

# Los Delitos Contra Los Medios de Transporte y de Comunicación

Jorge Buompadre, **Derecho Penal Especial**, Tomo II, Mave, Buenos Aires, 2000; Milton Cairoli Martínez, **Curso de Derecho penal Uruguayo, Parte Especial**, Fundación de Cultura Universitaria, Montevideo, 1995; Antonio Camaño Rosa, **Tratado de los Delitos**, Librería Amalio Fernández, Montevideo, 1967; Héctor Aníbal De León Velasco/ José Francisco De Mata Vela, **Derecho Penal Guatemalteco, Parte General y Parte Especial**, F&G Editores, Guatemala, 1997; Edgardo Alberto Donna, **Derecho Penal, Parte Especial**, Tomo II-C, Rubinzal-Culzoni Editores, Buenos Aires, 2002; Mario Folchi, **Los delitos aeronáuticos**, Astrea De Palma, Buenos Aires, 1970 y **Delitos a bordo de aeronaves**, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1964; Campo Elías González Ferrer, “Toma de control de aeronave (piratería aérea), en **Revista Lex No.7 (Revista del Colegio Nacional de Abogados de Panamá)**, mayo-agosto, 1977; Ricardo Levene, **Manual de Derecho Penal, Parte Especial**, Víctor de Zavala Editor, Buenos Aires, 1978; José Rafael Mendoza Tronconis, **Curso de Derecho Penal Venezolano, Parte Especial**, Tomo XII, Empresa El Cojo, Caracas, 1976; Ricardo Núñez, **Tratado de Derecho Penal**, Lerner Editores, Córdoba, 1992; Sebastián Soler, **Derecho Penal Argentino**, Tea, Buenos Aires, 1970.

## I. DETERMINACIONES PREVIAS

El Capítulo II “Delitos contra los medios de transporte y de comunicación, en particular a lo que se refiere a los delitos comprendidos en los artículos 238 y 239, tiene como antecedente el Código Penal de 1922 y más recientemente el Anteproyecto de código penal de 1970, elaborado por el Dr. Arístides Royo.

En enero de 2003, se adicionaron a este capítulo otros delitos que afectan la seguridad colectiva, como son los atentados contra aeronaves en vuelo u otras instalaciones, que a primera vista parecieran tener cierta relación con el delito de Piratería, que veremos más adelante.

El bien jurídico protegido en estos delitos es la Seguridad Colectiva, pues los atentados contra los medios de transporte y de comunicación, pone en peligro la seguridad de las personas que usualmente emplean estos medios, así como también el de las cosas.

En esencia la tutela penal de las figuras delictivas en este capítulo, no reside en la protección del transporte o de la comunicación en sí mismos, como bienes valiosos, sino que se protegen conductas atentatorias de todos esos intereses en juego durante el

transporte o la comunicación por las que, se coloca en situación peligrosa a un indeterminado grupo de personas o bienes (Levene, p.304).

“No se trata de un delito de daño efectivo para la seguridad común, sino de peligro abstracto para ella emergente, a su vez del peligro de esa especie que corre el medio de navegación, y que debe comprobarse en cada caso, pero debe ser concreto en cada caso. (Núñez, p.79)

En este sentido, se observa en primer término que el artículo 238 que se sanciona los Atentados contra los medios de transporte terrestre, marítimo o aéreo, dirigido a proteger la navegación aérea o acuática, como el transporte que circula por carretera, vía férrea, o por debajo de ella, o el sostenido por alambres y con dirección previamente trazada, pues tales actuaciones ponen en peligro la seguridad de las personas que utilizan este transporte destinado a prestar un servicio público (Levene, p.398, Camaño Rosa, p.221).

De igual forma, la tutela penal (art. 239) en el delito de Atentados contra la seguridad de los medios de comunicación, recae sobre la seguridad colectiva, ya que la ejecución de tales actos pone en peligro la regularidad de las comunicaciones telefónicas, telegráficas o inalámbricas impidiendo de esta manera que la población pueda ser notificada de inminentes peligros, tales como el peligro de desastres naturales u otros.

En el caso del descarrilamiento, naufragio u otro desastre realizado de manera culposa por el agente (art. 240), estimamos que el bien jurídico al igual que los anteriores delitos recae sobre la seguridad de un número indeterminado de personas, que específicamente están expuestas al peligro o a la lesión por la ejecución de tales desastres.

Finalmente, tenemos que en el Entorpecimiento de transportes y servicios públicos (art. 241), que la tutela recae sobre el funcionamiento de los transportes, terrestres, aéreo o acuático, y como señala LEVENE (p.401) “surge aquí un trato penal diferente respecto a los delitos que hacen peligrare la seguridad publica, en relación a los que tan solo estorban o entorpecen la normal función de los vehículos que nos ocupan. Ley específica que nos enfrentamos a actividades delictuosas que no crean una situación de peligro común. Si se crea el peligro común, el ilícito encuadra en las disposiciones anteriores, mas severamente penadas”.

## **II. EL DELITO DE ATENTADO CONTRA LOS MEDIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE, MARITIMO O AEREO**

### *A. Tipo Objetivo*

El artículo 238 dice lo siguiente:

“El que ejecute cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de los medios de transporte terrestre, marítimo o aéreo, será sancionado con prisión de 1 a 6 años.

Si del hecho resulta colisión, descarrilamiento, naufragio, varamiento, desastre aéreo u otro accidente grave, la sanción será de 6 a 10 años de prisión.

Si el desastre causare lesión a alguna persona, la sanción será de 6 a 15 años de prisión y si ocasiona alguna muerte, de 8 a 18 años de prisión.

Sujeto activo es cualquier persona, siendo un delito común, mientras que el sujeto pasivo, es la sociedad en general.

El verbo es “ejecutar” es decir, realizar cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de los medios de transporte terrestre, marítimo o aéreo “La seguridad es la incolumidad de ellos y la regularidad es la continuidad normal de los servicios, de transporte, que evidentemente se ha identificado en otros países como de una naturaleza pública, aunque para efectos de nuestra legislación sea indiferente, si son destinadas al transporte de personas, mercaderías, sea de carácter comercial o de naturaleza deportiva (Soler, p.525), inclusive sea cosa propia.

Así en estos términos, nos dice Cairoli que, Transporte publico es el servicio destinado al transporte de personas o cosas de interés colectivo.(Cairoli, p.92)

En lo que respecta al objeto material de estos delitos lo constituyen los trenes, los automóviles que transportan pasajeros, vgr. los taxis, los autobuses, las naves, botes, etc, naves aéreas o acuáticas.

Las creación del peligro común, puede realizarse mediante actos comisivos u omisivos, es decir, por actos como la destrucción de una ruta de letreros que indica la presencia de accidentes peligrosos del terreno, el atravesar obstáculos de parte a parte y

acierta altura, colocar piedras en el camino, introducir animales dentro de los cercos de las vías u otros hechos semejantes (Soler, p.529)

El autor puede causar daños a esos medios de transporte, inutilizando su estructura o mecanismo, puede transportar o hacer transportar cosas peligrosas para la seguridad sin observar las precauciones debidas, puede dañar las vías acuáticas o las obras, como aeródromos, embarcaderos y faros, o dañar puentes y caminos, falsa señal colocación de objetos sobre los rieles, desviamiento, rompimiento de vía, quitar tronillos de los rieles, etc. o simplemente puede obrar sobre el personal conductor del vehículo, privándolo a éste de gobierno o de gobierno adecuado.(Núñez, p.81)

### *B. Tipo Subjetivo*

El delito previsto en el art. 238 es doloso, el sujeto ejecuta el acto con el fin de poner en peligro la seguridad del transporte, sabiendo que con ello esta creando un peligro para la seguridad de los mismos, aunque se admite la culpa, cuando se produjere un descarrilamiento, naufragio o cualquiera de los otros desastres, según lo indica el art. 240.

### *C. Antijuricidad y Culpabilidad*

Las causas de justificación son posibles, el Estado de Necesidad justificante, y en cuanto a las Causas de inculpabilidad, puede ser admisible, las situaciones de inexigibilidad, como el Estado de Necesidad Inculpante o la coacción moral.

### *D. Formas de aparición delictiva*

Son autores los que ejecutan cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de los medios de transporte, y las formas de participación criminal son viables.

La consumación es instantánea y se presenta cuando se ejecutan los actos indicados creándose un peligro , no siendo necesario que efectivamente se produzca un daño a los medios de transporte.

### *E. Penalidad*

La pena para la creación del peligro a los medios de transporte es de 1 a 6 años de prisión, y se agrava en la medida en que se produzca una colisión, descarrilamiento, naufragio, varamiento, desastre aéreo u otro accidente grave, con pena de 6 a 10 años de prisión.

Si el hecho peligroso causare una lesión a alguna persona, la sanción es de 6 a 15 años, y si ocasiona alguna muerte, es de 8 a 10 años de prisión.

### **III. ATENTADO CONTRA LA SEGURIDAD DE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y OBSTACULIZACIÓN DE LAS COMUNICACIONES INTERRUMPIDAS.**

#### *A. Tipo Objetivo*

El artículo 239 dice así:

“El que ejecute un acto que ponga en peligro la seguridad de los medios de comunicación o que obstaculice el restablecimiento de comunicaciones interrumpidas, será sancionado con prisión de 1 a 6 años”.

Sujeto activo puede ser cualquiera ya que el legislador emplea la formula “el que”, mas sujeto pasivo es la colectividad.

La figura determina como punible, por un lado, la acción de “ejecutar”, es decir, realizar un acto que ponga en peligro la seguridad de los medios de comunicación, y por otro, el “obstaculizar” el restablecimiento de comunicaciones interrumpidas.

El hecho puede ser ejecutado tanto por acción o por omisión, y los medios de ejecución son variados, tales como rotura de hilos, de postes, de máquinas generadoras, o por el contrario, resistirse a la reparación de daños por el uso, o caso fortuito (Cairolí, p.93).

#### *B. Tipo Subjetivo*

Se trata de un delito doloso, que admite el dolo, no siendo posible la culpa.

### *C. Formas de aparición delictiva*

Autores son los que realizan las conductas descritas, siendo admisible la participación criminal.

La consumación se da en el momento en que se ejecutan tales actos o cuando se obstaculiza el restablecimiento de comunicaciones interrumpidas.

La tentativa es admisible.

### *D. Penalidad*

La pena para este delito es de 1 a 6 años de prisión.

## **IV. DESCARRILAMIENTO, NAUFRAGIO U OTRO DESASTRE CULPOSO**

El legislador en este artículo ha querido contemplar la modalidad culposa para los Atentados contra la seguridad de los transportes (art. 238), cuando se provoca una colisión, varamiento, desastre aéreo u otro accidente grave.

De igual forma, la norma sanciona las acciones ejecutadas por culpa, tratándose de atentados contra los medios de comunicación o cuando se obstaculiza el restablecimiento de las mismas.(art.239).

## **V. ENTORPECIMIENTO DE LOS TRANSPORTES O DE SERVICIOS PUBLICOS DE COMUNICACIÓN**

### *A. Tipo Objetivo*

El artículo 241 dice lo siguiente:

“El que sin crear situación de peligro común, impida o estorbe el normal funcionamiento de los transportes por tierra, agua o aire, o los servicios públicos de comunicación, será sancionado con prisión de 6 meses a 2 años”

La acción castigada por el legislador puede ser realizada por cualquier persona, siendo un delito común, mientras que el sujeto pasivo es la colectividad.

La conducta castigada emplea dos verbos rectores “impedir” o “estorbar”, términos sinónimos que representan los actos de dificultar, obstaculizar, imposibilitar, el normal funcionamiento de los transportes por tierra, agua o aire o los servicios públicos de comunicación.

Los objetos materiales son los “transportes” y “los servicios públicos de comunicación”, y no interesa si se trata de impedir o estorbar la circulación de un medio de transporte público o privado.

Se afirma que “impedir el tránsito en una carretera, detener un tren o no permitir que en un momento dado se aprovisiona con electricidad a un pueblo, son ciertamente hechos delictuosos, pero, en circunstancias normales, menos graves que atacar contra la usina o levantar rieles de la vía donde ha de pasar un tren ( Donna, p.162).

Sostiene Núñez (p.93), que la acción de impedir puede presentarse cuando el sujeto “impide el transporte cerrando la pertinente vía o colocando cualquier cuerpo que impida el paso de los vehículos. Estorbar es molestar o incomodar, como por ejemplo quien lanza proyectiles contra los vehículos”.

Se justifica la incriminación de tales conductas porque afectan el normal funcionamiento de los transportes por tierra, agua o aire, o de la prestación de servicios públicos a la comunidad.

Para terminar, es un presupuesto a este delito que el hecho no cree una situación de peligro común, sea teniendo por resultado uno de los hechos que en si mismos lo presuponen, sea dañando o exponiendo a riesgos materiales de otra manera, aun numero indeterminado de personas o bienes.(Núñez, p.93)

#### *A. Tipo Subjetivo*

Es un delito doloso, que admite el dolo eventual, no es posible la culpa.

##### *1. Formas de aparición delictiva*

La autoría recae sobre quienes realizan los actos antes descritos, siendo posible las formas de participación criminal.

La consumación es inmediata, y la tentativa es posible.

## *2. Penalidad*

La pena para este delito es de prisión de 6 meses a 2 años.

# **VI. LOS DELITOS AERONÁUTICOS**

## *A. Planteamiento*

Mediante reforma penal de enero de 2003, se introdujeron los delitos aeronáuticos, en donde se castiga, en primer término, el apoderamiento de aeronave en vuelo o el ejercer su control (art.241<sup>a</sup>) mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, así como otra serie de actos que implican la Realización de actos de violencia contra personas a bordo de una aeronave en vuelo (art.241C), la destrucción de una aeronave, la colocación de artefactos que puedan causarle daños, la destrucción de instalaciones de navegación y finalmente (art. 241D), la ejecución de actos de violencia contra personas en un aeropuerto, sus instalaciones o aeronaves que pongan en peligro la seguridad el aeropuerto.

En este sentido, se parte de la tesis de que el bien jurídico protegido es la “seguridad colectiva”, por los actos de violencia o de amenaza que se ejercen contra la actividad aeronáutica en general y la aeronavegación en particular, que conforman un elemento de comunicación a nivel internacional (Levene, p.405).

Por otro lado, se advierten deficiencias técnicas legislativas, ya que si bien la reforma penal es positiva, por otro lado, no tomó en consideración, que existían otros delitos cometidos contra las aeronaves (art. 245), así como que obvió que la tentativa es extensiva a todos los delitos de la parte especial (art, 241C numeral 5°).

En efecto, el Código Penal de 1982, en su artículo 245, introdujo el delito de Toma de Control de aeronave (art.245), denominado por algunas legislaciones como “piratería aérea”, el cual guarda relación con estos delitos, reconocidos por algunos como “delitos aeronáuticos” (Folchi, p.133).

Así por ejemplo, en el Convenio de Tokio de 1963, el Apoderamiento ilícito de una aeronave, comprende varios actos, como son el apoderamiento propiamente dicho, la interferencia o el ejercicio del control de una aeronave en vuelo (art. 11, No.1),



pudiendo apreciar, que en el caso de nuestro país, se ha pretendido incorporar en la reforma de enero de 2003, dos de ellos, dejando por fuera el acto de “interferir, que no es más que interponerse, es decir, “tomar parte”.

Y esto tiene su razón dado que posteriormente, en el Convenio de la Haya de 1970, solo se hace alusión al apoderamiento y a ejercer control de la aeronave en vuelo, aunque desde el punto de vista de algunos autores la conducta contemplada en el art. 245, no sea mas que el simple apoderamiento de aeronave en vuelo (Folchi, p.106), y haya sido criticada la misma por inexacta e imprecisa, pues para poder calificar el hecho previsto en la norma citada, como un delito aeronáutico, es imprescindible que el sujeto se apodere de una aeronave en vuelo, dado que no sería típico de un delito aeronáutico, cuando se apodera de un avión que está vacío y parado en un aeródromo, pues esto sería robo o hurto.

En esa línea, Gonzalez Ferrer(p.89) afirmaba el problema conceptual que se presentaba en nuestra legislación, con el art. 245 que castiga el “tomar control de la dirección de la aeronave”, lo cual va a integrar todos aquellos actos que impliquen una desviación de ruta o alteración de aterrizaje, o abarcar conductas de apoderamiento del curso, pero no en sí un delito de robo de aeronave, dado que el sujeto lo que hace es coger, apropiarse, ocupar, y más técnicamente “capturar” o “apresar” la aeronave.

De esta manera, Folchi (p.111), indica que el término “tomar” en la legislación panameña proviene de “seizure”, que puede ser traducido a “aprehensión”, y añade que dicho acto presupone apoderamiento de la misma (p.111), al igual que sucede con la expresión “ejercer el control de la aeronave” a que se refiere el Convenio de Tokio.

Como deja verse de lo anteriormente expuesto, la reforma reciente plantea una situación legislativa incorrecta, dado que ya estaba comprendido en el artículo 245, la figura del Apoderamiento ilícito de aeronave, a la cual se le agrega el carácter especial, de “cambio de ruta” (Folchi, p.110), que no es más que como señala la doctrina el “ejercicio del control de la aeronave” (Mendoza Tronconis, p.163).

Ahora bien, resulta necesario dejar claro que estamos ante actos que “representan la amenaza de un enorme peligro para el desenvolvimiento de las comunicaciones aéreas y aparejan un evidente perjuicio para los intereses de las naciones (Levene, p.405), de manera que el bien tutelado sea la seguridad de los medios de transporte y de comunicación (Mendoza Tronconis, p.168), que ciertamente repercute en la Seguridad colectiva.

Para terminar, cabe resaltar, que el origen de estos delitos a nivel nacional se encuentra en el Decreto Ley de 19 de agosto de 1963, que castiga la “toma de control de aeronave, posteriormente incorporado al Código Penal de 1982, más en el ámbito internacional sus antecedentes los encontramos en los hechos que se suscitaron a partir de 1958, cuando de manera alarmante se inicia esta nueva forma de delincuencia, que consiste en el asalto y apoderamiento de aeronave, que se hace frecuente, hasta por ejemplo mencionar, que en el año de 1970 se dieron veinticinco desviaciones (Mendoza Tronconis, p. 154).

## *B. Apoderamiento y Control de Aeronave en vuelo*

### **1. Tipo Objetivo**

El artículo 241-dice lo siguiente:

“Quien, a bordo de una aeronave en vuelo, ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de ella o ejerza su control, será sancionado con prisión de 10 a 15 años. Para los efectos del presente artículo, se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que 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”.

Sujeto activo de este delito son aquellos individuos que están dentro de la aeronave en vuelo que se apoderan de ella o ejercen su control, de manera que puede ser tanto pasajero, como miembro de la tripulación, nacional como extranjero.(Levene, p.406)

Si se trata de un servidor público, o es ejecutado por tres o más personas, la pena se agrava de acuerdo con el artículo 241B.

Sujeto pasivo es el Estado Panameño, en particular la colectividad, que puede verse afectado por la realización de tales hechos.

El objeto material es la “aeronave en vuelo”entendiendo por estas los “aparatos o mecanismos que pueden circular en el espacio aéreo y que son aptos para transportar

personas o cosas. Un aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido del aterrizaje (Núñez, p.105).

De acuerdo con el artículo 241<sup>a</sup>, puede ser cualquier clase de aeronave, sin embargo, si es una aeronave del Estado o está destinada al transporte público, la pena se aumenta hasta la mitad.(art. 241B)

La acción punible se presenta de manera alternativa, “Apoderarse” o “Ejercer” el control de la aeronave.

El término “apoderarse” se ha entendido como el acto de ocupar, dominar, coger, capturar o aprehender, de manera que en el caso de apoderamiento de aeronaves, no se fundamenta en el ánimo de quedarse con la cosa con animo de lucro, en el sentido de la propiedad, sino la de llevar al dominio a la potestad (Mendoza Tronconis, p.163).

En efecto, la noción de apoderamiento ilícito es una expresión que proviene del Convenio de Tokio de 1963, empleada de igual forma en las legislaciones nacionales, representa la “plena posibilidad de que el sujeto activo efectúe actos de disposición respecto de la aeronave, que se encuentra entonces mas allá de la esfera de poder de su legítimo tenedor” (Folchi, p.110)

En cuanto a “ejercer el control” de igual forma ya estaba comprendido en el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, de la Haya de 1970, y para los efectos siguiendo a Mendoza Tronconis (p.163), este acto representa un desplazamiento de los controles de mando del piloto, copiloto u otro conductor de la aeronave, o una desviación efectiva del avión contra la voluntad del Piloto o Capitán.

De igual forma, debe quedar claro que la expresión “ejercer el control” presupone un “apoderamiento de la aeronave en vuelo” (Folchi, p.110).

Ahora bien, en esta figura la acción de apoderamiento y de ejercer el control requiere que la “aeronave esté en vuelo”, es decir, que dicho acto se ejecute desde” el momento en que cierran todas las puertas externas después del embarque, hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continua hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave, de las personas y de los bienes a bordo.

En ese sentido, el acto no solo se ejecuta mientras el avión está en vuelo, sino, cuando se trata también de hechos cometidos, cuando ya cerrado, parte andando todavía en tierra (Soler, p.548).

En la misma línea, afirma Levene (p.405) que la acción puede practicarse mientras la aeronave esta en vuelo o mientras practica o ejecuta las operaciones inmediatas anteriores al vuelo.

En lo que respecta a los medios de comisión, el legislador determina deficientemente, que además de la “violencia e intimidación”, se puede realizar por “amenaza de violencia”, expresión que en este último caso provienen de otras legislaciones, a lo cual la doctrina se ha manifestado contraria (Folchi , p.405).

No obstante, lo anterior (Gonzalez Ferrer, p.95) debe tratarse de medio idóneos; provocar o por lo menos poner en peligro la seguridad, en tanto que esa merma en la objetividad jurídica es lo que permite al autor hacer de su voluntad un imperativo.

## **2. Tipo Subjetivo**

El delito de Apoderamiento ilícito y el ejercicio del control de aeronave, es un delito que solo puede ser castigado a título de Dolo. Se requiere la conciencia y voluntad por parte del agente de apoderarse y ejercer control de la aeronave, y se trata de un dolo directo.

No cabe la culpa.

## **3. Formas de Aparición Delictiva**

El hecho se consuma de manera inmediata cuando se apodera o se ejerce el control, no siendo menester que se vulnere la seguridad aérea, por tanto es un delito de peligro.(Gonzalez Ferrer, p.96)

La tentativa es admisible, pero discutible.

Son autores todos los se apoderan y ejercen control de la aeronave en vuelo, siendo posible las formas de participación criminal.

## **4. Penalidad**

La pena para este delito es de 10 a 15 años de prisión, de conformidad con el artículo 241<sup>a</sup>, sin embargo se agrava, cuando se trate de una aeronave del Estado,

cuando sean los sujetos servidores públicos o empleados de empresas de transporte aéreo, cuando sea ejecutado por tres o mas personas, y cuando se trate de aeronaves destinadas al transporte público.(art.241B)

Finalmente, no hay que olvidar que este hecho aparece castigado en dos normas distintas del Código Penal, lo cual sin duda presentara en la practica problemas de aplicación de la ley penal.

## **VII. OTROS DELITOS COMETIDOS EN AERONAVES, CONTRA AERONAVES O EN SUS INSTALACIONES.**

### *A. Determinaciones previas*

El artículo 241C dice lo siguiente:

“Será sancionado con pena de prisión de 10 a 15 años la persona que directamente:

1. Realice actos de violencia contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo que, por su naturaleza constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave.
2. Destruya una aeronave en servicio o le cause daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo,
3. Coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, o por cualquier medio, un artefacto o sustancias 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,
4. 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,
5. Intente realizar cualquiera de las conductas antes descritas”.

### *B. Actos de Violencia a Bordo de una Aeronave en Vuelo*

Sobre este hecho son aplicables las consideraciones antes señaladas, de manera que solo pasaremos a indicar algunos aspectos que merecen nuestra atención en este momento.

La acción castigada en el artículo 241C, numeral lo, viene descrita por el verbo rector “realizar”, es decir, que el sujeto va a ejecutar la violencia sobre una persona que se encuentra a bordo de una aeronave.

Se trata de violencia física y no de intimidación, dado que no hay referencia a ésta última, y la tutela penal en este caso, no esta directamente dirigida a tutelar la seguridad aérea, sino al pasajero, la tripulación y la carga.(Cairolí, p.98).

La pena para los actos de violencia contra una persona son castigados con pena de prisión de 10 a 15 años de prisión, y la fundamentación de la misma radica en el ámbito espacial que se vale el agente para ejecutar dichos actos de violencia, una aeronave en vuelo, constituyendo así un peligro para la seguridad de la misma.

Para terminar, si los actos de violencia contra otra persona no ponen en peligro la seguridad de la aeronave, deberá ser sancionado el sujeto por otro delito, vgr. lesiones.

### *C. Actos contra Aeronaves*

#### **1. Destrucción o causar daños a aeronaves**

Siguiendo el artículo 241C, constituyen actos contra aeronaves la Destrucción de aeronaves en servicio, o causarle daños que la incapaciten, y Colocar artefactos en aeronaves para destruirlas o causarle daños.

En primer término, debe señalarse que los actos a castigar consisten en “destruir” una aeronave en servicio o “causarle” daños que la incapaciten para el vuelo o constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.

Estamos ante dos conductas alternativas, en la que en el primer supuesto, el sujeto “destruye” o “daña” o deja inservible una aeronave en servicio, o también cuando le “causa “ daños haciéndola peligrosa para la aeronavegación.

En ambos casos, estamos ante conductas que justifican una sanción grave, ya que se pone en peligro “la seguridad en vuelo”(Folchi, p.184), aunque se tutelén otros intereses que generalmente coinciden en una aeronave. El alto costo de los aviones actuales, de sus repuestos, motores, etc, así como los importantes aspectos que surgen de la explotación comercial, configuran un bien jurídico específico, que bien puede ser

considerado como la aeronave en si misma. Claro está que la legislación tiende a tutelar fundamentalmente la seguridad en el vuelo, porque en ello se encuentra comprometido el interés público en el desarrollo de la aeronavegación, y sin perjuicio de los daños a bienes privados que surjan como consecuencia de un atentado a una aeronave”.

La pena para este hecho es de 10 a 15 años de prisión.

## **2. Colocar o hacer colocar artefactos para destruir o incapacitar aeronaves**

En lo que respecta a otros actos contra aeronaves, el numeral 3º del artículo 241C, sanciona no solamente el acto de “colocar”, sino también el de “hacer colocar” artefactos o sustancias capaces de destruir una aeronave en servicio, o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo.

El término “colocar”, implica que el agente instala, pone o sitúa los artefactos u otras sustancias capaces de destruir la aeronave, mientras que la expresión “haga colocar” alude a que no lo realiza directamente, sino a través de otra persona, expresión no aconsejable e innecesaria, y que claro está, extiende la aplicación de la ley penal de manera expresa a otras formas de autoría, vgr. autoría mediata, y a la sanción de la complicidad o instigación.

El medio material para provocar la destrucción o imposibilitar la aeronave, pueden ser “artefactos” o cualquier sustancia capaz de destruir la aeronave, y la finalidad del agente dolosa, debe estar encaminada a su destrucción o por otro lado, a hacer que la aeronave tenga averías que imposibiliten su capacidad de vuelo, constituyendo un peligro para la seguridad de la aeronave.

## **3. Destrucción o daño de instalaciones de navegación o Obstaculizar su normal funcionamiento.**

El numeral 4º del artículo 241C castiga dos clases de acciones que indudablemente inciden sobre la comunicación de la seguridad aérea, en un caso la acción consiste en “destruir o dañar las instalaciones o servicios de navegación aérea” y en otro caso, “perturbar”, es decir, alterar su funcionamiento, de manera que constituyan un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo.

Los medios para destruir o dañar instalaciones, como perturbar su funcionamiento, no están señalados en la norma, de manera que puede ser cualquier medio idóneo que produzca las consecuencias antes indicadas.

La sanción en ambos casos, es de 10 a 15 años de prisión.

#### **4. Intentar realizar cualquier de los actos anteriores**

Lamentablemente, el legislador ha introducido expresamente, el castigo de las formas imperfectas de ejecución, vgr. La tentativa ya comprendida en la Parte General del Código Penal, lo cual además de resultar innecesaria, refleja en este caso una diferente técnica legislativa.

### **VIII. DELITOS CONTRA PERSONAS EN AEROPUERTOS, CONTRA SUS INSTALACIONES O AERONAVES EN SERVICIO.**

#### *A. Introducción*

El artículo 241 D dice lo siguiente:

“Será sancionado con pena de prisión de 5 a 10 años la persona que:

1. Ejecute un acto de violencia contra una persona en un aeropuerto que cause o pueda causar lesiones graves o muerte,
2. Destruya o cause graves daños en las instalaciones de un aeropuerto o en una aeronave que no esté en servicio o perturbe los servicios del aeropuerto, si dicho acto pone en peligro o pueda poner en peligro la seguridad del aeropuerto”

La norma citada contempla una variedad de hechos delictivos que atentan contra los medios de transporte y de comunicación aérea, y que tienen su origen en convenios internacionales relacionados con esta materia, como son, entre otros, la Ejecución de actos de violencia contra una persona en un aeropuerto, la Destrucción o daños en instalaciones de un aeropuerto o aeronave que no esté en servicio y por último, el Entorpecimiento de los servicios de aeropuerto.

#### *B. Actos de Violencia contra una persona en un aeropuerto*

No nos parece acertado que el legislador haya considerado que la ejecución de actos de violencia contra una persona en un aeropuerto justifiquen su incriminación de manera concreta en este capítulo, a menos que tales actos constituyan, y esto no lo



precisa la norma, un peligro para la seguridad aérea, un peligro común, pues tales actos previamente ya han sido incluidos en el Código Penal de 1982, vgr. delito de lesiones u homicidio.

Se castiga “ejecutar” actos de violencia contra una persona, es decir, realizar actos de violencia contra una persona, de manera que se cause o pueda causar lesiones graves o muerte.

### *C. Destrucción o daños en instalaciones o en aeronaves y Entorpecimiento de servicios del aeropuerto*

El artículo 241D numeral 2º, en su primera parte, castiga los actos de “destruir” o de “causar graves daños” en las instalaciones de un aeropuerto o de un aeronave que no este en servicio, hechos que afectan la seguridad de la aviación.

La destrucción en las instalaciones de un aeropuerto, imposibilita el normal funcionamiento de la navegación aérea, y dicha expresión permite incluir toda la infraestructura que de manera efectiva contribuye con la circulación aérea, vgr. las edificaciones, los equipos, etc.

La norma no exige que se ponga en peligro la seguridad aérea, por lo que el hecho se integra con el daño o destrucción a las instalaciones.

En lo que respecta al Entorpecimiento de servicios del aeropuerto, la conducta viene descrita por el verbo rector “perturbar”, de manera que el agente debe realizar actos que alteren o trastornen los servicios del aeropuerto, poniendo o pudiendo poner en peligro la seguridad del aeropuerto.

En tal sentido, el sujeto puede valerse de diversos medios, tales como por ejemplo, colocando objetos que obstruyan u obstaculicen las pistas, alterar o atentar contra los sistemas de señalización, o sobrevolar sobre área restringida.