

PROBLEMAS ACTUALES
DE LA SEGURIDAD EN VUELO

Noel N. Rodríguez Senese
Mar del Plata
Argentina

I.- INTRODUCCIÓN:

Los procesos que vive la humanidad en relación al terrorismo “y la guerra planteada contra el mismo” llevan al planteamiento del tema, como así también el proponer una profunda revisión de las cartas de los organismos internacionales, convenios y muy especialmente a los principios reguladores de la aviación civil internacional.

La situación bélica mundial, el terrorismo, sus consecuencias sobre las políticas de los estados y los pueblos, llevan a la necesidad de actualizar los principios del Derecho Aeronáutico Penal Internacional, teniendo como finalidad el tipificar las distintas conductas y la aplicación de la normativa penal en relación a los delitos aeronáuticos, la utilización de las aeronaves civiles en actos ilícitos y reglamentar la normativa de la figura del comandante de aeronave.

La cooperación internacional, el afianzamiento de la relaciones de los estados, deben buscarse en la paz, como único camino a la solución de los conflictos, dentro del ámbito de las ONU, necesitando también la ampliación y perfeccionamiento del Derecho Internacional Humanitario.

Es necesario que el mismo se amplíe y perfeccione, la tarea es muy difícil pues existe el imperio y determinación de los estados que tratan de someter a un nuevo orden internacional, alejándose así del basamento de la voluntad de los pueblos consagrado “en la igualdad de todos los estados, como piedra fundamental de la cooperación internacional”.

La utilización de la aviación civil en actos violentos de terrorismo, requiere un estudio profundo de los principios que normatizan a la Organización de Aviación Civil Internacional.

El nivel de humanización y racionalización no puede ser renunciado por los estados, máxime cuando la comunidad internacional lo exige para el tratamiento y sanción de los actos de terrorismo, situación que hace necesario un ordenamiento unificado penal internacional, legitimado previamente por la Asamblea de la ONU y en nuestro tema llevando a la unificación y aplicación de principios uniformes del Derecho Aeronáutico Penal Internacional.

Ello requiere un tratado internacional, con la creación de una jurisdicción internacional, cuyo órgano deberá enjuiciar a los individuos que cometan crímenes contra la humanidad, como en el caso de la utilización de aeronaves civiles en actos de terrorismo, narcotráfico, transporte de armas e indocumentados, llevando por finalidad la protección de los derechos humanos y salvaguardar la vida humana.¹

En materia específica, tanto en el orden nacional como internacional, han sido estudiadas las distintas figuras que tipifican los delitos aeronáuticos y los caracteres típicos de la ley aeronáutica, justifican el esfuerzo a realizar logrando así un convenio internacional que regule todos los delitos aeronáuticos que surgen del hecho técnico, evitando así conflictos de leyes, ley aplicable, con penas muy severas, teniendo por finalidad el salvaguardar la vida humana y la seguridad en vuelo.

II.- HACIA LA UNIFICACIÓN Y CONVENIO REGULADOR:

Mas allá de las discusiones sobre la existencia de un Derecho Aeronáutico Penal Internacional, es de fundamental importancia estudiar los actos ilícitos, infracciones y delitos contra las aeronaves, y muy especialmente los sistemas a aplicar a las aeronaves en vuelo, en zonas no sujetas a jurisdicción de los estados, tema de permanente actualidad frente al escenario político internacional, donde las aeronaves son utilizadas como instrumento para cometer actos por diferencias políticas, económicas o militares de las naciones .

Por ello y con la finalidad de combatir este flagelo debe promoverse un régimen específico de unificación internacional, amparado en una concepción humanística con los principios de la cooperación internacional.

Los hechos acontecidos y la pérdida de cantidad de vidas humanas han ido mas allá, por lo que es necesario la regulación que profundice el estudio y la normatización de los delitos aeronáuticos, incluido el narcotráfico por medio de la aviación, tratando de integrar los distintos sistemas de ley aplicable (ley del estado sobrevolado, de bandera, de aterrizaje, de partida, regímenes

¹ Estatuto de la Corte Panal Internacional, Roma 17 de julio de 1998, “Creación de un Tribunal Internacional, para enjuiciar a quienes cometan crímenes de genocidio, lesa humanidad, guerra y agresión (arts. 6,7 y 8, y conctes.)

preferenciales, competencia, etc.). Ello puede estipularse en un convenio global, mas allá de la competencia de los estados, como instrumento para resolver los conflictos cuando se cometan crímenes en contra de la humanidad.

Debe integrarse el estudio del sistema a aplicar, pues la extensión de la jurisdicción del nuevo tribunal debe estar íntimamente relacionada con la Asamblea de Naciones Unidas, Consejo de Seguridad e instituciones específicas coordinando el procedimiento a seguir cuando se produzca la detención, para el juzgamiento de los delincuentes, cómplices y encubridores de los delitos, debiéndose estudiar la normativa del régimen de extradición, las matriculas de las aeronaves, primer aterrizaje, domicilio de explotador o propietario, que ya se encuentran legislados en el ámbito nacional e internacional.²

Por razones de orden científico y técnico recordemos lo aportado en relación al tema delitos aeronáuticos cuando se estipulaba la necesidad del emplazamiento y regulación específica en los códigos aeronáuticos, pues debe mantenerse el criterio que muchas veces la ley penal escapa a la velocidad e influencia de las figuras que se presentan constantemente en la realidad internacional.

Todo ello puede volcarse en la jurisdicción internacional llevando por finalidad el tratamiento de crímenes contra la humanidad por situaciones vinculadas al transporte aéreo, por hechos de genocidio, situaciones militares y/o guerrillas, en defensa de los pueblos.

Puede lograrse, a través del convenio, la creación de un organismo complementario de las jurisdicciones nacionales y que mantenga su competencia para el castigo y tratamiento de los crímenes contra la humanidad.

III.- AGENTE DE SEGURIDAD ABORDO

Al decir del Dr. Videla Escalada siguiendo el concepto del Dr. Rego Fernández: el comandante de aeronave es el piloto miembro de su tripulación de vuelo, que cumpliendo los requisitos de idoneidad necesarios, designado por el explotador, salvo cuando el mismo condujera la máquina u amparado por el ordenamiento jurídico vigente ejerce el mando abordado, para la conducción segura

² Quintas jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial Facultad de Derecho de Bs. As., informe presentado por el Dr. Enrique Ramos Mejia, quien presidió la comisión sobre el tratamiento "Delitos Aeronáuticos".

y el gobierno legal de la aeronave durante el tiempo necesario para cumplir la operación a su cargo.

La figura necesaria del comandante fue consagrada en el Código Aeronáutico Argentino, en el contenido del Art. 79: toda aeronave debe tener a su bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador de quien será representante.

Cuando no exista persona específicamente designada, se presumirá que el piloto al mando es el comandante de la aeronave.

La ley impone la presencia del comandante y crea la presunción para evitar que en cualquier circunstancia puede faltar.

La necesidad de la figura del comandante es extensiva a toda especie de aeronaves.

Para ser comandante de una aeronave el requisito fundamental es la idoneidad. Es la persona que tiene la obligación de dirigir el orden en la multiplicidad de situaciones que corresponden a la tarea encomendada.

Las funciones a cargo del comandante son técnicas disciplinarias e incluso notariales y de registro.

En tal sentido tiene durante el viaje poder de disciplina sobre la tripulación y poder de autoridad sobre los pasajeros. Debe velar por la seguridad de los mismos, no pudiendo ausentarse de la aeronave sin tomar las medidas correspondientes para su seguridad. (art. 81 C.A.A.).

Si realizamos un estudio comparatista, con el libro VI Cap. 1, "Normas Generales de Comandante de Aeronave", de España, Sec. 2º de "El Comandante de Aeronave", de México, "Atribuciones del Comandante", Cap. 3 art. 66, 67, 68, 71 y 72 del Código Aeronáutico de Chile y otras legislaciones, podemos afirmar que la figura del comandante es la única y máxima autoridad abordo, encontrándose el mismo competente en sus distintas funciones en razón de la seguridad de la aeronave, de los pasajeros o de los bienes transportados.

Por razones de espacio remitimos a las conclusiones sobre el tema de las XIV Jornadas de Derecho Aeronáutico y Espacial A. L. A. D. A., Caracas marzo de 1990 y relato del Dr. Gontran Elizalde Pettit.

En síntesis puede instruirse mas profundamente al personal aeronáutico teniendo en cuenta la seguridad abordo, pero se rechaza la intervención de los

agentes de seguridad, por considerar su designación limitativas que la figura impone en la regulación de la responsabilidad y actuación del comandante de aeronave.

El personal técnico aeronáutico está constituido por el personal de vuelo, que interviene directamente en la operación de la aeronave y por el personal de tierra, con las funciones específicas, por lo que la autoridad correspondiente determinará los lineamientos generales aplicables para la definición de aquellos conocimientos, habilidades y destrezas que requieran idoneidad, según sea necesario para garantizar la seguridad en la prestación de los servicios.³

Por tales razones se mantiene el criterio de la necesidad del Estatuto que contenga la normativa internacional sobre la responsabilidad y actuación del comandante de aeronave.

³ En tal sentido disposiciones comunes del personal técnico aeronáutico (México).

IV.- CONCLUSIONES:

PRIMERA: la situación bélica mundial, el terrorismo, sus consecuencias sobre las políticas de los estados y los pueblos llevan a la necesidad de actualizar los principios del DERECHO AERONÁUTICO PENAL INTERNACIONAL.

SEGUNDA: lograr un tratado internacional, con la creación de una jurisdicción internacional, legitimado previamente por la Asamblea de la ONU y organismos especializados, para el tratamiento de las conductas de crímenes contra la humanidad al utilizar aeronaves civiles en actos de terrorismo, violencia, narcotráfico, transporte ilegal de armas, indocumentados, llevando por finalidad la protección de los derechos humanos, salvaguardar la vida humana.

TERCERA: no se comparte la designación de agentes de seguridad abordo por limitar la actividad personalísima del comandante de aeronave.

Noel N. Rodríguez Senese

Mar del Plata

Argentina

BIBLIOGRAFÍA:

- Rodríguez Jurado Agustín, “Teoría y Practica del Derecho Aeronáutico”. Bs. As. 1960.
- Videla Escalada Federico. “Manual de Derecho Aeronáutico” Zavalia 1978 3º edición, Pág. 101 a 125 y 198 a 219
- Aparicio Gallego Javier, “Aeronavegación y delito”, Seminario de Derecho Aeronáutico, Madrid España 2003, Pág. 235 a 251.
- Ramos Mejia Enrique, Quintas Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial, Bs. As. Argentina, 1964.
- Núñez Ricardo C., “Derecho Penal Argentino”, parte general T. I, Pág. 93, Ediciones Graficas, 1959.
- Estatuto Tratado de Roma del 17 julio de 1998.