

# PIRATERIA AEREA?

(II)

Doctor Leonel Olivar Bonilla,  
Magistrado del Tribunal Superior Militar.

El desvío ilegítimo de aeronaves y las convenciones internacionales. La gravedad y frecuencia de estas actividades hizo necesaria la intervención de los estados y de los organismos internacionales. La Asamblea General de las Naciones Unidas, se ocupó de este problema por medio de la resolución de 25 de noviembre de 1970, por la que se condenaron estos comportamientos. Los principales acuerdos vigentes en el ámbito internacional son los siguientes:

1º — Convención sobre alta mar suscrita en Ginebra, el 29 de abril de 1958; transcribimos los artículos 15 y 16.

“Artículo 15. — Constituyen actos de piratería, los enumerados a continuación:

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

a) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

b) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún estado.

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

3. Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 del presente artículo.

“Artículo 16. — Se asimilan los actos cometidos por un buque pirata, los actos de piratería definidos en el artículo 15, perpetrados por un buque de guerra o un buque del Estado o una aeronave del Estado, cuya tripulación se haya amotinado o apoderado del buque o de la aeronave”.

2º — Convenio de Tokio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves, de 14 de septiembre de 1963.

Sus principales disposiciones, son las siguientes:

El artículo 1º, correspondiente al capítulo I que delimita el campo de aplicación y dice:

“1. El presente convenio se aplicará, a:

- a. Las infracciones a las leyes penales;
- b. Los actos que, sean o no infracciones, puedan poner en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo.

2. A reserva de lo dispuesto en el capítulo III, este convenio se aplicará a las infracciones cometidas y a los actos ejecutados por una persona a bordo de cualquier aeronave matriculada en un estado contratante, mientras se halle en vuelo, en la superficie de alta mar, o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado.

3. A los fines del presente convenio, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

4. El presente convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía”.

El numeral 1º del artículo 6º dice:

“1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido o está a punto de cometer, a bordo, una infracción o un acto previsto en el artículo 1, párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables inclusive coercitivas que sean necesarias:

- a. Para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma;

- b. Para mantener el buen orden y la disciplina a bordo;
- c. Para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este capítulo”.

El artículo 9º, numeral 1º dice:

“1. El comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier estado contratante en cuyo territorio aterrice la aeronave a cualquier persona, si tiene razones fundadas para creer que dicha persona ha cometido a bordo de la aeronave un acto que, en su opinión, constituya una infracción grave de acuerdo con las leyes penales del estado de matrícula de la aeronave”.

El artículo 11:

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

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

El artículo 13 en sus numerales 1º y 2º:

“1. Todo estado contratante aceptará la entrega de cualquier persona que el comandante de la aeronave le entregue en virtud del artículo 9, párrafo 1.

2. Si un estado contratante considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención o tomará otras medidas para asegurar la presencia de cualquier persona que se presuma que ha cometido uno de los actos a que se refiere el artículo 11, párrafo 1, así como de cualquiera otra persona que le haya sido entregada. La detención y demás medidas se llevarán a cabo, de acuerdo con las leyes de tal estado, y se mantendrán solamente por el período que sea razonablemente necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición”.

3º — El convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, en su preámbulo dice: “Los estados partes en el presente convenio: considerando que los actos ilícitos de apoderamiento o ejercicio del control de aeronaves en vuelo ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, afectan gravemente la explotación del servicio aéreo y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil;

Considerando que la realización de tales actos les preocupa gravemente;

Considerando que, a fin de prevenir tales actos, es urgente prever las medidas adecuadas para sancionar a sus autores”;

Las principales disposiciones de este convenio son las siguientes:

“Artículo 1º — Comete un delito (que en adelante se denominará ‘el delito’) toda persona que, a bordo de una aeronave en vuelo:

a. Ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma, o intente cometer cualquiera de tales actos;

b. Sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cualquiera de tales actos.

Artículo 2º — Los estados contratantes se obligan a establecer para el delito penas severas”.

El artículo 4º:

“1. Cada estado contratante tomará medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre el delito y sobre cualquier acto de violencia cometido por el presunto delincuente contra los pasajeros o la tripulación, en relación directa con el delito, en los casos siguientes:

a. Si el delito se comete a bordo de una aeronave matriculada en tal estado;

b. Si la aeronave, a bordo de la cual se comete el delito, aterriza en su territorio con el presunto delincuente todavía a bordo;

c. Si el delito se comete a bordo de una aeronave dada en arrendamiento sin tripulación a una persona que en tal estado tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente.

2. Asimismo, cada estado contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre el delito en caso de que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho estado no conceda la extradición, conforme al artículo 8, a los estados previstos en el párrafo 1 del presente artículo.

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

El artículo 6:

“1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo, una infracción o un acto previsto en el artículo 1, párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, inclusive coercitivas que sean necesarias:

a. Para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes de la misma;

b. Para mantener el buen orden y la disciplina a bordo;

c. Para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla, de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.

2. El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de los pasajeros con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes, a fin de proteger la seguridad de la aeronave, de las personas y de los bienes de la misma”.

Del artículo 8º copiamos los numerales 1º y 4º:

“1. El delito se considerará incluido entre los delitos que den lugar a extradición en todo tratado de extradición, celebrado entre estados contratantes. Los estados contratantes se

comprometen a incluir el delito como caso de extradición en todo tratado de extradición que celebren entre sí en el futuro”.

“4. A los fines de la extradición entre Estados contratantes, se considerará que el delito se ha cometido, no solamente en el lugar donde ocurrió, sino también en el territorio de los estados obligados a establecer su jurisdicción, de acuerdo con el artículo 4, párrafo 1”.

Finalmente el artículo 12 en su numeral 1º, dice:

“1. Las controversias que surjan entre dos o más estados contratantes con respecto a la interpretación o aplicación de este convenio, que no puedan solucionarse mediante negociaciones, se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje, las partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada, de conformidad con el estatuto de la Corte”.

4º — El convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal, el 23 de septiembre de 1971, cuyas principales disposiciones son las siguientes:

“Artículo 1º — 1. Comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente:

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

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

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

d. Destruya o dañe las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos,

por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;

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

2. Igualmente comete un delito toda persona, que:

a. Intente cometer cualquiera de los delitos mencionados en el párrafo 1 del presente artículo;

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

Artículo 2º — A los fines del presente convenio:

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 24 horas después de cualquier aterrizaje; y 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.

Artículo 3º — Los estados contratantes se obligan a establecer penas severas para los delitos mencionados en el artículo 1º.

Los convenios de Tokio y La Haya, fueron aprobados por el Congreso de Colombia, por medio de la Ley 14 de 1972. El convenio de Montreal, por la Ley 4ª de 1971.

Esta era la situación hasta que se dictó la Ley 14 de 1972, que consagró como delictuosas en la legislación nacional, las conductas consistentes en el apoderamiento o el control de una aeronave por medio de la violencia ejercida por una persona que se encuentre a bordo, durante el vuelo; en estas condiciones se agregó un nuevo capítulo al título 8º del libro II del Código Penal, delitos contra la salud y la integridad colectivas, y que se denomina "delitos contra la seguridad aérea".

De modo que por disposición del legislador, el apoderamiento de una aeronave no es acción que corresponda a las descripciones legales que constituyen el delito de piratería, código penal militar; tampoco puede buscarse su adecuación en el tipo de delito de robo ya que como lo afirmó la Corte Suprema de Justicia, si una conducta está expresa y claramente prevista en determinada norma, no corresponde acomodarla a otra descripción legal, cuando para esto se requiere darle un alcance extensivo que aquella no exige. Se ocupó el legislador de la descripción de las conductas delictuosas, del ámbito de aplicación de las normas, y adicionó el código de procedimiento penal para atribuir el conocimiento de estas infracciones a los jueces superiores, sin intervención de jurado; estas son las principales disposiciones de la nueva ley:

“Artículo 3º — Incorpórase el siguiente Capítulo III al Título VIII del Libro Segundo del Código Penal (Decreto 2300 de 1936), bajo la denominación “Delitos contra la Seguridad Aérea”.

Artículo 275-bis. El que, a bordo de una aeronave en vuelo, ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquiera otra forma de intimidación se apodere de tal aeronave o ejerza el control de la misma, estará sujeto a presidio de 10 a 15 años.

Parágrafo. Para los efectos del presente artículo, se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque, hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave, de las personas y de los bienes a bordo.

Artículo 275-ter: La pena prevista en el artículo anterior se aumentará hasta la mitad, si el hecho se cometiere:

- a. En aeronaves del Estado;
- b. Por un funcionario o empleado público con ocasión de sus funciones o excediéndose en el ejercicio de ellas o por empleados de empresas de transporte aéreo;
- c. Por tres o más personas;
- d. En aeronaves destinadas al transporte público.



Artículo 275-cuater: El homicidio, las lesiones personales y el daño de la aeronave, cometidos por el agente, traerán consigo la respectiva responsabilidad y las sanciones correspondientes se aplicarán acumulativamente”.

“Artículo 4º — Adiciónase el Código Penal (Decreto 2300 de 1936) en su Parte General, Disposiciones Preliminares, con el siguiente artículo:

Artículo 7º-bis. Se aplicará igualmente la ley colombiana:

a. A los nacionales o extranjeros que cometieren el delito de que trata el artículo 275 bis a bordo de una aeronave matriculada en Colombia o matriculada en el extranjero si es operada en virtud de un contrato de arrendamiento sin tripulación por una persona que en Colombia tenga su oficina principal o su residencia permanente, si la aeronave en cuestión se encuentra en vuelo, en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un estado.

b. A los extranjeros que hayan cometido dicho delito a bordo de una aeronave que luego aterrice en Colombia, con delincuente aún a bordo, aun cuando no se dé el requisito de que habla el ordinal d), del artículo 7º, o no se le conceda la extradición.

Artículo 5º — Adiciónase el Decreto número 409 de 1971 “por el cual se introducen reformas al Código de Procedimiento Penal y se codifican todas sus normas”, en su Capítulo II del Título II, con el siguiente ordinal 6 de la última parte del artículo 34.

6. Del delito señalado en el Capítulo III del Título VIII del Libro Segundo del Código Penal”.

La Tipicidad. El artículo 275 bis.

1º — Los sujetos. Activo: indeterminado, cualquier persona; por su número, es monosubjetivo; puede cometerse por un solo individuo.

Pasivo: indeterminado ya que la ley no señala las calidades que debe tener la persona que está a cargo de la nave aunque lógicamente la acción recae ante todo en el piloto o en el copiloto.

2º — El objeto. Jurídico: La salud y la integridad colectivas, que es lo que se trata de preservar, al crear los delitos contra la seguridad aérea.

Material: una aeronave.

3º — La conducta: El verbo rector.

Apoderarse, es decir, hacerse dueño de alguna cosa, ocuparla, ponerla bajo su poder.

Ejercer control: es una frase verbal que equivale a controlar la nave, que debe entenderse como ejercer el mando sobre ella, ya que el verbo controlar, que no figura en el diccionario de la Real Academia, equivale a comprobar, revisar, examinar.

Elementos de la conducta:

a) Descriptivo. Apoderarse de la aeronave o ejercer control sobre ella.

Puede suceder que quien dirige la nave sea desplazado en forma violenta de su puesto de comando, dejándolo en imposibilidad física de obrar, o que reciba una intimidación directa como sería amenazarlo en su integridad con un arma de fuego, o que la amenaza consista en causar daño a las personas de los demás tripulantes o de los pasajeros en caso de que el piloto no acceda a la voluntad del sujeto activo.

b) Subjetivo, o sea el fin que se persigue con esta conducta; el tipo analizado no contiene elemento subjetivo.

c) Normativo: Ejercer control de la nave, ya vimos anteriormente qué debe entenderse como ejercer el mando sobre la nave.

Circunstancias de la conducta:

a) De tiempo: es ilimitado;

b) De lugar: En principio podría entender que la conducta debe realizarse cuando la nave está en el aire, pues allí se dice que a bordo de una nave en vuelo; sin embargo, de acuerdo con el párrafo, una aeronave se considerará que está en vuelo desde que se cierran las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave, de las

personas y de los bienes a bordo. De modo que también puede cometerse esta conducta en tierra, bajo una circunstancia de orden temporal que analizamos anteriormente: al empezar los actos preliminares del vuelo desde que se cierran las puertas externas del embarque hasta que el avión se levanta. Al aterrizar, desde que la nave toca la pista hasta el momento en que se abren dichas puertas, son dos momentos en que la conducta puede realizarse en tierra; y como circunstancia especial, excepcional, en el caso de aterrizaje forzoso, hasta el momento en que las autoridades competentes se hacen cargo de la nave, de las personas y de los bienes a bordo.

c) De modo: Debe ejecutarse:

Mediante violencia, que es la agresión impetuosa, difícil de soportar, que daña o pone en peligro un derecho. Es necesario que el sujeto agente obre con ímpetu y fuerza sobre las personas o las cosas para vencer su resistencia.

Mediante amenaza de violencia; o sea cuando el sujeto activo da a entender con actos o palabras que procederá a agredir de manera impetuosa a una persona, o a causar daño a un derecho legalmente protegido. Se ejerce violencia cuando se golpea al piloto, o se le sujeta con las manos o se le amarra para ponerlo en imposibilidad de obrar. Hay actos constitutivos de amenaza de violencia cuando el autor da a entender en forma objetiva que hará estallar explosivos para destruir la aeronave, o que disparará contra el piloto o contra los pasajeros si no se obedecen sus instrucciones.

Mediante cualquiera otra forma de intimidación; es la amenaza de un mal futuro que puede no ser violento, como envenenar una fuente de agua potable o inocularle gérmenes patógenos a una persona, o divulgar un hecho deshonroso.

El artículo 275-ter: es un tipo subordinado pues no puede aplicarse con independencia del 275-bis; no describe la conducta, ni señala la pena; se limita al hacer referencia a la disposición anterior, para aumentar la pena hasta en la mitad si el hecho se comete en cualquiera de estas circunstancias de agravación:

- a) Que la aeronave sea del Estado;
- b) Que esté destinada al transporte público;
- c) Que los autores sean tres o más;

d) Que el sujeto activo sea funcionario o empleado público con ocasión de sus funciones o con exceso en el ejercicio de ellas;

e) Que los sujetos activos sean empleados de empresas de transporte aéreo, de modo que en esta última circunstancia, los sujetos activos no solamente deben ser cualificados sino que deben ser plurisubjetivos.

El 275-cuater se limita a disponer que las infracciones que allí se mencionan se considerarán cometidas en concurso; se dará por tanto cumplimiento a lo ordenado en el Capítulo III del Libro I del Código Penal, sobre concurso de delitos; se trata de la acumulación jurídica.

Por medio del artículo 4º se adicionó la parte general del Código de Procedimiento Penal, con el artículo 7º bis; en el literal a) de esta disposición se da aplicación al principio real o de defensa ya que busca defender a intereses de personas con intereses en el territorio colombiano. En el literal b) se da cabida, al principio de la jurisdicción mundial, pues se sanciona a extranjeros que lesionan intereses que no son del Estado colombiano ni de sus nacionales. Pero es necesario, para que el autor quede bajo la jurisdicción de los jueces colombianos, que la aeronave aterrice en Colombia con el delincuente a bordo. Como se puede observar, el legislador siguió la orientación del convenio de La Haya, que buscó excluir la calificación de delito político para esta clase de infracciones, y comprometer a todos los estados en el sentido de sancionar o extraditar a los autores. La ley nacional se orienta de preferencia a sancionar la acción cuando se realiza fuera de sus fronteras; en estas condiciones será necesario en la mayoría de los casos, para determinar quien es el juez superior que ha de conocer, dar aplicación a lo dispuesto en los artículos 42 y 43 del Código de Procedimiento Penal; el primero trata de la competencia a prevención; el segundo, de la competencia para los delitos cometidos a bordo de aeronaves.