

UNIVERSIDAD MILITAR

NUEVA GRANADA



**CONVENIO DE BEIJING 2010 Y SUS ANTECESORES, UNA MURALLA DÉBIL
INSUFICIENTES EN COLOMBIA PARA CONTRARRESTAR ACTOS
TERRORISTAS**

ROCIO DEL PILAR AYALA BUENDIA

PROYECTO DE GRADO

ASESORA:

PATRICIA CARREÑO MORENO

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA

Bogotá

2013

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	2
RESUMEN	4
ABSTRACT.....	4
PALABRAS CLAVE	5
KEY WORDS.....	5
CONVENIO DE BEIJÍNG 2010 Y SUS ANTECESORES, UNA MURALLA DÉBIL INSUFICIENTES EN COLOMBIA PARA CONTRARRESTAR ACTOS TERRORISTAS	6
Historia de Actos Ilícitos con Aeronaves.....	6
Cómo se desarrolla en Colombia la normatividad.....	9
Herramientas jurídicas internacionales contra los actos terroristas en la Aviación Civil	14
Convenio de Tokio de 1963.....	16
Convenio de la Haya.....	16
Montreal de 1971	17
Convenio de Beijing 2010	18
Aplicación de normas vs impunidad	22
CONCLUSIONES.....	26
Reflexión	27
REFERENCIAS.....	28
PÁGINAS WEB CONSULTADAS	28

INTRODUCCIÓN

Los actos humanos se dan por la libertad y la voluntad del hombre, en los cuales es necesario partir del hecho que quien actúa requiere primero tener un conocimiento, entender, o comprender, dado que no es posible desear lo que se ignora o desconoce, y en segundo lugar se requiere contar con un fin, un objetivo o propósito, para que ese actuar sea una realidad.

El ser humano tiene la facultad de ejecutar actos y decidir si serán buenos o malos de acuerdo con su cultura, con la moralidad, los principios y valores que el mismo traiga. Por tal razón, los actos malos o ilícitos, es decir los considerados contrarios a la moral y la Ley, generan no solo consecuencias para la misma persona que tiene el mando de decidir, sino que también su entorno se ve afectado.

Un acto ilícito, es el deseo de un hombre de llevar a cabo una idea, basado en su voluntad, entendimiento y con un fin específico: hacer mal, y que buen punto de partida para aquel que quebranta la Ley, el de buscar un escenario que cumpla con todas las expectativas del mal; cometer un acto ilícito o terrorista en aeropuertos donde se mueven masas de personas, aeronaves repletas de combustible, de usuarios que hacen uso de este medio de transporte, y de una tripulación dispuesta a prestar un servicio, dejando así consecuencias terribles para los Estados, además del impacto social, económico, y emocional que este tipo de eventos dejan.

Ahora bien, un acto bueno o acto moral según la perspectiva de Habermas tiene que ver con el bienestar, el bien común, incluso dice que debe promoverse siempre el bienestar general, por tanto, al ser la moralidad una cuestión práctica, define que pueden ser decididas con razones a conflictos de acción que pueden resolverse a través del consenso. Sin embargo, ¿que ha dicho la historia con relación a la solución de conflictos a través del dialogo? difícilmente puede obtenerse un resultado positivo y esperado al depositar la confianza en sujetos con un record de maldad, terror y dolor

Por esta razón, para darle un equilibrio a la balanza, el bien se representa a través de las Leyes que restablecen el orden social, protegen a la comunidad basadas en principios rectores de bien, para así salvaguardar los derechos del individuo y de la comunidad.

En tanto existan delitos, y actos ilícitos que puedan perturbar la tranquilidad de los Estados, las Leyes nacionales e internacionales existirán para intentar restablecer el derecho vulnerado. En este sentido ante atentados terroristas donde se han usado como medios para tales fines, aeronaves o aeropuertos se pretende a través de las normas reprender con el peso de la Ley a quienes quebrantan el orden social interviniendo es este tipo de actos.

Los Convenios Internacionales creados por los Estados para contrarrestar los actos ilícitos contra la Aviación Civil, de los cuales hace parte Colombia no han sido suficientes para acabar con los autores de tales actos ni con sus propósitos. El último Convenio Beijing 2010 “Contra la Represión de actos ilícitos relacionados con la Aviación Civil” aunque refuerza el marco jurídico internacional con relación a estos actos y señala una mayor colaboración de los Estados para contrarrestar este flagelo para la humanidad, en cuanto a la Aviación Civil se trata, al parecer se sigue quedando corto cuando a la hora de aplicar el derecho se trata.

Sin embargo, a pesar de los Convenios que se han creado para este fin y de los cuales Colombia es parte se plantea si el ratificar o ser parte como Estado de una Convención creada para proteger los Estados de actos ilícitos, es una solución para mitigar el conflicto armado, político y social que se vive en Colombia, dado que la impunidad, la corrupción, el terrorismo, hace parte de la historia del País, y tristemente aun se mantienen. En tal sentido Copiar modelos de otros Estados o ¿hacer parte de un Convenio será suficiente para Contrarrestar las epidemias sociales? En este ensayo se trabajarán aspectos que van desde los actos ilícitos hasta el desarrollo de la normatividad nacional e internacional y su aplicación, a lo largo de ocho capítulos se desarrollan las variables que permiten el análisis en los aspectos mencionados.

Las Disposiciones establecidas en el Convenio de Beijing 2010 “ Para la represión de acotos ilícitos relacionados con la Aviación Civil internacional, que garantizan la seguridad y protección de las personas, bienes, aeropuertos, y la navegación aérea, podrían ser insuficientes en Colombia para contrarrestar actos terroristas.

RESUMEN

Los eventos terroristas o de interferencia ilícita en la Aviación Civil han existido desde tiempos remotos y con el paso del mismo los Estados han permanecido vulnerables ante la creciente imaginación de quienes ejecutan dichos sucesos, sin embargo, existen normas tanto nacionales como internacionales que buscan salvaguardar las naciones de estos hechos, tipificando las conductas como delitos y ejecutando las sanciones para los infractores de la Ley. En el caso de Colombia, país estigmatizado por los actos terroristas, ha ratificado los Convenios relativos a la represión de actos ilícitos contra la Aviación Civil, a excepción del Convenio de Beijing de 2010. En tal sentido a pesar de que este último Convenio contempla disposiciones nuevas favorables para el Estado Colombiano, siempre será escaso un esquema jurídico penal, nacional o internacional para la opresión que vive Colombia frente a la impunidad en la que se encuentra sometido día a día el País.

ABSTRACT

The terrorist or unlawful interference with civil aviation events have been around since ancient times and with the passage of the same states have remained vulnerable to the growing imagination of those who run these events, however, there are national and international rules intended to safeguard the nations of these facts, typifying the conducts as crimes and executing the penalties for violators of the law in the case of Colombia, a country stigmatized by terrorist acts, has ratified the Conventions on the Suppression of Unlawful Acts against Civil Aviation, exception of the Beijing Convention of 2010. In this sense even though the latter Convention contains new provisions favorable to the Colombian state, will always be scarce criminal, national or international legal framework for oppression in Colombia against the impunity that is subjected day by day country.

PALABRAS CLAVE

Delito, Ilícito, Convenio, Represión, Impunidad, Terrorismo, Apoderamiento, Interferencia Ilicita, Secuestro.

KEY WORDS

Crime, illicit, agreement, repression, impunity, terrorism, Seizure, illicit interference, kidnapping

CONVENIO DE BEIJÍNG 2010 Y SUS ANTECESORES, UNA MURALLA DÉBIL INSUFICIENTES EN COLOMBIA PARA CONTRARRESTAR ACTOS TERRORISTAS

Historia de Actos Ilícitos con Aeronaves

El primer indicio con relación a actos ilícitos en la aviación civil, fue narrado en el libro escrito por un Coronel de la Fuerza Aérea Colombiana, Cr Jose Ignacio Forero F, quién relata el evento en que un alumno de la escuela de la Fuerza Aérea, voló una aeronave modelo Caudrón, sin ningún tipo de autorización, evento que ocurrió en la población de Flandes en el año 1921.

Sobre el 29 de mayo 1967 en la Ruta Bogotá – San Andrés un vuelo de Aerocondor se disponía a salir sobre las 10:45 am, a los 50 minutos del vuelo, 5 hombres que se habían ubicado en primera clase, obligaron al piloto para que se desviara de ruta rumbo a Cuba, arribando a Cuba dos Migs interceptaron la aeronave, pero los secuestradores se manifestaron como grupo revolucionario, y pidieron vía libre, para poder cumplir con su cometido.

Uno de los más impactantes acontecimientos de actos ilícitos en la Aviación Colombiana ocurrió en el Boeing 727-21 de Avianca, el 27 de Noviembre de 1989, en la ruta Bogotá – Palmira a cinco minutos de haber despegado, estalla una bomba donde perecen 110 personas, atentado inolvidable para el País, pues fue promulgado por el cartel de Medellín, al parecer con la intención de asesinar al candidato presidencial del momento Cesar Gaviria.

Otro de los acontecimientos que marcaron al País, fue el secuestro del Fokker 50 de Avianca, en la ruta Bucaramanga – Bogotá en el año de 1999, guerrilleros miembros del grupo al margen de la Ley “ ELN” obligaron aterrizar la aeronave en una pista clandestina para secuestrar a los pasajeros del vuelo, en cautiverio murió uno de ellos y los demás fueron liberados durante el mismo año en el que ocurrió el secuestro y otros en en 1999 y en el 2000.

En resumen la Agencia AFP (Agence France Presse) reconocida por su agilidad en la publicación de noticias; hace un breve resumen sobre los actos ilícitos contra la seguridad aérea Colombiana así: Disponible en <http://community.fortunecity.ws/olympia/jordan/568/interilicita.html>

- Enero 31 de 1989: El indígena nicaragüense Antonio Sui Moses, secuestra un jet de Aces, segunda aerolínea colombiana, que cubría la ruta entre San Andrés (isla caribeña colombiana) y Medellín (noroeste) con 125 ocupantes. El aeropirata se rinde en San José.
- Mayo 24 de 1989: Narcotraficantes secuestran un helicóptero con trece pasajeros al salir del aeropuerto José María Córdoba en Medellín. Tras liberar a los pasajeros se llevan la aeronave.
- Junio 23 de 1990: Una avioneta venezolana es secuestrada presumiblemente por guerrilleros colombianos cuando realizaba un vuelo en el estado Apure de ese país. La tripulación aparece dos semanas más tarde en Arauca, Colombia.
- Julio 5 de 1990: Una avioneta Twin Otter de la empresa panameña Aeroperlas es desviada a Colombia cuando cumplía un vuelo entre Colón y ciudad de Panamá, aparentemente por guerrilleros de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC).
- Septiembre 6 de 1991: Presuntos narcotraficantes bolivianos secuestran un avión de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) cuando cumplía un vuelo entre Bogotá y San José del Guaviare. Se informa que otros dos aviones fueron secuestrados antes en la misma ruta, aparentemente por narcotraficantes, pero los casos nunca fueron denunciados oficialmente.
 - Mayo 16 de 1992: Una avioneta de la compañía Aerotaca con 19 pasajeros es secuestrada por cuatro guerrilleros del Ejército de Liberación Nacional (ELN, guevarista) en Arauca (este), que asesinan a tres militares que viajaban como pasajeros. La nave fue hallada dos días después abandonada.
- Abril 18 de 1993: Un demente secuestra un avión de Intercontinental de Aviación con 81 ocupantes, en la ruta Arauca-Bogotá. Un pasajero logra reducir al aeropirata”.
- El 12 de abril de 1999 un comando del Ejército de Liberación Nacional (ELN) desvió de su ruta un avión de Avianca que viajaba de Bucaramanga a Bogotá, y secuestró a 41 ocupantes. Los pasajeros y tripulantes fueron liberados de forma paulatina en un periodo de casi 20 meses y uno de los cautivos murió.

Es decir Colombia ya era reconocida a nivel mundial por atentados de tipo terroristas, y ya se señalaba al País por su inseguridad y debilidad jurídica.

Posteriormente se siguieron presentando secuestros con aeronaves en Colombia, el 8 de septiembre de 2000 Arnubio Ramos, un guerrillero de las FARC era trasladado desde Bogotá hacia un tribunal en la ciudad de Florencia, este individuo secuestró un avión de la aerolínea Aires, obligándolo a descender en una zona específica. Para entonces se estaba llevando a cabo el proceso de paz, el cual se vio en crisis por la toma guerrillera.

Qué decir del 21 de febrero de 2002, el avión de la empresa Aires en la ruta Neiva – Bogotá, fue desviado hacia Florencia por subversivos que se encontraban en la aeronave, 34 personas entre tripulantes y pasajeros, el objetivo de este grupo era secuestrar al senador Jorge Eduardo Gechem Turbay.

Así mismo, el 30 de enero de 2001, un rebelde desertor de las FARC, Carlos Salazar, secuestró una aeronave de la empresa SATENA con 26 personas en el aeropuerto de San Vicente del Caguán, obligándolo a aterrizar en Bogotá para exigir su traslado a Europa. Sin embargo y al cabo de seis horas cuando se presumía que se había apoderado de la aeronave, fue desarmado por los pasajeros y la tripulación.

El 21 de abril de 2005, nuevamente las FARC como protagonistas de secuestro en Colombia lanzaron un rocket hacia la pista del aeropuerto de Neiva en el mismo instante que el Presidente Álvaro Uribe estaba aterrizando en su avión presidencial, por suerte dicho artefacto no pudo alcanzarlo y el atentado se vio truncado.

Sumado a los reportes de los actos ilícitos de Aviación Civil en Colombia, sin lugar a dudas el acto que partió en dos la historia de la humanidad fue el atentado terrorista del 11 de septiembre de 2001, donde al menos 250 personas fallecieron, con los cuatro aviones que fueron secuestrados en Estados Unidos. En cada una de las aeronaves se encontraban de 4 a 5 secuestradores y el secuestro se presentó en un intervalo de tiempo consecutivo, tal como se describe en la siguiente tabla: Disponible en: <http://www.11-septiembre-2001.biz/Investigando/los%20vuelos%20del%2011S/Los%20vuelos%20del%2011S.html>

VUELO	ORIGEN	DESTINO	DESPEGUE	SECUESTRO	REPORTADO	ACCIDENTE
11	Boston	Manhattan	7:59	8:20	8:38	8:46
175	Boston	Manhattan	8:14	8:42	8:43	9:03
77	Dulles	Washington, DC	8:20	8:46	9:25	9:38
93	Newark	Washington, DC	8:42	9:40	--	10:06

Tabla 1. Atentados terroristas 11 de septiembre

El plan terrorista, fue todo un éxito, no solo acabaron con la credibilidad de seguridad de una de las potencias del mundo, sino que también pusieron en tela de juicio la seguridad operacional, la confiabilidad de viajar, por el que se supone es el medio de transporte más

seguro. El atentado del 11 de septiembre como se observa en la tabla, permite analizar que cada uno de los secuestros de las aeronaves, no solo fue planeado con todo detalle, sino que también su propósito fue cumplido. La secuencia y rapidez de cada uno de los actos, fue toda una obra de arte para las mentes delictivas.

Cómo se desarrolla en Colombia la normatividad

La Constitución Política de Colombia, Norma de Normas en su Artículo 11 precisa que el Derecho a la Vida, es inviolable y que en el Estado Colombiano no se contempla la pena de muerte, en tal sentido el Estado proveerá en primera instancia o salvaguardará el derecho a la vida de sus ciudadanos y en segundo lugar en materia penal se restringe al legislador para crear sanciones que atenten contra la vida. Con esta disposición quien incumpla tal mandato está incurriendo en faltas que se encuentran tipificadas penalmente.

En el Ordenamiento Jurídico Colombiano, el Código de Comercio, el Código Penal y de Procedimiento Penal, se encuentran disposiciones facultativas, preventivas y sancionatorias; tales como; la responsabilidad del comandante de Aeronave frente a su vuelo, y se determinan las acciones u omisiones que son consideradas como delito en el Estado Colombiano.

En el Código de Comercio Arts. 1805 y 1807 se señala la responsabilidad del Comandante del vuelo y las atribuciones que el mismo tiene frente a la operación, pues como máxima autoridad de la aeronave tiene la potestad de tomar decisiones para evitar que se cometan actos violentos abordo, que puedan atentar contra la seguridad del vuelo, de los usuarios del servicio y de la misma tripulación.

Así mismo, el Código Penal Colombiano, en su Art 173 determina la sanción impuesta para el sujeto que se apodere de una aeronave, mediante maniobras engañosas o violencia. Adicionalmente; el mismo código, en el título II, Capítulo Único, determina la Aplicación de la Ley Penal en el Espacio. Precisa inicialmente la potestad jurídica en cuanto la territorialidad de la Ley, explicando que esta se aplica dentro de los límites del territorio nacional sin perder de vista la normatividad consagrada en el derecho Internacional.

En el Capítulo Tercero del mismo Código, Art 354, se aumentan las penas divididas en multa y en prisión para el o los sujetos que ocasionen siniestros dentro de una aeronave, y que genere el daño o caída de la misma, así como el Art 385 que sanciona la existencia, construcción y utilización ilegal de pistas de aterrizaje, sin autorización de la Autoridad competente; la Aeronáutica Civil, aquí se dirige la sanción para el dueño, arrendatario, poseedor o tenedor, del terreno donde existan pistas de aterrizajes sin autorización, o que en su defecto se aterricen aeronaves o emprendan sin permiso de la Autoridad competente.

En cuanto a la Competencia el Código de Procedimiento Penal, establece o faculta a los Jueces Penales del Circuito Especializado para conocer de actos ilícitos contra la Aviación Civil como: el Apoderamiento de Aeronaves.

A manera de complemento y con el ánimo de fortalecer la Regulación Colombiana en cuanto a presuntas irregularidades que se han presentado en el sector aeronáutico y que ponen en riesgo la Seguridad Operacional y la Aviación Civil, el Senador Juan Carlos Vélez Uribe, ex director de la Aeronáutica Civil, presentó un proyecto de Ley, en el 2012 ante el Congreso de la República, modificando el decreto 1355 de 1970 “Código de Policía”, adicionando un artículo donde sean adoptadas medidas en materia de seguridad en la operación del transporte aéreo Colectivo, en este proyecto, pretende el Señor Vélez Uribe, tipificar las conductas que en la historia han demostrado que pueden afectar directamente la operación del servicio de transporte aéreo. Entre ellas se encuentran, la invasión de pistas de aterrizaje, el uso de elementos electrónicos durante el vuelo, el consumo de sustancias alucinógenas, tabaco o cigarrillo abordo de las aeronaves y ratifica la disposición establecida en el Código de Comercio y en el Convenio de Tokio del 63, donde se faculta al comandante de la aeronave como máxima autoridad para tomar las medidas necesarias en el evento que se presente un acto indebido en contra de la aeronave y de la seguridad operacional.

Sin embargo, ¿cual ha sido el cometido de la Normatividad Nacional? Es imprescindible observar que la ilicitud de actos terroristas ha prevalecido desde hace mucho tiempo, que de una u otra manera los corruptos personajes autores de estos actos, que quieren someter a los pueblos a través del temor, doblegando la voluntad de las personas y de los mismos Estados han sido imperantes hasta estos tiempos.

De alguna manera el poder se manifiesta a través de quien somete a otro a su criterio a su idealismo o convicción, pues la finalidad de un acto terrorista no es otro que generar caos entre los habitantes de un Estado, extendiéndolo a nivel mundial, es mostrar que existe un poder superior que humilla, lastima, y por supuesto deja consecuencias nefastas.

En tanto, la Aviación Civil se desarrolla en espacios de grandes infraestructuras como son los aeropuertos, donde acuden millares de personas para hacer uso de un servicio, o donde se presentan funcionarios a cumplir con su labor para el cual fueron contratados, todo dentro de un gran escenario para una mente criminal, pues que mejor que un aeropuerto o una aeronave cargada de combustible para ejercer un acto ilícito, un atentado.

En tal sentido, no se necesita ser expertos en temas políticos, o sociales para entender la afectación que este tipo de actos genera en un Estado, basta con hacer parte de una sociedad para ser víctima de atentados terroristas, pues todos de una mayor o menor magnitud sufren un impacto, quienes perecen, sus familiares, las ciudades y los pueblos, ya que en un todo se altera la convivencia social, la paz y tranquilidad, dado que los derechos se ven coartados, arrinconados, esclavizados al temor de la barbaridad de estos sujetos.

Qué decir de Colombia, que ha sido víctima del terrorismo en todas sus representaciones, con los atentados que tanto con el cartel de Medellín se vivieron, leyenda que hoy sigue latente, así como el yugo de los grupos al margen de la ley las FARC y el ELN, quienes también han sido y son hoy en día protagonistas del terrorismo.

El 27 de Noviembre de 1989, el vuelo de Avianca 203, vuelo programado en la ruta Bogotá- Cali estalló una bomba 5 minutos después de su despegue, fallecieron todos los integrantes de la aeronave entre pasajeros y tripulación, este atentado tenía un objetivo y era acabar con la vida del candidato presidencial de la época, aunque existen rumores de que también iba dirigido contra una persona que había sido miembro del cartel de Medellín y que tendría que ir a Estados Unidos para rendir una declaración, así mismo se menciona que también fue en venganza por la muerte del cuñado de Pablo Escobar por cuanto al mismo tiempo se vieron afectadas sus finanzas. El Propósito el líder del Cartel de Medellín Pablo Escobar, no solo era tomar la vida de una o dos personas, sus actos debían ser más que trascendentales, pues no solo iba por la venganza en contra de dichas personas, también dentro de sus intenciones estaban pisotear la tranquilidad de un pueblo, de la sociedad, al

mostrar que su poder era magno, ilimitado y que todo cuanto quería podía conseguir a través de la destrucción.

Al tener conocimiento de los miembros que se encontraban en la Aeronave o que podrían estar, y al depositar un artefacto explosivo dentro de ella, vulnerando todos los mecanismos de seguridad, Escobar puso en tela de Juicio la seguridad aérea en Colombia, y en el mundo, ratificando una vez más que una aeronave se convierte en un preciado medio para un acto de interferencia ilícita, que sin lugar a dudas pone en indefensión a un Estado y a sus miembros, y que limitan la seguridad la soberanía de un país, aislándolo y marcándolo con un símbolo de maldad, de daño, estigmatizándolo y sometiéndolo a una imagen de violencia y miedo que aun sigue latente y que día a día se revalida con los actos vigentes.

Ahora bien, que decir de las atrocidades generadas por las dos organizaciones guerrilleras en Colombia (ELN y FARC) cuyo origen se propaga a mediados de los años 60's y aunque han existido eventos donde han estado a punto de desaparecer, su vigencia es perpetua y lamentable. Estos grupos al margen de la Ley considerados como terroristas por cuanto atentan contra la democracia, secuestran, asesinan, se valen de artefactos explosivos y masacran sin compasión a cualquier ser humano que se cruce en su camino, sin importar edad, sexo, raza, sin lugar a dudas es una calamidad para Colombia y para el mundo

Estos terroristas como se señaló anteriormente, también han hecho uso de la actividad aeronáutica para cometer actos ilícitos con un solo propósito, desestabilizar la armonía del Estado, combatiendo por un fin que se disipó, pues su propósito idealista según sus convicciones era el de luchar por la igualdad y en defensa del pueblo, sin embargo sus actos solos se enfocan en la concurrencia de delitos atroces contra el mismo. El secuestro de Aeronaves, o el uso de artefactos explosivos para derribar una aeronave, modifica el fundamento principal de la Aviación; la Gran creación humana, el mantener una maquina en el aire que permita traspasar fronteras, acortar distancias, incentivar el comercio, transportar personas y mercancías se convierte en un medio poderoso impactante y cruel de generar daño, pues es uno de los que genera mayor número de víctimas.

En tal sentido, la Justicia en forma de ley se hace presente en la Normatividad nacional para judicializar a quienes cometen estos actos, y para proteger los derechos de la comunidad, sin embargo y con el paso del tiempo el marco jurídico Colombiano intenta

fortalecerse legalmente, en tanto cada acontecimiento deja a la intemperie los derechos fundamentales determinados en la Constitución Política.

¿Pero qué tan efectivas han sido las leyes Colombianas para ajusticiar aquellos que cometen actos ilícitos, que dañan a la sociedad, que vulneran los derechos fundamentales día a día? Pues al parecer las normas son escasas o sencillamente el Estado Colombiano se acostumbró a cambiar las reglas sustanciales y procesales del mismo juego que legítimamente creo.

Con la Leyenda de Escobar queda claro que fueron muchos hechos y actos consumados y pocos a los que la ley penalizó, y no solamente eso, también el tiempo que perduraron tales actos y que con el paso del mismo solo se inclinaba la balanza a favor del terrorismo, mientras que del otro lado, se encontraba el Estado dividido en dos partes; el Estado sumiso, doblegado, comprado y el Estado que pataleaba desde un escombros para hacer justicia. Algo similar a lo que se vive en la actualidad con el grupo al margen de la Ley las FARC, el gobierno dispuesto a un acuerdo de paz, mientras que este grupo en supuestas negociaciones pero cometiendo atrocidades sin ningún tipo de discreción, a la luz pública y más aún, internacional.

Dentro de la tipificación de la falta por los delitos consumados, se encuentra que después de nueve años y seis meses para el secuestro del avión de Avianca la Corte suprema de justicia ratifico condena de 30 años de prisión con una multa superior a los mil millones de pesos en contra de los seis guerrilleros que participaron en el delito. El interrogante sería ¿en ciertos casos la Justicia llega tarde pero llega? y la siguiente incógnita, tan solo seis cabezas criminales, participaron en este acto?

Lamentablemente aunque Colombia cuenta con un sistema Jurídico Integral y podría decirse completo, la celeridad en las decisiones de las altas Cortes o los mismos procesos cuentan con un tiempo extenso que en algunos casos hacen que las investigaciones se dilaten. Así mismo, se puede presentar hechos donde los funcionarios públicos competentes entorpecen el trámite por simple beneficio propio.

Adicional, el Congreso de la Republica escasamente se pronuncia frente a estos hechos, como se mencionó, la propuesta del Senador Juan Carlos Vélez, se reduce a emitir un

proyecto de Ley para la seguridad de la aeronave, en cuanto a medidas que se deben tener para que los pasajeros no incurran en faltas que puedan generar inconvenientes durante el mismo, situación que pretende sea incluido en el Código de Policía, sin embargo en el transcurso del año en curso, la Aeronáutica Civil, en modificación a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, régimen sancionatorio, señala sanciones para empresas aéreas que incurran en deficiencia que involucren la seguridad aérea, y también se generan sanciones para los usuarios del servicio de transporte aéreo que incurran en actos que comprometan la seguridad del vuelo.

En cuanto a la competencia del comandante de la aeronave como máxima autoridad, precisa el Senador de Indispensable necesidad, incorporarlo en el Código de Policía Nacional, no obstante, el Código de Comercio en su Art 1805 le otorga esta facultad al comandante de la aeronave, así mismo los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia confieren y otorgan esa facultad a este miembro de la tripulación. Adicionalmente el Convenio de Tokio primer Convenio contra los actos ilícitos contra aeronaves contempla necesidad de que el Comandante sea la Máxima autoridad abordo, sustento se queda sin fuerza dado que dicha disposición ya se encuentra en la normatividad vigente.

Entre otros avances del Congreso de la República se presentó un proyecto de Ley del Código Aeronáutico, dado que Colombia es el único país de Latinoamérica que no cuenta con un Código sobre la materia, por lo tanto como iniciativa parlamentaria se encuentra ese gran aporte que de ser aprobado y de surtirse los tramites pertinentes ante el Congreso sería de gran utilidad para el sector, para los usuarios, para las tripulaciones empresas y para la misma Autoridad Aeronáutica. En tal sentido y como sustento del Código Aeronáutico se destacan los problemas jurídicos que se plantean en la Aviación Comercial y que deben estar allí destacados, entre ellos, dentro del proyecto de Ley del Código Aeronáutico se contempla la creación de delitos específicos, (Apoderamiento ilícito de Aeronaves y otros).

Herramientas jurídicas internacionales contra los actos terroristas en la Aviación Civil

La seguridad aérea, es un bien jurídicamente protegido, por cuanto la importancia que desde su origen y hasta los últimos días ha traído, la Aviación es un intermediario de la comunicación entre las Naciones, y por esta entre tantas razones se presenta la necesidad de

proteger los derechos de quienes abordan una aeronave, la integridad física, el derecho a la vida, el respeto y protección por los objetos que se transportan en la misma, todo esto; posiciona a la Aviación en un lugar significativo de gran importancia para los Estados y la comunidad.

Para los Gobiernos es preocupante la relación que puede existir y que se ha venido desarrollando entre los delitos y la Aviación Civil, así mismo ha sido de análisis por parte de tratadistas en derecho aeronáutico, el señalar las diferencias entre delitos y delitos aeronáuticos, el impacto que genera en la Aviación Civil, la legislación aplicable para cada caso y la jurisdicción competente para adelantar las sanciones correspondientes.

En Atenas en el año de 1957 se celebró el Séptimo Congreso Internacional de Derecho Penal, allí se tuvieron en cuenta aspectos importantes para la Aviación Civil como: “Las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves y sus consecuencias”, se destacaron principalmente los delitos de la navegación aérea en relación con las comunicaciones aéreas y los cometidos a bordo de una aeronave.

En tal sentido, una aeronave puede ser usada para fines netamente ilícitos, que atenten contra la seguridad de los pasajeros tales como hurtos, actos violentos, etc, que también se encuentran catalogados como delitos, pero que no tienen la magnitud que puede significar un atentado terrorista contra aeronaves, o el secuestro de las mismas. Por esta razón las Organizaciones Internacionales, trabajan arduamente para combatir el flagelo del terrorismo a través de los aportes y el trabajo mancomunado entre los Países.

Para la comunidad de las Naciones, el terrorismo es uno de los temas más importantes en cuanto a la necesidad de prohibir y en su defecto castigar para quienes cometan actos terroristas en el mundo, para ello se han elaborado 14 medidas o normas internacionales, con relación a este tipo de flagelo social.

Específicamente y en materia aeronáutica, se mencionan los cuatro Convenios más importantes contra la represión de actos ilícitos contra la Aviación Civil, como son; los Convenios de Tokio, La Haya, Montreal y el Último Convenio de Beijing 2010 que aun no ha sido ratificado por Colombia.

Convenio de Tokio de 1963

El Convenio de Tokio se aplica a todos los actos que afecten de manera significativa la seguridad en el transcurso del vuelo. En este Convenio se otorga la Autoridad al Comandante de la Aeronave a imponer medidas proporcionales y de acuerdo a la falta, a cualquier sujeto que mediante su comportamiento deje percibir la voluntad de cometer un delito que afecte la seguridad de la aeronave, así mismo se exige que los Estados, tengan la responsabilidad de mantener en su territorio a quienes incumplieron con la Ley y así mismo devuelvan el control de la aeronave a su legítimo comandante.

En dicho Convenio, no se precisa la tipificación del terrorismo, sino que determina cual es el procedimiento que se debe seguir ante las infracciones que se comenten a bordo de las aeronaves, así mismo, señala la obligación de los Estados de acompañar a la tripulación y se determinan las competencias del comandante como suprema autoridad y finalmente le deja a cada País la autonomía para evaluar la falta de los autores.

Firmado el 14 de septiembre de 1963, entro en Vigor en 1969, con la firma de 12 Estados, entre ellos Colombia y mediante la Ley 14 de 1972 se ratificó en Colombia y entró en vigor el 04 de octubre de 1973.

Convenio de la Haya

Seguidamente el Convenio de la Haya, tiene como objetivo garantizar la adecuada explotación de los servicios aéreos, la seguridad de las personas y de los bienes, a través de medidas preventivas de la represión de actos contra las aeronaves, donde se definen las infracciones y se señala que se sancionara a toda persona que mediante actos ilícitos, violencia, amenazas se apodere de una aeronave o asuma el control de la misma, en los Artículos del Convenio se destacan las reglas referentes a las competencias de los Estados y a las sanciones, aquí ya se consagran o se armoniza el Convenio en asuntos penales. Así, el Convenio de La Haya solo vislumbra el acto de apoderamiento de aeronave durante el vuelo, considerando que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que las puertas externas de la aeronave son cerradas y desde el momento del embarque hasta el momento en

que se abra las puertas para el desembarque. Y en caso de un aterrizaje forzoso se entenderá que el vuelo sigue con su trayectoria hasta el momento en que las autoridades competentes asuman el control.

El Convenio de la Haya, precisa la conducta de apoderamiento de la aeronave, utilizando la fuerza, amenaza y demás, todo aquel acontecimiento que genere intimidación y que lo haga con el fin de obtener el control y mando de la aeronave y recaerá en quien sobre la persona que lo haya ejecutado. Establece que los Estados miembros ajusten su normatividad interna, a fin de que se castiguen los secuestros de aeronaves con penas fuertes. Y que en su defecto extraditen al infractor de la Convención.

Firmado el 16 de diciembre de 1970, entro en vigor en 1971, ratificado por 173 Estados, Colombia se ratifico en 1972, mediante la Ley 14 del mismo año, entrando en vigor el 03 de agosto de 1973.

Montreal de 1971

El Convenio de Montreal se refiere a los actos ilícitos dirigidos contra la seguridad aérea, el cual va dirigido directamente a la represión de actos ilícitos contra la misma, aquí se señala en su solo titulo el campo represivo sobre cualquier acto terrorista en contra de la Aviación, y se presentan nuevos instrumentos, la destrucción de la aeronave, la violencia contra las personas que se encuentran a bordo de la aeronave, la amenaza de una explosión con fines de extorsión.

Señala como delito a quién dentro de la aeronave, cometa un acto de violencia contra una persona y que dicho acontecimiento ponga en riesgo la seguridad de la aeronave y de los pasajeros a bordo, que pongan un explosivo o artefacto en la aeronave, así como el hecho de ser cómplice de personas que tengan las intenciones señaladas anteriormente, adicionalmente se suman las disposiciones de los Convenios Anteriores.

Firmado el 23 de septiembre de 1971, Colombia lo ratificó en 1974, mediante la Ley 04 de 1974, entrando en vigor en enero de 1975.

Convenio de Beijing 2010

El convenio de Beijing 2010 amplió y reforzó el marco normativo contra el terrorismo en la Aviación Civil mundial, así como el enjuiciamiento y sanciones para quienes transgredan el Convenio, dentro del mismo, se consagran varias de las nuevas amenazas que atentan contra la seguridad aérea, así como, se determina como delito entre otros el transporte de armas químicas, biológicas nucleares y material semejante. Lo que pretende el tratado es un desarrollo armonioso entre los Estados para combatir los actos terroristas.

Por tratarse del último Convenio contra la represión de actos ilícitos contra la Aviación Civil Beijing 2010 y por encontrarse dentro del mismo, nuevas disposiciones imperantes para la seguridad aérea, el Convenio de Beijing prevalece ante los Convenios de Montreal del 71 de la Haya del 63, también por cuanto algunas de las disposiciones anteriores ya son consideradas como obsoletas.

Además de la normatividad expresada en los Convenios anteriores, este último regula la necesidad de penalizar a quienes usan las aeronaves como armas, así como hacer uso de armas biológicas, nucleares, biológicas o que sean usados para atacar aeronaves, sancionándose a su vez el transporte ilícito de armas biológicas, nucleares y químicas. Dentro de los delitos tipificados en el Convenio de Beijing de 2010, calificados y analizados por cada Estado y por encontrarse entre los más recurrentes se destacan los delitos tipificados en el artículo primero de dicho Convenio: Organización de Aviación Civil Internacional. (2011). Convenio Para la Represión de Actos ilícitos relacionados con la Aviación Civil Internacional (documento 9960). Artículo 1.

Artículo 1

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; o
- b) 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; o

- c) coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia 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; o
- d) destruya o dañe las instalaciones o servicios de navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo; o
- e) comunique a sabiendas informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo; o
- f) utilice una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente; o
- g) libere o descargue desde una aeronave en servicio un arma BQN o un material explosivo, radiactivo, o sustancias similares de un modo que cause o probablemente cause la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente; o
- h) utilice contra o a bordo de una aeronave en servicio un arma BQN o un material explosivo, radiactivo, o sustancias similares de un modo que cause o probablemente cause la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente; o
- i) a bordo de una aeronave, transporte o haga que se transporte o facilite el transporte de:
 - 1) material explosivo o radiactivo, a sabiendas de que se prevé utilizarlo para causar, o amenazar con causar, muertes o lesiones o daños graves, imponiendo o no una condición, como dispone la legislación nacional, con el objeto de intimidar a una población o forzar a un gobierno u organización internacional a realizar o abstenerse de realizar un acto dado; o
 - 2) armas BQN, a sabiendas de que las mismas están comprendidas en la definición de armas BQN del Artículo 2; o
 - 3) materias básicas, material fisionable especial o equipo o materiales especialmente diseñados o preparados para el tratamiento, utilización o producción de material fisionable especial, a sabiendas de que están destinados a ser utilizados en una actividad con explosivos nucleares o en cualquier otra actividad nuclear no sometida a salvaguardias de conformidad con un acuerdo de salvaguardias con el Organismo Internacional de Energía Atómica; o
 - 4) equipo, materiales, soporte lógico o tecnología conexas que contribuye considerablemente al diseño, fabricación o lanzamiento de armas BQN, sin autorización legal y con la intención de que se utilicen con tales fines; con la condición de que con respecto a las actividades relacionadas con un Estado Parte, incluidas las llevadas a cabo por una persona o entidad jurídica autorizada por un Estado Parte, no constituirá un delito previsto en los incisos 3 y 4 si el transporte de dichos artículos o

materiales es compatible con sus derechos, responsabilidades y obligaciones en virtud del tratado multilateral aplicable sobre la no proliferación en el cual es Parte, incluidos los mencionados en el Artículo 7.

Aquí el Convenio de Beijing señala como se puede cometer un delito aeronáutico, teniendo en cuenta los actos de interferencia ilícita que la historia de la Aviación a demostrado, sin embargo es necesario precisar la definición de los componentes de un acto de interferencia ilícita:

La Real Academia de la Lengua Española Precisa:

Terrorismo.

1. m. Dominación por el terror.
2. m. Sucesión de actos de violencia ejecutados para infundir terror.

Delito.

1. m. Culpa, quebrantamiento de la ley.
2. m. Acción o cosa reprobable..
3. m. *Der.* Acción u omisión voluntaria o imprudente penada por la ley.

Secuestrar.

1. tr. Retener indebidamente a una persona para exigir dinero por su rescate, o para otros fines.
2. tr. Tomar por las armas el mando de un vehículo, ya sea un avión, un barco, etc., reteniendo a la tripulación y pasaje, a fin de exigir como rescate una suma de dinero o la concesión de ciertas reivindicaciones.
3. tr. Depositar judicial o gubernativamente una alhaja en poder de un tercero hasta que se decida a quién pertenece.

Así mismo en el Convenio de Montreal de 1971 aparecen enunciados los actos que atentan contra la Aviación Civil: definidos así:

Actos de Interferencia Ilícita

- a. Acto de violencia realizado contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave;

- b. Acto de destruir una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.

- c. Acto de colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daño que la incapacite para el vuelo o que; por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.

- d. Acto de destruir o dañar las instalaciones o servicios de navegación aérea o perturbar su funcionamiento, si tal acto, por su naturaleza, constituye un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo.

- e. Acto de comunicar, a sabiendas, informes falsos poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

- f. Acto de utilizar ilícita e intencionalmente cualquier artefacto, arma, explosivo, sustancia o materia peligrosa para:
 - Ejecutar un acto de violencia contra una persona o varias personas en un aeropuerto al servicio de la aviación civil que cause lesiones graves o la muerte.

 - Destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeropuerto público o en una aeronave que no este en servicio y se encuentre en el aeropuerto, o perturbe los servicios del aeropuerto.

Sabotaje

Todo acto u omisión deliberada destinado a destruir maliciosa o injustificadamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil, las instalaciones y servicios aeroportuarios y aeronáuticos, mediante un acto de interferencia ilícita.

El Convenio de Beijing contempla la tentativa como delito, pero también faculta a los Estados partes para definir el dolo la culpa o la tentativa del acto, y precisa la necesidad de que cada Estado conforme a su normatividad interna adopte las medidas necesarias para facultar a un ente jurídico específico quien sancione ya sea administrativa, civil o penalmente. En tal sentido dicho organismo deberá velar por el cumplimiento de la normatividad y velara porque dichas sanciones sean proporcionables, y sobre todo eficaces.

Este Convenio, adoptado el 10 de septiembre de 2010 quedo abierto para la firma de todos los Estados miembros de la OACI, para su aprobación y ratificación. Sin embargo, aunque sus disposiciones para ese momento no entraban en vigor, ya era de público conocimiento las nuevas normas y ajustes que traía el Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la Aviación Civil Internacional.

Y ¿qué ocurrió un año y un día después de la adopción del Convenio? El 11 de septiembre, se recordó el escenario donde se expuso la debilidad de una de las potencias del mundo, el transporte aéreo, la aviación fue abatida, Estados Unidos humillado, y toda la Humanidad paralizada y perpleja ante lo que para ese entonces se veía tan solo en las películas, se convirtió en una realidad.

El Convenio de Beijing, desde su adopción quedó hecho trizas, pues no llego a generar la seguridad suficiente para que los Estados tuvieran la certeza que al acogerse al Convenio se podría evitar que este tipo de eventos se repitieran, es decir la nueva norma no supero la secuela que dejo el atentado del 11 de septiembre. Si esto ocurrió con un País, superior para el momento, en desarrollo, tecnología, seguridad, ¿que puede esperarse para el resto de los Países del mundo?, Este evento dejo en descubierto la debilidad de las disposiciones normativas de los Estados frente al terror.

Aunque el Convenio de Beijing fue creado nueve años después del atentado contra las torres gemelas, y este amplió su marco jurídico tal como fue señalado anteriormente, dicha normatividad queda escasa ante las mentes criminales y ante la ejecución de las sanciones. Situación difícil para Colombia, pues al adherirse al Convenio sencillamente sería más una manera de protocolizar la ratificación de los anteriores, que adoptarlo como un medio de protección para el Estado y sus miembros, pues a pesar de la debilidad del Convenio también se tiene que combatir con la anemia de los miembros de el gobierno que difícilmente hacen cumplir la Ley.

Aplicación de normas vs impunidad

Es claro que con el paso del tiempo, los Países han convenido que las disposiciones internacionales se refuercen con el fin de salvaguardar su soberanía, y este cambio se da con

ocasión a las diferentes etapas que el mismo terrorismo contempla, de menos a más la historia de la humanidad a mostrado que cada uno de los actos, aunque son programados por mentes criminales su capacidad de extender sus fines se dimensiono con un ataque terrorista en la aviación civil, pues el siguiente supera al anterior.

Por esta razón cada uno de los instrumentos internacionales creados para salvaguardar las naciones de ataques terroristas contiene disposiciones cada vez más rigurosas para sancionar los actos terroristas contra la Aviación civil. Se observa claramente la voluntad de los Estados de enfrentar los atentados contra la seguridad aérea, sin embargo y como se señala el castigo queda a discreción de la normatividad de cada Estado contratante.

Determinar la Ley que debe ser aplicada cuando se presentan hechos, delitos a bordo de una aeronave en vuelo internacional, es un motivo de preocupación para los tratadistas del derecho aeronáutico, en el sentido de que los Países siempre van a velar por la soberanía del espacio aéreo, así como el problema de la territorialidad de la Ley penal de cada Estado y aunque exista un marco normativo internacional en el cual los estados se basan para proteger y salvaguardar su soberanía queda claro que los Convenios internacionales concluyen determinando que cada estado aplicara las normas siempre que estén sujetas a su esquema jurídico interno y de acuerdo a su jurisdicción y competencia.

En el caso de Colombia como se deja ver existe normatividad nacional para los actos de interferencia ilícita sumados a las disposiciones establecidas en los Convenios Internacionales ratificados por el Estado, incluyendo el Convenio de Beijing que aunque no ha sido ratificado, refuerza el marco jurídico internacional frente a la represión de actos ilícitos en la Aviación, dado que contempla nuevas disposiciones y que sería conveniente ratificarlo, que al ratificarlo estaría reforzando la legalidad de los anteriores, mas que adopción por conveniencia en cuanto a seguridad, juridicidad y eficacia.

Colombia ha sido victima del terrorismo y dicha atrocidad se vale de sin números de medios para sembrar dolor, ante estos no se podía escapar la Aviación Civil, pues ha sido usada para sembrar pánico, para doblegar a un estado frente a las pretensiones de quienes

realizan estos actos. En el siguiente cuadro se reflejan 10 atentados terroristas ocurridos en Colombia contra la Aviación Civil.

FECHA	DELITO	LUGAR	AUTOR
Enero 31 de 1989	Secuestro avión de Aces	San Andres-Medellín	Indígena Nicaragüense
Mayo 24 de 1989	Secuestro Helicóptero	Jose Maria Cordoba – Medellín	Narcotraficantes
Abril 26 de 1990	Asesinato Carlos Pizarro en Aeronave de Avianca	Bogotá-Barranquilla	Gerardo Gutiérrez Uribe- Carlos Castaño
Abril 18 de 1993	Secuestro Avión Intercontinental	Arauca- Bogotá	No Identificado
Abril 12 de 1999	Secuestro Aeronave Avianca	Bucaramanga-Bogotá	ELN
Septiembre 8 de 2000	Secuestro Aeronave Aires	Bogotá – Florencia	FARC
30 de enero 2001	Secuestro Aeronave Satena	San Vicente del Caguan- Bogotá	FARC
Febrero 21 de 2002	Secuestro Aeronave Aires	Neiva – Bogotá	FARC
Abril 21 de 2005	Atentado Róket Avión Presidencial	Neiva	FARC
Septiembre 12 de 2005	Secuestro Avión de Aires	Neiva- Bogotá	Porfirio Ramirez Aldana

Tabla 2 Atentados contra la Aviación Civil en Colombia

En la anterior, tabla se señalan algunos de los delitos cometidos en Colombia que atentan contra la Aviación Civil, infracciones que se encuentran tipificados por el ordenamiento jurídico Colombiano, y mas que fallas en la normatividad que limita a quienes tienen por deber hacer cumplir la Ley el problema radica en quien las ejecuta.

Colombia cuenta con un ordenamiento jurídico estable. Control de controles, la sola Constitución Política cuenta entre 100 artículos donde se encuentran consagran los derechos humanos, así como los mecanismos de protección para ellos, liderados por cinco miembros que les compete velar por la administración de justicia, tales como: La Corte Constitucional, La Corte Suprema de justicia, EL Consejo de Estado, EL Consejo Superior de la Judicatura y la Fiscalía General de la Nación.

Pero no es suficiente la ratificación de los tratados o Convenios internacionales para prevenir, y proteger la soberanía de los Estados en temas de interferencia ilícita, pues si bien es cierto desde comienzos de los indicios de tendencias criminales fueron creados mecanismos de defensa para sus pueblos, estos no han sido garantes en cuanto a protección de derechos se trata, no es el hecho de mitigar los esfuerzos que hacen unos pocos por preservar el orden y el equilibrio, la tranquilidad y convivencia pacífica de una sociedad, pero lamentablemente estos son escasos frente a la realidad, pues finalmente la violencia o los actos terroristas cumplen con su cometido; sembrar terror.

CONCLUSIONES

Los actos ilícitos atentan contra la seguridad de una aeronave y de los integrantes por lo tanto se considera como un bien jurídicamente protegido, teniendo en cuenta que han sido identificados los delitos dentro de la Aviación Civil o delitos Aeronáuticos cuya finalidad es desestabilizar la seguridad aérea.

En tal sentido, una vez identificados los delitos aeronáuticos, cada uno de los Estados a través de los Convenios pone de manifiesto la voluntad para combatir los actos que comportan atentados contra la seguridad de la Aviación Civil. Sin embargo, así los textos impongan a los estados la obligatoriedad de sancionar los actos terroristas, dicho castigo se encuentra sujeto a las disposiciones establecidas en la normatividad de cada País.

Los actos terroristas contra la seguridad aérea, sin lugar a dudas son una gran amenaza continua para los estados, para la seguridad de la Aviación Civil y para la estabilidad económica y política del mundo. El nuevo Convenio de Beijing establece, nuevas disposiciones para la seguridad de la aviación civil, por cuanto amplía su marco normativo.

Colombia podría adherirse al Convenio de Beijing 2010, en primera instancia porque son una recopilación de los anteriores, así que sería un tipo de confirmación, adicionalmente, porque el Convenio de Beijing trae consigo nuevas disposiciones en cuanto a delitos, sobre aspectos fundamentales con armamento nuclear y sustancias radioactivas que no contemplaban los anteriores.

En Cuanto a la Penalización de estos actos, la impunidad es inminente, pues nadie se fija en circunstancias importantes tales como ocurrió con el secuestro del avión de Aires, que fue desviado a Florencia y no fueron penalizados los autores intelectuales, responsable de quien piensa planea el delito, los autores materiales, quien ejecuta o realiza el secuestro de la aeronave, los coautores del hecho aquellos guerrilleros que participaron como autor intelectual y material del secuestro, cómplices, las personas que intervinieron para que se pudiera llevar a cabo este siniestro, así como los autores mediatos que seguramente

existieron pues no es para nadie desconocido que las FARC tienen dentro de sus frentes, a menores de edad.

Aunque Colombia cuenta con un marco Normativo amplio, pues tiene organismos de Control suficientes para tener bajo control el equilibrio social en cuanto a seguridad se trate, así mismo los Convenios Internacionales de los que hace parte le permiten trabajar mancomunadamente con los Estados para proteger y salvaguardar la soberanía nacional, Sin embargo no ha sido posible acabar con el flagelo de la corrupción y del terrorismo dentro del territorio Colombiano.

Reflexión

Se menciona Corrupción y terrorismo porque una es excusa de la otra mientras existan grupos al margen de la Ley, narcotraficantes, sujetos dispuestos a cometer actos ilícitos, del otro lado está la norma para que los castigue, pero quienes tienen bajo sus facultades capturar encontrar a dichos personajes, o les ha sido una tarea difícil o sencillamente no les conviene porque su moral ya ha sido comprada.

REFERENCIAS

- Código de Comercio Libro Quinto Parte Segunda - Responsabilidad Comandante.
- Código Penal Colombiano
- Código Procedimiento Penal
- Constitución Política de Colombia
- Convenio de Tokio 1963
- Convenio de Montreal 1971
- Convenio de la Haya 1970
- Desarrollo del Derecho Aeronáutico Internacional Dr. Alvaro Sequera Duarte
- Edgar Rivera Florez. Derecho Aeronáutico Doc: Derecho 0033 Ejemplar 1.CEA
- Javier Aparicio Gallego, Presidente Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial. – Agresiones Ilícitas a la Aviación Civil. Ensayo
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2011).Convenio Para la Represión de Actos ilícito relacionados con la Aviación Civil Internacional (documento 9960).
- Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, Parte Decimo Séptima Capitulo XVIII
- Ricardo Levene, Manual de Derecho Penal, Parte Especial, Bs As.
- Ricardo Flogia A y Mercado, Ángel: “Derecho Aeronáutico”. Ed Abeledo- Perrot. Bs As.
- Sebastián Soler, Derecho Penal Argentino, Bs As.

PÁGINAS WEB CONSULTADAS

- <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4123010>
- http://www.cej.org.co/doc_sl/SL_PL_SEN_195_2012.pdf Proyecto de Ley Juan Carlos Velez
- <http://alav.org.ve/datos/CONVENIOS%20CONTRA%20INTERFERENCIA.htm>
- <http://www.un.org/es/terrorism/instruments.shtml>

- <http://www.unilibre.edu.co/astronomia/images/pdf/confe8.pdf>
- <http://www.aviacol.net/aviacion-civil/aerolineas-colombianas-desaparecidas/aerovias-condor-de-colombia-aerocondor/primer-secuestro-aereo-en-colombia.html>
- <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-88748>
- <http://www.colombia.com/actualidad/nacionales/sdi/58118/condenan-a-la-nacion-por-secuestro-de-avion-de-avianca-en-el-99>
- <http://community.fortunecity.ws/olympia/jordan/568/interilicita.html>
- <http://www.caracol.com.co/noticias/actualidad/hoy-se-cumplen-20-anos-del-atentado-terrorista-al-avion-hk1803-perpetrado-por-pablo-escobar/20091127/nota/916101.aspx>
- <http://alav.org.ve/datos/CONVENIOS%20CONTRA%20INTERFERENCIA.htm>
- <http://www.elespectador.com/impreso/articuloimpreso85140-secuestro-del-avion-de-avianca-condenados>