo, la conducción de una aeronave sin poseer título habilitante y el funcionario que, por no comprobar debidamente las condiciones del conductor, expidiese el certificado habilitante, sin que realmente concurren las condiciones necesarias en el que lo solicita, como también el funcionario a cargo del control de los vuelos que permitiera la realización del mismo, en las condiciones de contravención antedicha.

Claro está que la sanción se agravaba a una pena de prisión de dos a diez años, si como consecuencia de tales inconductas sobreviniese la muerte de una persona, en cuyo caso el sujeto activo del delito, era el conductor de la aeronave.

Además, se contempló el cruce clandestino de la frontera por lugares distintos a los establecidos por la autoridad competente o el desvío de las rutas aéreas prefijadas para entrar y salir del país.

Siempre estuvo presente la pena de prisión, que en estos últimos casos se contemplaba de seis meses a dos años.

Otro tipo de ilícitos se configuraba con el vuelo clandestino sobre zonas prohibidas, también sancionado con prisión de seis meses a tres años.

Como otro importante ilícito se contemplaba la inobservancia de las obligaciones de prestación de socorro y salvamento de vidas humanas, recayendo como sujeto activo en la persona del comandante. Figuraba como otro de los ilícitos “fundamentalmente aeronáuticos”, sancionado con 3 meses a 1 año de prisión.

En todos estos ilícitos está presente la tutela del bien jurídico *seguridad de la aeronavegación*, que no es otra cosa que lograr que la potencialidad de producción de un evento dañoso originado por razones técnicas u operativas o por la interferencia ilícita, alcance niveles aceptables, merced a la gestión del riesgo y la permanente aplicación de procedimientos preventivos.

Concluía el Código Aeronáutico, en este capítulo, con la advertencia que la condena a seis meses de prisión, como mínimo, por alguna de las infracciones sancionadas en el Código, era acompañada de la prohibición de integrar la tripulación de aeronaves por un plazo de uno a tres años, a partir del cumplimiento de la pena.

En el caso de reincidencia, se contemplaba contra el culpable, la prohibición definitiva de ejercer actividades aeronáuticas. Las fuentes y concordancias de las que se nutrieron sus redactores, eran el Anteproyecto de 1935, el Código de la Navegación Italiana, el Código Penal Argentino y el Código Aeronáutico de Francia.

El transcurso del tiempo y las transformaciones socio-económicas y políticas llevaron a la necesidad de dictar un nuevo Código Aeronáutico, con instituciones jurídicas más abiertas a la explotación de los servicios aéreos por parte de la iniciativa privada.

Trece años más tarde, un segundo Código, fue redactado por una comisión integrada por los Dres. Federico Nicolás Videla Escalada, Néstor H. Errecart, y Héctor Perucchi. Se trata de cuerpo orgánico, dividido en 15 títulos, en los que se agrupan metodológicamente un total de 236 artículos.

El tema que nos convoca se encuentra en el Título XIII, llamado *Faltas y delitos 1. Faltas. 2 Delitos*.

También, como en el Código anterior, hay todo un capítulo que se refiere a faltas aeronáuticas. Claro está que no existe una tipificación de ellas, tarea que quedó delegada en el Poder Ejecutivo. Sólo contiene los principios generales, como las diversas categorías de sanciones aplicables (artículo 208), el órgano de aplicación (artículo 209), el procedimiento aplicable (artículo 210), la ejecución de las sanciones (artículo 211), los casos en que podría imponerse inhabilitación definitiva (artículo 212), la reincidencia (artículos 213 y 214), los recursos ante la Justicia (artículo 215), el destino de las multas (artículo 216) y, finalmente, la prescripción de las respectivas acciones y sanciones (artículo 230).

Posteriormente, el Poder Ejecutivo sancionó el Decreto 784 (febrero de 1972), que reglamentó el régimen de faltas e infracciones y la Resolución 76, del 15 de marzo de 1972, que determinó las autoridades competentes de las faltas del Código Aeronáutico.

Más tarde, fueron sancionados los Decretos 2352/83 y 30/91, sobre el mismo tema reglamentario de contravenciones.

Las llamadas faltas aeronáuticas recogen los principios de carácter general, dejando a la reglamentación la tipificación de las mismas, atendiendo a la gran movilidad del hecho técnico siempre presente en el área aeronáutica, que marca la necesidad de actualización de las mismas.

Su naturaleza es netamente administrativista y, en consecuencia, el monto de la pena es pecuniario y no corporal, como con los delitos.

Con respecto al Capítulo II - Delitos, el Código Aeronáutico contemplaba primeramente una serie de figuras ilícitas que, como anticipé oportunamente, algunas fueron derogadas a raíz de la sanción de la Ley 17.567 de reformas al Código Penal. Otras fueron incorporadas a la legislación penal, pero de una forma incompleta, como destacaré más adelante.

En primer término, pasaré a transcribir los ilícitos que fueron derogados, para luego detenerme en las figuras que quedaron en el Código Aeronáutico vigente.

Las figuras derogadas son:

El artículo 217, que imponía una pena de reclusión o prisión de tres a quince años al que practicase algún acto de depredación o violencia contra una aeronave o contra su tripulación mientras se encuentre en vuelo y por medio de fraude o violencia se apoderase de una aeronave o de su carga o cambiase o hiciese cambiar de ruta a una aeronave en vuelo.

Con la misma pena se sancionaba al que cometiese los hechos previstos en los incisos anteriores, mientras se están realizando en la aeronave las operaciones inmediatamente anteriores al vuelo.

Ahora bien, si tales actos produjesen accidentes o causasen lesiones o la muerte a alguna persona, la pena prevista era la de cinco a veinticinco años de reclusión o prisión.

Esta figura sancionaba lo que corrientemente se conoce como apoderamiento antijurídico de aeronave en vuelo. La pena se agravaba cuando ocurriesen accidentes, lesión o muerte de alguna persona.

El siguiente artículo, el 218, también derogado, contemplaba la ejecución de cualquier acto tendiente a poner en peligro la seguridad de una aeronave, aeropuerto o aeródromo, o a detener o entorpecer la circulación aérea, también agravada la pena de tres a doce años de reclusión o prisión, cuando el hecho produjese accidente, más aún, el agravante se incrementaba de tres a quince años de reclusión o prisión, en caso de ocasionar lesiones corporales y si ocasionase la muerte, de diez a veinticinco años de reclusión o prisión.

Con sus dos incisos, el artículo 219 también quedó fuera. Contemplaba la pena de prisión de un mes a dos años para 1) el que eliminase o adulterase las marcas de nacionalidad o de matrícula de una aeronave y el que, a sabiendas la condujese luego de su eliminación o adulteración, 2) el que a sabiendas, transportase o hiciese transportar cosas peligrosas en una aeronave, sin cumplir las disposiciones reglamentarias y el comandante o persona a cargo del contralor de los vuelos que, a sabiendas, condujese una aeronave o autorizase el vuelo en dichas circunstancias.

El artículo 220 preveía una sanción de prisión de un mes a dos años para el que desempeñase una función aeronáutica habiendo sido inhabilitado para el ejercicio de la misma, si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos precedentemente se causase un accidente o daños, la pena será de

seis meses a cuatro años, si resultase lesión o muerte de alguna persona, se impondrá de dos a diez años

El artículo 221, sancionaba con prisión de seis meses a cuatro años 1) al que efectuase funciones aeronáuticas, careciendo de habilitación; 2) al que, sin autorización, efectuase vuelos arriesgados poniendo en peligro la vida o bienes de terceros y 3) al que efectuase vuelos estando bajo la acción de bebidas alcohólicas, estimulantes o estupefacientes.

También en este caso, si como consecuencia de estos ilícitos se causase un accidente o daños, la pena será de uno a seis años. Si resultase la lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de dos a diez años.

El artículo 222, imponía una sanción de prisión de 6 meses a 4 años el que condujese o hiciese conducir clandestinamente una aeronave sobre zonas prohibidas.

El artículo 225, preveía que toda pena mayor de seis meses de prisión se acompañaba de inhabilitación por un plazo de uno a cuatro años, a partir del cumplimiento de la pena, para ejercer la función aeronáutica para la que el reo se encuentre habilitado. En caso de reincidencia, la inhabilitación sería definitiva.

El artículo 226 contemplaba la situación de la inhabilitación definitiva, cuando en los casos previstos en el artículo 217 el autor fuese miembro de la tripulación de la aeronave.

En tren de describir lo sucedido en este ámbito, no omitiré la referencia a la ley que operó el desmantelamiento de las figuras contempladas en el Código Aeronáutico, la 17.567, que fue derogada por la Ley 20.509 pero ésta mantuvo la vigencia de los artículos 190, 194 y 198 del Código Penal, que fueron reformados por dicha ley, configurando una situación compleja y altamente inapropiada para la tipificación de las inconductas aeronáuticas penales.

En ese orden de ideas de articulación de un verdadero desguace de los ilícitos y considerando su asimilación a figuras ya existentes en el Código Penal, la Ley 20.708 con el propósito de incluir dentro de la figura de piratería contemplada prevalentemente para el caso de los buques, añadió la expresión "*o aeronave atacada*" con la pretensión que el artículo 199 del Código Penal abarcase el caso aeronáutico.

Este proceso complejo y disperso no se agotó con las leyes citadas porque, posteriormente, la Ley 21.388 modificó los artículos 190, 194 y 199 del Código Penal.

La citada ley incorporó el artículo 190 bis y reformó el artículo 195, reprimiendo a los comandantes, pilotos, mecánicos y demás personal técnico de una aeronave que abandonaren sus puestos durante sus servicios respectivos antes del término del viaje, pero aclaro que fue derogada por la Ley 23.077. Como resultado, estos mencionados artículos volvieron a tener vigencia.

Haciendo un paneo de la situación actual, en primer lugar, destacaré qué delitos han quedado en el Código Aeronáutico Ley 17.285, para luego indagar qué figuras se contemplan en el Código Penal.

En el Código Aeronáutico:

El artículo 219 sanciona con pena de prisión de un mes a dos años 1) al que condujese una aeronave a la que no se hubiese extendido el certificado de habilitación correspondiente 2) al que condujese una aeronave, transcurridos

seis meses desde el vencimiento de su certificado de aeronavegabilidad y 3) el que condujese una aeronave que se encontrase inhabilitada por no reunir los requisitos mínimos de seguridad.

Como en casi todas estas figuras, la pena se agrava de seis meses a cuatro años de prisión en caso de accidentes o daños sobrevenidos como consecuencia de los delitos, y si hubiese lesión corporal o muerte, se incrementa a prisión de dos a diez años. Iguales penas se impondrán al explotador que haya hecho volar la aeronave en alguna de esas circunstancias.

El artículo 223 reprime con prisión de seis meses a dos años al que con una aeronave atravesase clandestina o maliciosamente la frontera por lugares distintos de los establecidos por la autoridad aeronáutica o se desviase de las rutas aéreas fijadas para entrar o salir del país.

El artículo 224 sanciona con prisión de tres meses a un año al que no cumpliera con las obligaciones prescriptas en el artículo relativo a prestación de socorro y salvamento.

En el Código Penal:

El artículo 190, sanciona con prisión de dos a ocho años al que a sabiendas ejecutare cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de una aeronave, construcción flotante o aeronave.

Si el hecho produjere un naufragio, varamiento o desastre aéreo, la pena será de seis a quince años de reclusión o prisión.

Como siempre, si el hecho causare lesión a alguna persona, la pena será de seis a quince años de reclusión o prisión y, si ocasionare la muerte, de diez a veinticinco años de reclusión o prisión, aclarando que las disposiciones se aplicarán aunque la acción recaiga sobre una cosa propia, si del hecho deriva peligro para seguridad común.

El artículo 194 sanciona con prisión de tres meses a dos años, el que, sin crear una situación de peligro común, impidiere, estorbare o entorpeciere el normal funcionamiento de los transportes por tierra, agua, o aire o los servicios públicos de comunicación de provisión de agua de electricidad o de sustancias energéticas.

El artículo 198, inciso 2, sanciona con reclusión o prisión de tres a quince años, al que practicare algún acto de depredación o violencia contra una aeronave en vuelo o mientras realiza las operaciones inmediatamente anteriores al vuelo, o contra personas o cosas que en ellas se encuentren, sin estar autorizado por alguna potencia beligerante o excediendo los límites de una autorización legítimamente concedida.

Se trata de asimilar el apoderamiento antijurídico de aeronave con la piratería del buque, aunque es diversa la situación en el comportamiento de los ilícitos aeronáuticos.

El artículo 198, inciso 3, sanciona con reclusión o prisión de tres a quince años al que, mediante violencia, intimidación o engaño, usurpare la autoridad de un buque o aeronave, con el fin de apoderarse de él o de disponer de las cosas o de las personas que lleva. Los comentarios anteriores son válidos para este caso.

Con este ajeteo de reformas, hay ilícitos aeronáuticos que se encuentran sino en el limbo normativo, quedando sin las sanciones pertinentes, como por ejemplo las que siguen:

El artículo 219, inciso 4) *El que eliminase o adulterase las marcas de nacionalidad o de matriculación de una aeronave y el que, a sabiendas, la condujese luego de su eliminación o adulteración;*

El artículo 219, inciso 5), *al que, a sabiendas, transportase o hiciese transportar cosas peligrosas en una aeronave, sin cumplir las disposiciones reglamentarias, y el comandante o persona a cargo del contralor de los vuelos que, a sabiendas, condujese una aeronave o autorizase el vuelo en dichas circunstancias;*

El artículo 220, inciso 1), *al que desempeñe una función aeronáutica habiendo sido inhabilitado para el ejercicio de la misma (artículo 221, inciso 1), al que efectuase funciones aeronáuticas careciendo de habilitación;*

El artículo 211 inciso 2), *al que, sin autorización, efectuase vuelos arriesgados, poniendo en peligro la vida o bienes de terceros;*

El artículo 221, inciso 3), *al que efectuase vuelos estando bajo la acción de bebidas alcohólicas, estimulantes o estupefacientes;*

El artículo 222), *al que condujese o hiciese conducir clandestinamente una aeronave sobre zonas prohibidas;*

Ahora bien, es oportuno retener que luego de este desguace de las figuras aeronáuticas penales, **han quedado en pie las siguientes:**

El artículo 219, conducir una aeronave a la que no se hubiese extendido el certificado de habilitación, conducción de una aeronave, transcurridos seis meses desde el vencimiento de su certificado de aeronavegabilidad y conducción de una aeronave que se encontrase inhabilitada por no reunir los recaudos mínimos de seguridad, penado con prisión de un mes a dos años, con pena agravada de seis meses a cuatro años si se produjesen accidentes o daños, y de dos a diez años si de las acciones resultase la lesión o muerte de alguna persona., destacándose que iguales penas se impondrán al explotador que haya hecho volar la aeronave en alguna de dichas circunstancias

El artículo 223, atravesar con una aeronave clandestina o maliciosamente la frontera por lugares distintos de los establecidos por la autoridad aeronáutica o bien desviarse de las rutas aéreas fijadas para entrar o salir del país, reprimidas con prisión de seis meses a dos años.

El artículo 224, no cumplir con las obligaciones de asistencia a otras aeronaves en situación de peligro y de salvamento de personas que se encuentren a bordo de las aeronaves, reprimido con prisión de tres meses a un año.

Sin perjuicio de ahondar más adelante los inconvenientes que trae aparejado este ir y venir de un proceso legislativo que creo innecesario, destaco las negativas consecuencias que ello trae aparejado no solo como buena técnica legislativa, sino en lo sustancial. Existen inconductas que quedan en la intemperie, sin sancionar. Veamos, por ejemplo, el caso de la *piratería que aún mismo aplicando los principios reinantes en materia penal, no es procedente la aplicación analógica pretendiendo asimilar a una figura tan específica como es la del apoderamiento antijurídico de aeronave en vuelo, la que además y hace*

años se encuentra acuñada en los convenios aeronáuticos penales, como veremos oportunamente.

4. Bien jurídico tutelado

Tres son los componentes esenciales para la configuración de todo delito, la antijuridicidad, la tipicidad y la culpabilidad, de acuerdo con la más prestigiosa doctrina del derecho penal.

El primero de ellos, la *antijuridicidad*, lo constituye el desvalor que posee un hecho típico contrario a las normas del derecho en general. Es decir, se trata de un juicio negativo de valor que recae sobre una conducta humana y que indica que es contraria a los requerimientos del ordenamiento jurídico. En pocas palabras, se trataría de una conducta definida por el ordenamiento jurídico, no protegida por causas de justificación, representando uno de los elementos estructurales del delito.

Existen la antijuridicidad *formal* y la *material*. La primera es aquella que viola lo señalado por la ley y la material, una conducta antisocial. Se está en presencia de una antijuridicidad cuando se vulnera el bien jurídico que se tutela, se trate de la vida, la libertad, etc.

La *tipicidad* se configura como un indicio de que el comportamiento puede ser antijurídico. Para una parte de la doctrina, el tipo puede desempeñar el rol indiciario de la antijuridicidad, que no se identifica con ella. Para otra parte de la doctrina, existiría una identificación entre el tipo y la antijuridicidad, una relación directa entre ambos componentes. Sin embargo, esta óptica no encuentra mayor aceptación, porque conduce a considerar las causas de justificación como elementos negativos del tipo.

Como justificativos, se encuentran el consentimiento del titular del bien jurídico afectado, la legítima defensa (discutido, porque la doctrina moderna distingue entre el consentimiento y el acuerdo de voluntad, y esta última es una causal de exclusión de la tipicidad), el estado de necesidad, el ejercicio de un derecho y el cumplimiento de un deber.

Por último, la *culpabilidad*, que no es otra cosa que la reprochabilidad de un acto típico y antijurídico, sobre la base de que su autor, en una situación concreta, lo ejecutó pudiendo haberse conducido de una manera diferente, vale decir, conforme a derecho.

Pero para que se dé la culpabilidad, es incuestionable que el sujeto debe tener conciencia y conocimiento de la antijuridicidad del hecho. Le basta saber que el hecho cometido está jurídicamente prohibido y es contrario a las más elementales normas que regulan la convivencia humana.

Estos son los tres componentes estructurales del delito, pero *existe un elemento vertebral que lo representa el bien jurídico tutelado y que en función al mismo se deslindan los delitos comunes del derecho penal, de los llamados delitos aeronáuticos.*

Es decir que, ontológicamente, no existen diferencias sustanciales entre los delitos comunes y los delitos aeronáuticos. La distinción le será dada en función de los bienes jurídicos específicos, un elemento axiológico.

En 1970, con motivo de las IV Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial, que tuvieron lugar en la localidad de Morón, sostuve que,

lejos de desechar el aporte básico de la dogmática penal, la formulación de los ilícitos en el Derecho Aeronáutico la receta, imprimiéndole las peculiaridades del fenómeno aviatorio, que apuntan a la internacional y al dinamismo propio de esta actividad. Por ende, no puede existir colisión entre el Derecho penal y el Derecho aeronáutico, dado que esta última disciplina adopta las bases que le proporciona aquél para la estructuración de sus ilícitos que, en definitiva, resultan de la adecuada simbiosis de sus elementos proporcionados por ambas ciencias

El delito es uno solo, ya sea que se lo considere como ente jurídico o bien como fenómeno natural y hecho social. En consecuencia, *no es válido sostener la autonomía del Derecho aeronáutico penal autónomo frente al Derecho Penal general.*

Lo antedicho me lleva a considerar brevemente lo que se entiende en materia penal por *bien jurídico tutelado*, aun reconociendo que hoy día dicho concepto está en crisis, recordando la posición de Günther Jacob: *"El derecho penal garantiza la vigencia de la norma, no la protección de bienes jurídicos"*.

De todas maneras, queda claro que el bien jurídico se justifica como categoría límite al poder punitivo del Estado, para evitar distorsiones y/o arbitrariedades en la elaboración de la figura penal. El bien jurídico es todo valor individual o de conjunto que reclama la garantía de no ser violentado por la acción de otro, lo que constituye la base de la estructura e interpretación de los tipos.

El derecho penal protege los bienes que son vitales, como la vida, la libertad, el patrimonio, la seguridad. En suma, en la óptica del derecho penal, una conducta será merecedora de pena en tanto afecte, perturbe o ponga en peligro la posición de los miembros en una sociedad, concebidos individualmente o colectivamente dentro del marco general de las relaciones propias de una sociedad organizada.

Trasladando el tema al ámbito aeronáutico, habrá de tomarse en debida consideración la especificidad del bien jurídico tutelado que hace relación con la seguridad del vuelo, tanto la operacional como la de aviación civil contra actos de interferencia ilícita, la regularidad y continuidad de la operación de vuelo, la vulnerabilidad tanto respecto de la soberanía del Estado sobrevolado, como la de terceros superficiales, entre otros elementos que operan como bienes jurídicos a proteger.

De ahí, en base a lo antedicho es que la configuración de lo que se llama delitos aeronáuticos, juegue en función de los específicos bienes jurídicos, distanciándolos de los delitos comunes aún cometidos a bordo de una aeronave en los que en principio no ponen en riesgo la seguridad operacional del vuelo.

5. Naturaleza jurídica de los delitos aeronáuticos

Como acabo de señalar, la diferenciación entre delito penal propiamente dicho y el delito aeronáutico, no reposa en un elemento ontológico, dado que desde esa óptica no hay diferenciación alguna, sí puede sostenerse que lo que incide es el elemento axiológico, es decir de la especificidad del bien jurídico que se protege con la norma.

El Código Penal de la Nación Argentina, varias veces enmendado en el tiempo, utiliza como modo clasificatorio de los delitos, justamente el bien jurídico que protege y así, en este orden de ideas, en el Libro Segundo, de los Delitos, consta de doce títulos, a su vez divididos en capítulos en los que se tipifican los Delitos contra las personas (vida, integridad física), Delitos contra el honor, Delitos contra la integridad sexual, Delitos contra el estado civil, Delitos contra la libertad, Delitos contra la propiedad, Delitos contra la seguridad pública, Delitos contra el orden público, Delitos contra la Seguridad de la Nación, Delitos contra los poderes públicos y el orden constitucional, Delitos contra la administración pública y Delitos contra la fe pública.

Ya en oportunidad de celebrarse las IV Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial, en la Universidad de Morón, expresé que, lejos de desechar el aporte básico de la dogmática penal, la formulación de los ilícitos en el Derecho aeronáutico la recepta, imprimiéndole las peculiaridades del fenómeno de la aviación que apuntan a la *internacionalidad* y al *dinamismo* propio de esta actividad.

Estos dos elementos juegan de tal modo que la configuración de los tipos aeronáuticos penales responden a ellos. Por un lado, la alta versatilidad de la aeronave, de gran penetrabilidad en el espacio aéreo, que conlleva la potencialidad de conflictos de leyes aplicables y de competencia, que da paso a la aplicación prioritaria de la ley del pabellón o matrícula frente a otras posibles alternativas, con la excepción lógica de su desplazamiento en caso de haberse vulnerado el orden público del Estado sobrevolado, entre otras situaciones de vulnerabilidad de los intereses del Estado subyacente.

El *internacionalismo* es un componente a tomar en consideración cuando de delitos aeronáuticos se trata, no presente o al menos infrecuente en los delitos del derecho penal, de raigambre territorial.

El *dinamismo*, ese motor que lleva a la constante actualización de las instituciones del derecho aeronáutico, constituye un segundo elemento que da un sello especial a la tipificación de las figuras penales, los nuevos hechos técnicos dan pie para la configuración de nuevas figuras como lo representa el ataque cibernético a los sistemas de navegación aérea, claro está en función de la tutela del bien jurídico por excelencia en esta disciplina que es la seguridad.

Como en su mayor parte, *la Seguridad, con los dos alcances de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación Civil, son los bienes jurídicos cuya tutela se trata de garantizar, es conveniente detenerse en los alcances de los mismos.*

Cabe remarcar, que los delitos de peligro son los que se dan en el área aeronáutica con gran frecuencia.

Es importante recordar que solamente podemos referirnos como delitos de peligro a aquellos en los cuales concurre la posibilidad o probabilidad de la producción de un resultado y el carácter dañoso o lesivo de dicho resultado, estos son los dos componentes para configurar una situación de peligro, son concurrentes de modo que, si falta alguno de ellos, no puede hablarse de peligro.

Vale decir que los *delitos de peligro son aquellos en los que el sujeto no requiere la lesión del bien jurídico, sino que resulta suficiente con que la conducta sea la puesta en peligro del mismo, la amenaza a éste.*

Existen los llamados delitos de peligro concreto y delitos de peligro abstracto. Los primeros son aquellos en los que la ley expresamente requiere

que el resultado de la acción sea de peligro, vale decir la proximidad de una concreta lesión, como lo representa la conducción temeraria.

Los delitos de peligro abstracto son aquellos en los que no se requiere expresamente la efectiva situación de peligro. El fundamento de su castigo es que normalmente suponen un peligro, vale decir que se castiga una acción típicamente peligrosa, ejemplo conducción bajo influencia de estupefacientes.

Esta aclaración resulta necesaria para adscribir algunas figuras aeronáuticas penales dentro de esta categoría.

6. Diferenciación entre contravenciones (faltas) y delitos

Como ya anticipé, no media diferencia ontológica entre las contravenciones y los delitos, es más: en un momento determinado, una conducta que pudo haber sido tipificada como contravención, pasaría a configurar un delito por obra de las circunstancias. Tal el caso de ciertas conductas de los pasajeros indisciplinados que, en el orden internacional, en virtud de lo normado en el Protocolo Adicional al Convenio de Tokio de 1963, adoptado en Montreal en 2014, contempla dos figuras que encuadran como delitos.

Al respecto, debido al inusitado incremento de hechos de esta naturaleza que se producen a bordo y que algunos rozan temas de peligrosidad en materia de seguridad operacional, en la 33ª Asamblea de la OACI (Resolución A 33-4) se recomendó a los Estados Contratantes que adopten un modelo de Legislación que contuviese determinadas conductas cometidas a bordo de una aeronave civil, destacándose que un número significativo de Estados procedieron a incorporar este modelo en todo o parcialmente en sus ordenamientos jurídicos internos.

Adicionalmente, la Secretaría de la OACI está desarrollando un material de orientación sobre pasajeros indisciplinados, revisando una Circular vigente, la 288: Material de Orientación sobre Aspectos Legales de los pasajeros indisciplinados.

Volviendo al tema de la diferenciación entre delitos y faltas, seguimos el criterio de un gran maestro penalista argentino, Enrique R. Aftalión, quien sostiene que mientras los delitos del Derecho penal exigen dolo o culpa, las infracciones administrativas suelen ser más formales, en el sentido que suelen conformarse con una responsabilidad de tipo objetivo, añadiendo que el Derecho Penal Administrativo se diferenciaría del Penal Común por la índole de sus sanciones, que no serían propiamente penales, sino administrativas, como ser apercibimiento, suspensión de licencias, multas, no figurando la sanción corporal de prisión.

¿Cuál sería, entonces, nuestra posición ante una eventual revisión al Código Aeronáutico en lo concerniente a la regulación de las contravenciones?

Por lo pronto, tal como figura el actual capítulo primero del Título XIII y dado que muchos autores sugieren mantener el esquema de la delegación al poder administrativo o autoridad de aplicación, la tipificación de las faltas, se ingresa en el gran tema que recibe el apelativo de "ley penal en blanco", en lo que se convierte la tipificación de las contravenciones cuando aparece la figura de delegación de facultades legislativas al poder administrativo.

Calificada doctrina propicia para todo el ordenamiento jurídico nacional que jamás puede delegarse la facultad legislativa penal al poder administrador, toda vez que se opondrían los principios constitucionales del *Nullum crimen, nulla poena sine praevia lege* de la misma separación de poderes, sino que debe manifestarse como ejercicio de una potestad meramente reglamentaria, vale decir la determinación de modalidades de interés secundario

Al menos sería aconsejable que, en el terreno de las contravenciones en el código futuro, contengan una enunciación genérica de las conductas punibles, delegándose únicamente a la instancia del poder administrador, la potestad de reglamentar modalidades de interés secundario o de mero detalle.

El peligro de las llamadas leyes penales en blanco, en las que podrían adscribirse las escasas por no decir nulas referencias que hace el Título XIII primer capítulo –Faltas– sin ninguna tipificación de las contravenciones, es que la autoridad administrativa podría extralimitarse en su potestad reglamentaria para erigirse en creadoras de normas penales

Por otra parte, considero de interés mantener el criterio imperante en este campo, según el cual la determinación de las sanciones administrativas como apercibimiento, multas, inhabilitación temporaria o definitiva, suspensión temporaria de concesiones, autorizaciones o permisos, caducidad de concesiones o retiro de autorizaciones o permisos) quede en manos de la autoridad de aplicación. Es ella a la que, por competencia, le corresponde actuar en este terreno y/o del propio titular del Poder Ejecutivo en los supuestos de mayor gravedad, como puede representarlo la caducidad de concesión en la explotación de servicios aéreos.

Además, habrá de tomarse en debida consideración que, mientras el sujeto del Derecho Aeronáutico Penal es siempre el hombre, a veces con la investidura de comandante, piloto al mando de la aeronave o un funcionario, las sanciones del derecho aeronáutico administrativo pueden recaer sobre personas de existencia ideal, como son las empresas de transporte o de trabajo aéreo.

Tengo para mí que resultará de interés contemplar en el contenido del nuevo código en lo que respecta a las contravenciones, la determinación de principios generales que hacen al procedimiento administrativo y que, en todo caso, deben tutelar el debido derecho a la defensa, aún en sede administrativa.

Para cerrar el buen desarrollo de estas investigaciones administrativas, resultará necesario contemplar la posibilidad de recursos ante decisorios administrativos, por ante la autoridad judicial, como instancia a la que puede acudir para proteger el debido proceso.

Otro tema a considerar será la aplicación supletoria de lo previsto para los delitos aeronáuticos penales para la prescripción en materia convencional.

7. Convergencia entre el Derecho Aeronáutico y el Derecho Penal

La existencia de delitos aeronáuticos propiamente dichos no puede llevar a considerar la atribución de autonomía a una rama jurídica a la parte del Derecho Aeronáutico dedicado a reglamentar estos ilícitos.

Dicha posición ya indiscutible se encuentra avalada por prestigiosa doctrina nacional y extranjera, Nicolás Videla Escalada, Mario O. Folchi, Enrique Mapelli, Javier Aparicio Gallegos, entre otros.

Sí debe admitirse la convergencia entre las dos ramas jurídicas en el tratamiento de los ilícitos, el innegable aporte de la doctrina penal en la aplicación de los principios generales que sustentan a dicha disciplina, lo propio respecto del derecho aeronáutico cuya contribución aparece de manifiesto en la tutela de bienes jurídicos específicos que le confieren carácter singular a dicho tipo de ilícitos que únicamente deben su existencia a la actividad de la aviación civil.

A la luz de lo expuesto, se advierte con nitidez que esta visión ha quedado consagrada en el derecho positivo aeronáutico, al reconocer la aplicación de los principios generales del derecho penal al determinar en forma expresa que “Las normas del Libro Primero del Código Penal se aplicarán a las faltas y los delitos previstos en este código, en cuanto sean compatibles” (artículo 2, segundo párrafo).

8. Catálogo de las figuras aeronáuticas penales

Por todo lo precedentemente expuesto, considero del caso formular, previamente a la indicación del catálogo de los ilícitos aeronáuticos penales, las siguientes conclusiones sumarias:

1. El Estado Argentino, contratante de la OACI, asumió el compromiso en la lucha contra el terrorismo aeronáutico, debiendo cumplir las previsiones de acuerdos multilaterales, así como todo otro instrumento adoptado por dicha organización internacional, en aras de la erradicación o, al menos, de la mitigación de dicho flagelo.

2. Consecuentemente, su legislación aeronáutica deberá recoger las soluciones y orientaciones sobre la materia, revisando y actualizando su actual ordenamiento jurídico, tanto penal como aeronáutico.

3. Las peculiaridades del sistema de aviación civil, con carácter predominantemente internacional, tiene un papel importante en la tipificación de las figuras que tienen su razón de ser en la actividad de aviación.

4. Los importantes bienes jurídicos tutelados en la tipificación de los ilícitos aeronáuticos especialmente orientados a preservar tanto la seguridad operacional como la seguridad de la aviación contra actos de interferencia ilícita, ponen de manifiesto la viabilidad de su emplazamiento en el Código Aeronáutico.

Finalmente, como conclusión del presente trabajo, y teniendo en cuenta la necesidad y conveniencia de reordenar la situación actual que ofrece el elenco de los delitos aeronáuticos, en función de la tutela de bienes jurídicos específicos a la aeronavegación y la aparición de nuevos ilícitos, ya configurados a nivel internacional en la adopción de convenios y protocolos:

Propongo que en la futura revisión del Código Aeronáutico vigente se considere el siguiente elenco de ilícitos, con agravación de las consiguientes penas de prisión en caso de producirse daños corporales, lesión o muerte. Dicha tarea no resultará abrumadora si el legislador se basa en lo ya producido en el orden internacional, fruto de debates y conciliación de posiciones doctrinarias.

En primer lugar, recuperar del ámbito del código penal, la figura del *apoderamiento antijurídico de aeronave en servicio, en nada comparable con la piratería aérea* a la que se ha pretendido subsumir en la derogación operada en virtud de la Ley 17.567 ratificada por la Ley 23.077, artículo 198 del Código Penal

(incisos 2 y 3) como asimismo el artículo 199 (según la Ley 20.708 vigente por la Ley 23.077 referida a la producción de muerte de algunas personas que se encuentran en – aeronave, como consecuencia de la comisión de los ilícitos, con la natural agravación de la pena de reclusión o prisión (10 a 25 años).

Se descarta totalmente la asimilación a una figura que campea en el ámbito marítimo, que no es precisamente el de apoderamiento, con una serie de pormenores ajenos a la figura aeronáutica en cuestión, como ser fin lucrativo, patente de corso o autorización para llevarlo a cabo por potencia beligerante, entre otros componentes.

La motivación de su comisión puede ser diversa y hasta el presente no se ha dado el motivo lucrativo, ya que en el campo aeronáutico no concurre el *animus furandi* de la rapiña con beneficio económico. Al respecto, recuerdo los elementos que tipifican dicha figura tanto en el Convenio de Alta Mar de Ginebra, del 29 de abril de 1958 (artículo 15) como en el Convenio del Derecho del Mar de Montego Bay del 10 de diciembre de 1982 (artículo 101), que en nada se condice con la conducta que viene repitiéndose en el ámbito de la aviación civil.

Recordaré una vez más que la motivación de la “piratería” es la actitud lucrativa o personal. En este orden de ideas, el Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, en su artículo 101, parte 7, define a la piratería como “todo acto ilegal, de violencia o depredación, con un propósito personal realizado, ya sea por la tripulación de un buque o aeronave privado dirigidos contra otro buque o aeronave, poniendo énfasis el propósito personal, para configurar el delito de piratería, elemento éste que no concurre en el área aérea”.

A tales efectos, será necesario alinearla no sólo a la descripción que brinda el Convenio de La Haya de 1970, sino a los últimos convenios de derecho aeronáutico penal que ensanchan el posible tiempo de comisión delictual, a lo que deberá agregarse algunos ajustes que la doctrina ha demostrado como necesaria.

El Dr. Mario Folchi, quien efectuó un pormenorizado estudio sobre el tema, con propuestas de algunas figuras, considera que etimológicamente es preferible el calificativo de *antijurídico* al de *ilícito*. Este último más genérico y comprensivo también de la transgresión no sólo de la norma jurídica sino también de los principios éticos, en tanto que el término de antijurídico permitiría circunscribirse a la conducta que colisiona con el derecho.

Si bien considero como muy válida la contribución de dicho autor, la fuerza de la tradición universal en cuanto al uso del vocablo ilícito debe considerarse como conveniente, por lo que se evitarían eventuales confusiones.

En torno al tiempo de la comisión del delito, la sustitución del concepto de *vuelo* por el de *aeronave* en servicio, también sería conveniente para atrapar todas aquellas conductas que se realizan antes y luego de la operación de vuelo propiamente dicha y teniendo en cuenta que desde tierra podría ejercerse el control de la aeronave, el empleo del término control de la aeronave debiera mantenerse y no estimar que queda subsumido en el concepto de apoderamiento, por aquello que perfectamente puede darse el caso de un control de la aeronave ejercido desde tierra.

La posible propuesta de la figura de apoderamiento de aeronave en servicio, debería contener como elementos los siguientes:

1. Atentado contra la seguridad

Descripción:

Apoderarse de la aeronave en servicio, ejercer el control de ella, hacerla cambiar de ruta, intentar cometer cualquiera de dichos actos o ser cómplice del autor del delito, en forma ilícita, empleando violencia, intimidación, engaño.

Referirse al moderno concepto de aeronave en servicio (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).

Bien jurídico tutelado: no es otro que la seguridad del vuelo, no la propiedad del vehículo, por lo que se distancia de la "piratería" con la que se la pretendió asimilar en su traspaso al Código Penal.

Sujeto activo: cualquier persona/miembro de la tripulación.

2. Atentado contra persona a bordo aeronave en servicio

Descripción:

Realizar, contra una persona a bordo de una aeronave en servicio, actos de violencia que, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de la aeronave.

Bien jurídico tutelado: seguridad operacional, seguridad persona a bordo.

Sujeto activo: cualquier persona/miembro de la tripulación.

3. Atentado contra aeronave en servicio

Descripción:

A sabiendas, poner en peligro la seguridad de una aeronave o de un aeropuerto por supresión o falseamiento de señales, por comunicación indebida u omisión de la debida o por interferencia en las comunicaciones aeronáuticas.

Bien jurídico tutelado: seguridad operacional.

Sujeto activo: cualquier persona.

4. Atentado contra circulación aérea e instalaciones aeroportuarias

Descripción:

Realizar cualquier acto tendiente a poner en peligro la seguridad de un aeródromo o aeropuerto o de la circulación aérea, o a detener o entorpecer esta última o los servicios de tránsito aéreo.

Bien jurídico tutelado: seguridad operacional, bienes/personas a bordo, en superficie.

Sujeto activo: cualquier persona/miembro de la tripulación.

5. Atentado contra la aeronáutica civil

Descripción:

Adulterar o eliminar marcas de nacionalidad o de matrícula de una aeronave e intencionalmente conducirla o hacerla conducir luego de la adulteración o eliminación.

Identificar falsamente una aeronave ante los servicios de tránsito aéreo.

Efectuar una función aeronáutica careciendo de certificado de idoneidad, habiendo sido inhabilitado para el ejercicio de ellas o transcurridos seis meses desde su vencimiento.

Bien jurídico tutelado: seguridad operacional, fe pública.

Sujeto activo: cualquier persona/ comandante/ funcionario.

6. Denegación de socorro

Descripción:

No colaborar en la prestación de socorro (búsqueda, asistencia y salvamento – etapas Incerfa-Incertidumbre, Alerfa- Alerta y Destrefa - Salvamento) de una o más aeronaves cuando se lo requiriese la autoridad competente. Eximente, peligro para aeronave asistente.

Bien jurídico tutelado: daños a aeronave, personas, carga

Sujeto activo: explotador aeronave, comandante o miembros tripulación

7. Transporte prohibido de mercancías

Descripción:

Transportar, hacer transportar o autorizar el transporte en una aeronave, a sabiendas o intencionalmente, sin la debida autorización o sin observar las disposiciones reglamentarias, explosivos, inflamables, armas, municiones, elementos radiactivos, cosas peligrosas o de transporte.

Bien jurídico tutelado: seguridad operacional y seguridad de la aviación civil.

Sujeto activo: cualquier persona/ comandante aeronave/ miembro tripulación.

Ello está en línea con las previsiones contempladas en el Convenio de Beijing de 2010 y en lo que especifica el Anexo 18 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944 sobre el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

8. Atravesamiento antijurídico de frontera

Descripción:

Conducir o hacer conducir una aeronave, atravesar clandestina o maliciosamente la frontera por lugares diferentes a los establecidos por la autoridad competente o desviarse o hacer desviar una aeronave de las rutas aéreas fijadas para ingreso o salida del país.

Bien jurídico tutelado: Estaba ya contemplado en el ordenamiento específico, y constituye un delito aeronáutico propiamente dicho, cuyo fin es tutelar no solamente la seguridad de la circulación aérea, sino también la soberanía del Estado que se sobrevuela, elemento éste de reconocimiento universal y consagrado en el Artículo 1 del Convenio de Chicago de 1944.

Sujeto activo: comandante aeronave

9. Echazón prohibida

Descripción:

Arrojar, desde una aeronave en vuelo, objetos susceptibles de causar daños a personas y bienes en la superficie, con la salvedad que se trate de un peligro grave para la aeronave.

Bien jurídico tutelado: seguridad de superficiarios, una verdadera institución jurídica aeronáutica integrante de los principios generales en los que se sustenta la autonomía científica de la rama Daño ambiental.

Sujeto activo: comandante aeronave/miembro tripulación.

10. Pasajeros indisciplinados

Descripción:

Agredir físicamente, o amenazar con agredir, a un tripulante de aeronave e interferir en el desempeño de sus funciones.

Negarse a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave o en su nombre, con la finalidad de garantizar la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo de ella.

Contemplar el concepto de aeronave en vuelo de los últimos convenios multilaterales que hace alusión al cierre de puertas de la aeronave para comenzar su movimiento para el despegue, hasta que se abren las mismas puertas una vez concluido el aterrizaje.

Bien jurídico protegido: seguridad de la aeronavegación, de personas y cosas transportadas

Sujeto activo: pasajero.

En total consonancia con lo dispuesto en el Protocolo de Montreal de 2014, modificadorio del Convenio de Tokio de 1963.

11. Asociación ilícita aeronáutica

Descripción:

Tomar parte, cooperar o ayudar a la formación o al mantenimiento de una asociación ilícita o instigar a ello, para cometer los delitos previstos en el Código.

Bien jurídico tutelado: seguridad operacional y seguridad de la aviación civil.

Sujeto activo: cualquier persona.

En total consonancia con el Convenio y Protocolo de Beijing de 2010, los cuales introducen modificación a los Convenios de La Haya de 1970, Montreal de 1971 y Protocolo de Montreal de 1988.

Cabe recordar que en todos los ilícitos aeronáuticos deberá contemplarse agravación de la pena de prisión en caso de producirse lesiones o muerte de la víctima, como asimismo será necesario tipificar los casos de tentativa como intención de cometer el delito abortado por circunstancias ajenas a la voluntad del delincuente.

Dos elementos serán los que posicionarán al Estado Argentino, como cumplidor de los respectivos acuerdos multilaterales adoptados por la OACI, por una parte la fijación de las penas que en estos casos revestirán el carácter de severas, cuenta habida de la entidad de los ilícitos que lesionan bienes jurídicos esenciales y específicos de la actividad aérea y por otra parte, sentar la obligatoriedad del procedimiento de extradición conforme con las obligaciones asumidas en los tratados sobre dicha materia, para evitar que muchos delitos aeronáuticos queden impunes.

Bibliografía

- Aftalión, Enrique (1955). *El Derecho Penal Administrativo*, Editorial Arayu: Buenos Aires.
- Aparicio Gallegos, Javier (2009). *Seminario sobre Seguridad y Transporte Aéreo*, Fundación Aena: Madrid.
- Beccaria, Cesare (2010). *Des delits et des peines*, Le Monde Flammarion: París.
- Folchi, Mario O. (2015). *Tratado de Derecho Aeronáutico y política de la aeronáutica civil*. Editorial Astrea: Buenos Aires.
- Giemulla, Elmar y otros (2011). *International and EU Aviation Law-Selected Issues*, Wolters Kluwer.
- Lena Paz, Juan A Compendio de Derecho Aeronautico, Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1987.
- Mapelli, Enrique (1973). *El apoderamiento ilícito de aeronaves*, Editorial Tecnos.
- Videla Escalada, Federico N. (1970). *Derecho Aeronáutico*, Victor P de Zavalía: Buenos Aires.

Convenios

- Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Chicago 1944, (Documento 7300)
- Convenio sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de aeronaves, Tokio 1963, (Documento 8364)
- Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, La Haya 1970 (Documento 8920)
- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, Montreal 1971 (Documento 8966).
- Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil Internacional, Montreal 1988, (Documento 9518).
- Convenio sobre Marcación para su detección de explosivos plásticos, Montreal 1991 (Documento 9571).
- Convenio sobre compensación de daños provocados por actos de interferencia ilícita, Montreal 2009 (Documento 9920), sin vigencia
- Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional y Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, Beijing 2010 (Documento 9959), sin vigencia.
- Protocolo modificador del convenio de Tokio de 1963, Montreal 2014 (Documento 10034), sin vigencia.

Legislación nacional

Necesidad de tipificación de delitos aeronáuticos en el nuevo
Código Aeronáutico para la República Argentina
Marina Donato

Constitución Nacional para la República Argentina

Código Penal de la Nación Argentina (con sus modificaciones)

Ley 14.307, de 1954, que sancionó el primer Código Aeronáutico.

Ley 17.285, de 1967, que sancionó Código Aeronáutico vigente.

Bibliografía

Capaldo, Griselda D (2010). *Proyecto de Código Aeronáutico* (Buenos Aires: Proyecto ICAO-ARG/07/803 año 2010).

Cueto Rúa, Julio César, *El "Common Law"* (Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1997).

Compañía Suiza de Reaseguros, *El Reaseguro de los Ramos Generales* (Zurich: Compañía Suiza de Reaseguros, quinta edición, 1988).

Fernández Peña, Sebastián, Defining Aviation Insurance Coverage Adequacy under the Montreal Convention of 1999 (2009) XXXIV Ann. Air & Sp. L. at 343.

Videla Escalada, Federico N, *Derecho Aeronáutico* (Buenos Aires: Víctor P. de Zavalía – Editor, 1973) T. III, p. 330.