

El Senado y la Cámara de Diputados sancionan con fuerza de...

LEY

DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

Artículo 1º.- Incorpórase como Capítulo 3 bis del Título VII, “Delitos contra la Seguridad Pública”, del Libro Segundo del Código Penal de la Nación, a continuación del artículo 197, el siguiente texto:

“CAPÍTULO 3 BIS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL”

Sección A. Delitos con y/o contra aeronaves, tripulantes y pasajeros

Artículo 197 bis.- *Será reprimido con prisión o reclusión de CINCO (5) a QUINCE (15) años quien lleve a cabo un acto de desvío o interceptación, o actos predatorios contra la aeronave, mediante conductas intimidatorias por medios físicos o tecnológicos, ya sea encontrándose a bordo o fuera de la aeronave; o realizare actos contra la seguridad de ésta durante las operaciones técnicas preparatorias, el embarque de pasajeros, equipajes y carga, el vuelo y el aterrizaje, hasta su estacionamiento y el desembarque de todos los pasajeros, tripulación, equipajes y carga. Si el autor o cómplice integrare la tripulación de la aeronave, la pena será de OCHO (8) a VEINTE (20) años de prisión. Si como consecuencia del hecho resultare la muerte de alguna persona, la pena será de QUINCE (15) a VEINTICINCO (25) años de prisión.*

Artículo 197 ter.- *Será reprimido con prisión o reclusión de TRES (3) a DIEZ (10) años quien pusiere en peligro la seguridad de una aeronave por supresión o falseamiento de datos aerocomerciales, aeroportuarios o señales; comunicación de informes falsos; interferencia en las comunicaciones aeronáuticas; o perturbación a sabiendas del personal en vuelo con efectos lumínicos, auditivos o sensoriales, que provengan de fuente externa o de a bordo.*

Artículo 197 quater.- *Será reprimido con prisión o reclusión de SEIS (6) meses a DOS (2) años quien suprimiere y/o cambiare las marcas de nacionalidad y/o de matrícula de una aeronave respecto de las asignadas y anotadas en el Registro de Aeronaves correspondiente y, con ese fraude documental, la pilotare o hiciere pilotar por un tercero con alteraciones que impidan su identificación. También será punible de igual forma quien manifestare una identificación falsa de la aeronave ante la autoridad de aduana y/o de control de tránsito aéreo, poniendo en riesgo la seguridad pública.*

Artículo 197 quinquies.- *Será reprimido con prisión de UNO (1) a SEIS (6) años quien, pilotando por sí o por terceros una aeronave, o utilizando una aeronave no tripulada, vulnerare ilícitamente los controles de frontera o los superare en vuelo en forma*

antirreglamentaria, o volare sobre zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, poniendo en peligro la seguridad pública.

Artículo 197 sexies.- *Será reprimido con prisión de TRES (3) meses a DOS (2) años el pasajero de una aeronave en vuelo que agrediere o amenazare a pasajeros o a la tripulación de la aeronave con el objeto de impedir su desempeño reglamentario, o bien se negare a obedecer las instrucciones del comandante o tripulantes de cabina, afectando la seguridad operacional.*

Sección B. Delitos contra material e infraestructura aeronáutica y medioambiente

Artículo 197 septies.- *Será reprimido con prisión de TRES (3) a DIEZ (10) años quien destruyere una aeronave en servicio o le causare daños que la tornen no aeronavegable o que constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.*

Artículo 197 octies.- *Será reprimido con prisión de DOS (2) a OCHO (8) años quien destruyere o dañare las instalaciones aeroportuarias o los servicios de navegación aérea, o perturbare su funcionamiento, mediante aeronaves, drones, sistemas informáticos o cualquier otro medio que constituya ciberataque, importando tales actos peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo o en tierra. La pena será de SEIS (6) a QUINCE (15) años de prisión si del hecho resultare la muerte de alguna persona.*

Artículo 197 nonies.- *Será reprimido con prisión de DOS (2) a OCHO (8) años quien intencionalmente llevare adelante acciones que atenten contra la integridad y seguridad operacional de un aeródromo, aeropuerto, helipuerto o vertipuerto, o contra el personal aeronáutico que preste en ellos su labor en aviación civil, tanto en servicios de ayudas a la navegación, meteorología aeronáutica, mantenimiento o gestión aeroportuaria, poniendo en peligro la seguridad y continuidad de las operaciones aéreas o con el objeto de suspender total o temporalmente la operación aeronáutica. Si el autor o cómplice fuere funcionario del aeródromo, aeropuerto o de los servicios de navegación aérea, la pena será de CUATRO (4) a DOCE (12) años de prisión. Si como consecuencia del hecho resultare la muerte de alguna persona, la pena será de OCHO (8) a VEINTE (20) años de prisión.*

Artículo 197 decies.- *Será reprimido con prisión de TRES (3) meses a TRES (3) años el pasajero que, violando disposiciones reglamentarias de seguridad expedidas por la autoridad aeronáutica correspondiente, colocare o hiciere colocar en una aeronave en servicio, en su equipaje o en el de terceros, explosivos, materiales inflamables, armas, municiones, elementos radiactivos o cosas peligrosas, falseando declaración de contenido en oportunidad de su despacho. Si como consecuencia del hecho se causare lesión grave a alguna persona, la pena será de SEIS (6) a QUINCE (15) años de prisión. Si resultare la muerte, la pena será de DIEZ (10) a VEINTICINCO (25) años de prisión.*

Artículo 197 undecies.- *Será reprimido con prisión de SEIS (6) meses a CUATRO (4) años el expedidor de carga aérea y/o el comandante de la aeronave que, violando las disposiciones*

reglamentarias, transportare explosivos, inflamables, armas, municiones, elementos radiactivos o cosas peligrosas, falseando la declaración de contenido en la carta de porte aéreo, manifiesto de carga o documentación anexa, evitando el cumplimiento de los procesos obligatorios de transporte de mercancías peligrosas. Si como consecuencia del hecho se causare lesión grave a alguna persona, la pena será de SEIS (6) a QUINCE (15) años de prisión. Si resultare la muerte, la pena será de DIEZ (10) a VEINTICINCO (25) años de prisión.

Artículo 197 duodecies.- *Será reprimido con prisión o reclusión de SEIS (6) meses a CUATRO (4) años quien transportare, en violación a las normas de seguridad operacional, un artefacto o sustancia capaz de destruir una aeronave en servicio o de causarle daños que la tornen no aeronavegable para el vuelo.*

Artículo 197 terdecies.- *Será reprimido con prisión o reclusión de UN (1) mes a CUATRO (4) años quien transportare 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 equipo, materiales, soporte lógico o tecnología conexa que contribuya considerablemente al diseño, fabricación o lanzamiento de armas nucleares, biológicas y químicas, sin autorización legal y con la intención de que se utilicen con tales fines y/o contra infraestructura aeronáutica. No constituirá delito si el transporte de dichos artículos o materiales fuere compatible con los derechos, responsabilidades y obligaciones que surjan del tratado multilateral aplicable sobre no proliferación del cual la República Argentina sea parte.*

Artículo 197 quaterdecies.- *Será reprimido con prisión o reclusión de TRES (3) a DIEZ (10) años quien utilice una aeronave en servicio liberando o descargando un arma química, biológica, radiactiva, explosiva o nuclear; o sustancias similares, con el propósito de causar lesiones corporales o daños graves a infraestructura aeronáutica o al medio ambiente; o amenazar en forma verosímil con causar muertes, lesiones o daños graves con el objeto de intimidar a una población o forzar a un gobierno u organización internacional a realizar o abstenerse de realizar un acto.*

Artículo 197 quindecies.- *La responsabilidad penal será agravada en la mitad de la pena prevista para el delito respectivo de este capítulo cuando quienes organicen o den instrucciones a otros para la comisión de los delitos contra la seguridad de la aviación civil, o pertenezcan a organizaciones criminales vinculadas al terrorismo aeronáutico.*

Sección C. Disposiciones generales

Artículo 197 sexdecies.- Las condenas por actos dolosos cometidos por personal aeronáutico habilitado, en ejercicio de la función, llevarán como accesorio la inhabilitación definitiva.

Artículo 197 septdecies.- A los fines de lo previsto en este capítulo, se entiende por aeronave todo aparato tripulado o no tripulado que pueda circular en el espacio aéreo y sea apto para transportar personas o cosas. Incluye las aeronaves pilotadas a distancia y las autónomas. Se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se cierran sus puertas para comenzar su movimiento para el despegue hasta que se abren las mismas una vez terminado el aterrizaje. Se considera que una aeronave se encuentra en servicio desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones técnicas preparatorias al vuelo hasta veinticuatro horas después del aterrizaje. El período de servicio abarcará todo aquel en que la aeronave se encuentre en vuelo.

Artículo 197 octodecies.- Son competentes para conocer en los delitos previstos en este capítulo los tribunales federales con jurisdicción en el lugar donde: a) se cometa el delito en el territorio de la República Argentina; b) la aeronave en la cual se cometa el delito aterrice con el presunto delincuente todavía a bordo; c) el delito se cometa contra o a bordo de una aeronave matriculada en la República Argentina; d) el presunto delincuente se encuentre en territorio argentino y no mediare pedido de extradición, o éste no fuese concedido.

Artículo 197 novodecies.- En caso de aterrizaje forzoso, las disposiciones de este capítulo seguirán aplicándose a los hechos cometidos a bordo hasta tanto el comandante haga intervenir a las autoridades competentes respecto de la aeronave, cosas y/o personas.

Artículo 197 viges.- Deróganse los artículos 217, 218, 219 incisos 4 y 5, 222, 223 y 224 del Código Aeronáutico (Ley 17.285, Ley 20.509 y sus modificatorias), por estar comprendidos en las disposiciones de la presente ley.

Artículo 2º.- Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

Autor: Sergio Eduardo Capozzi

Señor Presidente,

La presente iniciativa tiene por objeto incorporar al Código Penal de la Nación un capítulo específico que tipifique los delitos contra la seguridad de la aviación civil, actualizando el marco normativo vigente para adecuarlo a los compromisos internacionales asumidos por la República Argentina y a las nuevas realidades tecnológicas que caracterizan al transporte aéreo contemporáneo. El proyecto recoge y sistematiza, a su vez, los aportes desarrollados en la investigación elaborada por Carlos María Vassallo y Martín Pratto Chiarella, cuya propuesta ha servido de base para la presente formulación legislativa.

El tratamiento de los delitos aeronáuticos en nuestro ordenamiento jurídico presenta una situación altamente compleja y deficitaria que requiere urgente atención legislativa. El primer Código Aeronáutico fue el dictado en 1954 por la Ley N° 14.307. Luego, el segundo y actual Código Aeronáutico, con algunas reformas introducidas por el Decreto 70/2023, fue sancionado en 1967 durante el gobierno de facto de Juan Carlos Onganía por Ley N° 17.285. Esta norma derogó, por su artículo 235, los artículos 294 a 298 del código anterior, que establecían una serie de hechos delictivos propios de la actividad aeronáutica.

Pocos meses después, el Poder Ejecutivo de facto sancionó la Ley N° 17.567 de reformas al Código Penal, que derogó los artículos 217, 218, 221 y 222 en su totalidad, y parcialmente los artículos 219 —incisos 4° y 5°— y 220 —inciso 1° y párrafo final— del Código Aeronáutico, incorporando de manera limitada los delitos aeronáuticos dentro de la tutela de otros medios de transporte en el Título VII, Capítulo II, del Código Penal reformado.

Más adelante, el Congreso Nacional aprobó la Ley N° 20.509, durante el gobierno constitucional del doctor Héctor J. Cámpora. En esa etapa democrática perdieron eficacia todas las normas que hubieran creado o modificado delitos o penas sin emanar del Poder Legislativo. Cayeron así las normas penales de facto y, entre ellas, las aeronáuticas. En consecuencia, la Ley N° 20.509 incorporó los componentes de tipo aeronáutico en los artículos 190, 194 y 198 del Código Penal, pero lo hizo en forma genérica junto con el transporte terrestre y marítimo.

Debe advertirse, además, que la Ley N° 17.567 había dispuesto expresamente la derogación de determinadas normas del Código Aeronáutico, entre ellas los artículos 217, 218, 219 incisos 4° y 5°, 220 inciso 1° y párrafo final, 221, 222, 225 y 226. Sin embargo, cinco años más tarde, el artículo 2° de la Ley N° 20.509 alteró la calificación de esas normas, que pasaron de haber sido “derogadas” a ser entendidas como “abrogadas”, circunstancia que generó una confusión doctrinaria persistente. Mientras algunos entienden que tales disposiciones quedaron derogadas, otros sostienen que quedaron sin efecto por la abrogación.

El problema no es meramente terminológico: afecta la inteligencia del sistema penal aeronáutico y la determinación del derecho vigente.

La confusión alcanza incluso hoy a los servicios especializados del Estado. Consultado Infoleg, los artículos cuya derogación definitiva se propone aparecen como vigentes; mientras que el SAIJ los consigna con la aclaración relativa a la “pérdida de eficacia de decretos leyes penales promulgados por los gobiernos de facto” conforme a la Ley N° 20.509, e incluso al pie de cada artículo se lee la expresión “sin eficacia”. La cuestión también se extiende a otras fuentes estatales, al punto tal que en la página del Ministerio de Defensa se ha afirmado, con cita del doctor Héctor Petrucchi, la vigencia del antiguo Código Aeronáutico, Ley N° 14.307. Frente a ello, juristas de la talla de Videla Escalada, Néstor Balian y Mario Folchi han sostenido —criterio que aquí se comparte— que los delitos aeronáuticos sólo se encuentran actualmente comprendidos en el Código Penal.

Todo este entramado de derogaciones, abrogaciones, remisiones y excepciones normativas ha ocasionado una gran incertidumbre judicial y distintas interpretaciones sobre qué norma aplicar a la hora de calificar una determinada conducta. Esa incertidumbre se refleja en antecedentes jurisprudenciales en los que, en algunos casos, se aplicaron los delitos contemplados en el primer Código Aeronáutico de 1954 y, en otros, figuras contenidas en el segundo Código Aeronáutico, aun cuando tales tipos no se encontraban vigentes. Entre esos antecedentes pueden citarse los casos “Gallardo” de 2003, de la Sala III de la Cámara Federal de Casación Penal; “Saramaga” de 2023, de la Cámara Federal de Mar del Plata; “Fernández” de 2022, de la Sala IV de la Cámara Federal de Casación Penal; y “Avalle” de 2016, también de la Cámara Federal de Mar del Plata.

Es precisamente por ello que el proyecto procura introducir un criterio definitivo en la materia y derogar expresamente los artículos 217, 218, 219 incisos 4° y 5°, 222, 223 y 224 del Código Aeronáutico, dejando aclarada, fuera de discusión y cerrada la cuestión interpretativa. Ello no implica, de ningún modo, la supresión de tutela penal sobre estas conductas. Muy por el contrario: sus tipificaciones no quedan en el olvido, sino que son receptadas y modernizadas en las disposiciones del nuevo capítulo que aquí se propone incorporar al Código Penal.

Ante la perspectiva de una próxima sanción de un nuevo Código Penal de la Nación, se considera oportuno incorporar un capítulo específico de delitos aeronáuticos. La redacción actual de los tipos penales con componentes aeronáuticos resulta insuficiente, particularmente si se toma en cuenta la centralidad del concepto de seguridad operacional y la necesidad de prevenir riesgos antes de que éstos se materialicen. En materia aeronáutica, el legislador de lege ferenda debe contemplar conductas de peligro abstracto o potencial, pues basta con que la acción tenga aptitud para poner en riesgo la seguridad de la aeronave. Exigir la creación de una situación de peligro real y concreto supone llegar tarde: en aviación, el paso del peligro abstracto al accidente fatal puede ser mínimo.

En una aeronave en vuelo, el peligro abstracto y el peligro concreto están separados por un hilo sumamente delgado. No puede involucrarse, por ello, en una norma penal general, el peligro para todos los medios de transporte por igual, como ocurre en buena medida en el esquema vigente. Las diferencias entre el peligro y sus efectos en medios de transporte terrestre o marítimo, frente a los que se producen en una aeronave comercial en vuelo, son evidentes: los tiempos entre la situación de riesgo y la producción del daño son drásticamente menores; los medios disponibles para combatir ciertos riesgos, como un incendio en cabina, son extremadamente limitados; y la propia aeronave en vuelo carece de una vía rápida de escape distinta del aterrizaje forzoso. De allí que el concepto de seguridad operacional en aviación comercial asuma una importancia crucial como valor tutelado.

De acuerdo con ello, la única norma argentina vigente que actualmente contiene delitos aeronáuticos es el Código Penal, y debe seguir siéndolo mediante la inclusión de este capítulo específico de la actividad aeronáutica bajo la denominación “Delitos contra la seguridad de la aviación civil”.

En cuanto a la graduación de las penas previstas en el proyecto, ellas se encuentran en línea con las fuentes nacionales consultadas, con las derogaciones existentes en el Código Aeronáutico respecto de normas penales y con proyectos valiosos elaborados en la materia, como los del doctor Mario Folchi y la doctora Griselda Capaldo, que si bien nunca fueron tratados por el Congreso, constituyen antecedentes relevantes. Sobre esa base se establecieron mínimos y máximos manteniendo proporcionalidad con delitos análogos del ordenamiento vigente y con la gravedad de cada conducta. Así, el apoderamiento ilícito de aeronaves prevé penas de cinco a quince años, agravadas hasta quince a veinticinco años; los atentados contra aeronaves y navegación aérea, de tres a diez años; los atentados contra aeropuertos, de dos a ocho años; y los supuestos de pasajeros perturbadores, de tres meses a tres años.

También corresponde destacar que la República Argentina tiene una larga y uniforme tradición en la suscripción y ratificación de tratados internacionales en la materia. Se encuentran vigentes el Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, celebrado en Tokio en 1963 y aprobado por Ley N° 18.730; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, celebrado en La Haya en 1970 y aprobado por Ley N° 19.793; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, adoptado en Montreal en 1971 y aprobado por Ley N° 20.411; y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan Servicio a la Aviación Civil Internacional, celebrado en Montreal en 1988 y aprobado por Ley N° 23.915.

A ello debe sumarse que el Protocolo de Montreal de 2014 sobre pasajeros disruptivos e insubordinados no se encuentra firmado por nuestro país. Asimismo, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Relacionados con la Aviación Civil Internacional, adoptado en

Beijing el 10 de septiembre de 2010, fue aprobado por la República Argentina mediante el artículo 1° de la Ley N° 27.753, a partir de un proyecto impulsado por los diputados Sergio Capozzi y Fernando Iglesias, aunque a la fecha aún no se ha depositado el correspondiente instrumento de ratificación. En este sentido, la SAIT, plataforma técnico-jurídica vinculada al Ministerio Público Fiscal, ha solicitado el impulso de los mecanismos necesarios para que la República Argentina ratifique ese instrumento y logre su vigencia plena en el país.

En razón de todo lo expuesto, se propone incorporar como Capítulo 3 bis del Título VII del Libro Segundo del Código Penal de la Nación el capítulo denominado “Delitos contra la seguridad de la aviación civil”, integrado por veinte artículos, ubicados a continuación del artículo 197 del proyecto en estudio. La iniciativa procura dotar al sistema penal argentino de claridad normativa, coherencia dogmática, actualización tecnológica y adecuación a los estándares internacionales vigentes, cerrando una discusión interpretativa de larga data y fortaleciendo de manera específica la tutela de la seguridad operacional aérea.

Conforme a lo expuesto, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de ley.

Autor: Sergio Eduardo Capozzi