

# **Patricio Arribas y Atienza**

Letrado de la Administración de Justicia, Madrid. Socio de la FICP.

## **~El delito de sedición propio de la navegación aérea~**

**Resumen.-** Con esta comunicación se pretende dar a conocer el delito de sedición en el ámbito de la navegación aérea. Los delitos regulados en normas especiales suelen ser poco conocidos, en primer lugar por la propia especialidad, pero también porque siempre de un modo u otro quedan algo apartados en los últimos lugares del estudio general del Derecho penal, quedando en la mayoría de temarios de las distintas disciplinas y cursos, en su parte final a la que por cuestiones de tiempo, suele ser normal que no se alcance. Trataremos sobre la situación actual de esta modalidad delictiva, su regulación y su debida adaptación al tiempo actual.

**Palabras clave.-** Sedición, navegación, aérea, constitucional, abandono, tripulación, aeronave, concurso

### **I. LOS DELITOS CONTRA LA NAVEGACIÓN AÉREA EN GENERAL**

#### **1. Origen**

Los delitos contra la seguridad aérea se introducen por primera vez en España en el Código Penal de 1.928, si bien seguidamente y por la propia evolución de la configuración de nuestro sistema penal pasan a tener un peso específico y una configuración propia en el marco del Derecho penal militar.

La especialización de los delitos contra la navegación aérea tiene su origen en la Ley de veintisiete de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete, que aprobó las Bases para publicar un Código de Navegación Aérea, estableció tanto las concernientes a los principios generales de ésta y a su regulación en todos los aspectos de organización, personal, material, tráfico, accidentes, seguros, indemnizaciones, policía y otros análogos como a la jurisdicción penal y procesal de la misma navegación.

Con ello se pretendía sacar del código penal militar, donde entonces se encontraban regulados lo atinente a estos delitos, esta materia con la finalidad de atemperar su rigor, no olvidemos que incluso en aquel momento estaba en vigor la pena de muerte.

De lo anteriormente expuesto surge la Ley 209/1964, de 24 de diciembre, penal y procesal de la navegación aérea, que regula la materia y continua parcialmente vigente a día de hoy.

#### **2. Situación actual**

La especialización penal de la materia se debió a la peculiar protección que merece todo lo relativo a la seguridad aérea, lo cual era acorde con la especial regulación que se realiza a nivel internacional, mediante la existencia de específicos tratados y convenios sobre esta cuestión.

Los principales han sido, el Convenio de Tokio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, de 1963, el Convenio de la Haya de 1970 para la represión del apoderamiento

ilícito de aeronaves, el Convenio de Montreal sobre Represión de actos ilícitos contra la Seguridad de la Aviación civil, de 1971, el Convenio internacional contra la toma de rehenes de 1979, el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección de 1991 y por último, actualmente en aplicación, el Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, del año 2010 de Beijing.

Actualmente la regulación en la materia la encontramos en la mencionada Ley 209/1964, de 24 de diciembre, penal y procesal de la navegación aérea y en el artículo 616 ter del código penal que fue introducido por la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio que modificaba ampliamente el Código Penal e introducía entre otras cuestiones el delito de piratería por la necesidad, según la exposición de motivos de la propia reforma, de dar respuesta a la problemática de los eventuales actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y aérea, y se conforma recogiendo los postulados del Convenio de Montego Bay de 10 de diciembre de 1982 sobre el Derecho del mar y de la Convención sobre la navegación marítima firmado en Roma el 10 de marzo de 1988.

La Ley 209/1964, de 24 de diciembre, penal y procesal de la navegación aérea tuvo varias reformas, en 1.972, 1.978 y la más cercana de 1.995, pero destacamos por su importancia la que tuvo lugar por Ley Orgánica 1/1986, de 8 de enero que derogó todo el libro segundo de la Ley relativo a la jurisdicción, pasando así la misma a corresponder a la ordinaria penal, se trataba de hacer efectivo el mandato recogido en el artículo 11 de la Constitución, en su aplicación al campo de la navegación aérea, a fin de mantener el principio de unidad jurisdiccional, con la lógica consecución de suprimir la jurisdicción penal aeronáutica que, con carácter especial, regía entonces.

Por otro lado la disposición final primera de la mencionada Ley de 1.984 disponía que el Gobierno, en el plazo de un año a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley, someterá a las Cortes Generales un proyecto de ley por el que actualice la Ley número 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea y la legislación penal aeronáutica, previsión esta última de la que seguimos a la espera.

Por último aclarar que aun cuando se trata de una ley preconstitucional, no por ello pierde su vigencia, para lo que tendría que oponerse a algún precepto constitucional, siendo además que dicha vigencia ha sido reconocida expresamente por el Tribunal Supremo.<sup>1</sup>

## **II. REGULACIÓN DE LA SEDICIÓN EN LA NAVEGACIÓN AÉREA**

La concreta regulación de este tipo delictivo se lleva a cabo en los artículos 20 a 27 de la Ley 209/1964, de 24 de diciembre, penal y procesal de la navegación aérea, con el siguiente contenido:

---

<sup>1</sup> STS de 25 de octubre de 1996.

Art. 20. Serán castigados con la pena de prisión menor, como reos de sedición, los tripulantes, pasajeros, empleados o personas concertadas con ellos que, en aeropuertos o aeronaves, se alzaren colectivamente para cualquiera de los fines relacionados con la navegación aérea que a continuación se expresan:

- 1.º Oponerse al cumplimiento de órdenes que dicten el Comandante de aeronave o Jefe de aeropuerto, en uso de sus atribuciones.
- 2.º Impedirles el libre ejercicio de sus funciones o ejecutar con otro fin coacción sobre ellos.
- 3.º Realizar algún acto de odio o venganza en sus personas o bienes.

Con la misma pena serán castigados los miembros de la tripulación de aeronaves o empleados de aeropuertos que, en número suficiente para perturbar el servicio, abandonen colectivamente sus funciones en la aeronave o el aeropuerto, en actitud de protesta, desobediencia coactiva o represalia contra el Comandante o Jefe respectivo.

Art. 21. Se impondrá la pena de prisión menor a prisión mayor:

- 1.º Si el hecho se comete con la intención de interrumpir la navegación o de variar la ruta.
- 2.º Si los tripulantes llegan a apoderarse de la aeronave o ejercer mando sobre la misma.
- 3.º Si se produce la sedición en el extranjero o determina, por su trascendencia, la intervención de la fuerza pública del país.
- 4.º Si los sediciosos están armados.
- 5.º Al jefe de la sedición, en todo caso.

Art. 22. A los meros ejecutores que no pertenezcan a la tripulación o aeropuerto se impondrá la pena señalada en los dos artículos precedentes en su grado mínimo.

Art. 23. Será considerado jefe de la sedición, si no fuese posible identificar al que lo sea de hecho, al Oficial de la aeronave o empleado de aeropuerto de mayor categoría o antigüedad que intervenga en la comisión del delito.

Art. 24. Los tripulantes de aeronave o empleados de aeropuerto que no cooperasen con sus superiores para reprimir la sedición, serán castigados con arresto mayor o suspensión.

Art. 25. La negligencia en la represión de la sedición por el Comandante de aeronave o Jefe de aeropuerto, se castigará con la pena de suspensión o la de multa.

Art. 26. Quedarán exentos de responsabilidad:

- 1.º Los meros ejecutores que se sometan a la primera intimación que se haga.
- 2.º Los que hallándose comprometidos a perpetrar el delito, lo denuncien a sus superiores, en tiempo hábil para evitarlo.

Art. 27. Si durante la sedición o con ocasión de ella se cometen otros delitos, serán éstos castigados también con arreglo a la Ley en que estén comprendidos.

Como vemos aun cuando se encuadran bajo el mismo concepto de sedición, dos son las conductas que se tipifican como delitos de sedición. La sedición propiamente dicha que requiere del alzamiento y el abandono colectivo de funciones y la sedición impropia, el abandono de funciones.

En cuanto a esta última conducta algunos autores como CÓRDOBA RODA<sup>2</sup>, se han planteado su posible inconstitucionalidad por incompatibilidad con nuestra actual norma suprema, remitiendo

---

<sup>2</sup> CÓRDOBA RODA, Juan, Navegación aérea y delito de sedición, Diario La Ley, Nº 7563, Sección Columna, 7 de Febrero de 2011, Año XXXII, Ref. D-52, Editorial LA LEY 1516/2011, pp. 3 y 4.

además la conducta prevista en dicho precepto en todo caso al actual artículo 409 del Código penal que tipifica el abandono colectivo y manifiestamente ilegal de un servicio público.

No obstante con independencia de su constitucionalidad o no, trataremos aquí también de este delito que podemos decir de sedición impropia, además de la sedición propiamente dicha regulada en el párrafo primero del artículo 20 de la Ley penal y procesal de la navegación aérea.

### **III. EL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO**

El bien jurídico protegido con carácter general en cuanto a todos los delitos regulados en la Ley de 1964 es la seguridad del tráfico aéreo, que por otro lado es aquel que tiene lugar mediante el empleo de aeronaves, habiendo sido definidas las aeronaves por el Convenio de Chicago de 1944 como “toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la tierra”, son varias las definiciones que han existido con anterioridad a esta, por ejemplo el Convenio Internacional de la Navegación Aérea de 1919 usaba una más sencilla “todo aparato que pueda sostenerse en la atmósfera merced a la reacción del aire”. Por su parte La Ley española de 21 de julio de 1960 la define como "toda construcción apta para el transporte de personas o cosas, capaz de moverse en la atmósfera, merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos autopropulsores".

Pero el ámbito de la navegación aérea no se limita a la aeronave en sí misma, sino también a todo aquello por lo que el vuelo de la misma se ve afectado, principalmente aeropuertos con todos sus componentes materiales y personales.

Algunos autores no obstante delimitan más dicho bien jurídico, concentrándolo en el derecho a la seguridad de las personas que hacen uso del mismo<sup>3</sup>.

Por su parte en el delito de sedición de que tratamos, esa seguridad de la navegación aérea, se protege a través del mantenimiento del orden público en la navegación ejercido por quien según la legislación tiene la potestad para ello, pues se entiende que protegiendo ese orden se protege finalmente la seguridad aérea de que hemos hablado

Además como tal delito de sedición el bien jurídico protegido también viene referido al funcionamiento de la administración y de los servicios públicos, teniendo en cuenta que el servicio de aéreo transporte, es un servicio público esencial y ello aun cuando pueda estar su gestión y ejecución en manos de entidades privadas.

---

<sup>3</sup> Véase la Guía jurídica sobre Delitos contra la navegación aérea de Wolters Kluwer de 16/05/2018

## **IV. COMPETENCIA**

### **1. Internacional**

El delito de sedición, como tal no viene recogido en ninguno de los Convenios de que España forma parte y que regula determinados tipos delictivos, principalmente el Convenio de La Haya y el de Montreal, mencionados respectivamente en las letras f) y g) del artículo 23 de la Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ), que si encajan con el delito de piratería previsto en el Código Penal, pero no con este de sedición.

Con lo cual deberemos estar a la regla general de los apartados 1 y 2 del mencionado artículo 23 de la LOPJ, en base a los principios de territorialidad y personalidad

Llegados a este punto y en relación con la territorialidad conviene aclarar la cuestión cuando la comisión del delito lo es a bordo de buques o aeronaves españoles. La Ley de Navegación Aérea clasifican las aeronaves en aeronaves del Estado y aeronaves privadas, considerando estatales las militares y las no militares destinadas de forma exclusiva a servicios estatales no comerciales y, aeronaves privadas, todas las demás no incluidas entre las dos anteriores.

Pues bien las aeronaves del estado tienen siempre la consideración de territorio español, cualquiera que sea el lugar en que se encuentre. Las aeronaves privadas sin embargo, para ser consideradas territorio español, deben en primer lugar estar matriculadas en nuestra nación, pero además es preciso si está en vuelo, que el mismo sea sobre territorio español o zona no perteneciente territorialmente a otro Estado y ello es así conforme a lo previsto en el Convenio de Tokio mencionado más arriba y dada la literalidad del artículo 23.1 de la LOPJ<sup>4</sup>.

### **2. Competencia objetiva**

En primer lugar recordar que L.O. 1/1986, eliminó la jurisdicción penal aeronáutica y atribuyó la competencia para el conocimiento de los delitos aeronáuticos a la jurisdicción ordinaria.

Por tanto veremos que órganos de la jurisdicción ordinaria resultan competentes y no habiendo ninguna peculiaridad respecto a otros delitos, lo serán los Juzgados de Instrucción y el Juzgado de lo Penal o la Audiencia Provincial según la pena que resulte al delito imputado.

No obstante la competencia también podrá corresponder a los Juzgados Centrales de Instrucción y de lo Penal y la Audiencia Nacional (AN), cuando el delito se cometa fuera del territorio nacional.

---

<sup>4</sup> Artículo 23.1 de la LOPJ, “En el orden penal corresponderá a la jurisdicción española el conocimiento de las causas por delitos y faltas cometidos en territorio español o cometidos a bordo de buques o aeronaves españoles, sin perjuicio de lo previsto en los tratados internacionales en los que España sea parte”.

Pero hemos indicado que la aeronave puede considerarse territorio español, por lo tanto en este caso no estaríamos ante un delito cometido fuera del territorio nacional y por tanto no sería competencia de los órganos centrales de la Audiencia Nacional, opinión mantenida por la fiscalía<sup>5</sup> que considerando que la frase “fuera del territorio nacional”, referida a los delitos competencia de la AN, excluye también a las aeronaves consideradas territorio nacional, resultará que los delitos cometidos en las aeronaves privadas españolas en el espacio aéreo internacional no se deben incluir en ningún caso entre los cometidos fuera del territorio nacional, y por tanto los delitos que hayan tenido lugar en aeronaves nacionales durante su vuelo por espacios aéreos a los que se extiende la jurisdicción española no son de los cometidos fuera del territorio nacional, resultando competentes los Juzgados de Instrucción, Juzgados de lo Penal y Audiencias Provinciales en su caso.

### **3. Competencia territorial**

No existe con carácter general norma alguna especial al respecto y por lo tanto se estará a lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal y a la teoría de la ubicuidad consagrado por el TS<sup>6</sup> conforme a la cual el delito se consuma en todos los lugares en los que se ha llevado a cabo la acción o en el lugar en el que se haya producido el resultado.

Para el caso de delitos cometidos en vuelo, que hemos dicho en el apartado anterior, son delitos cometidos en territorio nacional, la competencia territorial se determinará por el lugar del primer aterrizaje de la aeronave en territorio nacional.

## **V. CUESTIONES CONCURSALES ESPECÍFICAS DE ESTE DELITO**

### **1. Concurso de normas**

Es posible que surjan problemas concursales entre el delito de sedición regulado en la Ley 209/1964 y otros tipos penales previstos en el Código penal, no ya con el delito genérico de sedición previsto en dicho código, si no con otros, como coacciones, amenazas, desobediencia o contra la seguridad colectiva, por citar algunos a modo ejemplificativo.

En este caso con carácter general el artículo 8,1 del Código Penal dispone en primer lugar, que los hechos susceptibles de ser calificados con arreglo a dos o más preceptos de este Código, el precepto especial se aplicará con preferencia al general.

Pero además conforme al artículo 3 de la Ley 209/1964, cuando los hechos perseguidos sean susceptibles de calificación con arreglo a dos o más preceptos de esta Ley o de otras, el Tribunal podrá aplicar aquel que asigne mayor pena al delito o falta cometidos. Preste atención el lector en

---

<sup>5</sup> Consulta n.º 1/1986, de 14 de febrero, sobre jurisdicción y competencia para conocer de los delitos cometidos en aeronaves españolas durante la navegación aérea.

<sup>6</sup> STS 1/2008 de 23 de enero.

que el precepto emplea el término “podrá”, no utiliza el imperativo, con lo cual parece quedar a criterio del tribunal, la norma de más conveniente aplicación según el caso concreto.

Interesante resulta también alguna jurisprudencia menor<sup>7</sup> que considera que aquellos supuestos que no afectan a la seguridad de la navegación aérea o que ni siquiera logran poner en peligro este bien jurídico impide la aplicación de la norma especial, lógico decimos.

Conviene por último reseñar que la mencionada regulación por la cual se aplicaría en caso de concurso el delito sobre el que recae mayor pena, ha sido criticado por algunos autores entre los que destacamos a LÓPEZ LORCA<sup>8</sup>, que considera no existe ninguna justificación de carácter material para aplicar el delito con pena más grave, sobre todo teniendo en cuenta que la Ley 209/1964 es una Ley preconstitucional, por lo que esta solución concursal plantearía importantes problemas en relación al principio de legalidad, proporcionalidad e intervención mínima

## **2. Concurso real**

La ley 209/1964 prevé en su artículo 27 una especialidad en cuanto a la comisión de otros delitos relacionados con el delito de sedición, determinando que si durante la sedición o con ocasión de ella se cometen otros delitos, serán éstos castigados también con arreglo a la Ley en que estén comprendidos.

## **VI. AUTORÍA Y PARTICIPACIÓN**

Distinguimos por un lado el delito de sedición propio del apartado 1 del artículo 20 de la Ley y el llamémosle impropio regulado en el segundo apartado.

Respecto al delito de sedición, el sujeto activo del delito debe serlo necesariamente las personas que tiene respecto a la aeronave un vínculo determinado, concretamente deberá tratarse de tripulantes, pasajeros o empelados, estos últimos pueden serlo tanto de la compañía aérea como de los aeropuertos o cualesquiera clases de compañías que concurren activamente a hacer posible la navegación aérea. Ciertamente que el precepto no indica de qué tipo de empleados debe tratarse y que la interpretación del Derecho penal siempre ha de ser restrictiva, pero llegamos a esta conclusión toda vez que el ámbito material del delito según el propio artículo lo es tanto la aeronaves como el aeropuerto.

Los terceros que no cumplan dicha condición solo podrán ser partícipes del delito en concierto con los anteriores, si bien ello no excluye la autoría por la vía de la cooperación necesaria.

---

<sup>7</sup> SAP de las Islas Baleares de 20 de febrero de 1999

<sup>8</sup> LÓPEZ LORCA, Beatriz, Los delitos contra la seguridad aérea en la reforma penal del año 2010, Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología, 2015, p. 38.

En cuanto al delito de sedición impropio solo puede ser cometido por la tripulación de aeronaves o los empleados de aeropuertos.

Según el artículo 11 de la Ley constituyen la tripulación todas aquellas personas que, mediante contrato de trabajo u otra adscripción legal o reglamentaria, presten servicio a bordo de la aeronave, con inclusión del Comandante.

Ambos delitos no pueden ser cometidos por un solo individuo, se requiere un número de individuos que permitan deducir de su actuación una actividad organizada.

En ambos tipos penales resultan posibles todas las formas de participación.

Sería dudosa la aplicación del delito de encubrimiento, por no estar tipificado en la propia Ley.

En el artículo 24 de la Ley se regula un tipo especial de autoría por omisión castigando a los tripulantes de aeronave o empleados de aeropuerto que no cooperasen con sus superiores para reprimir la sedición. Como vemos se establece una obligación de actuación activa contra la sedición, no basta no participar en ella, sino que deben hacer todo lo posible por su parte para reprimirla. Pero eso si para incurrir en el tipo será preciso, que exista previamente un intimación u orden por los superiores a actuar de una determinada manera.

Por otro lado en el artículo 26 se recogen dos excusas absolutorias, por las que quedaran exentos de responsabilidad:

a) Los meros ejecutores que se sometan a la primera intimación que se haga.

b) Los que hallándose comprometidos a perpetrar el delito, lo denuncien a sus superiores, en tiempo hábil para evitarlo.

Evidentemente se trata de una decisión de política criminal con la finalidad de evitar que el delito llegue a consumarse.

## **VII. IMPUTACIÓN OBJETIVA Y SUBJETIVA**

### **1. El delito de sedición propio.**

Se trata de un delito de intención o de tendencia como también se ha dicho, no de resultado, y por tanto no es necesario para su consumación que el resultado querido llegue a producirse.

La conducta consiste en el hecho de alzarse colectivamente, de ahí lo comentado en el apartado anterior en cuanto a la imposibilidad de que el tipo sea cometido por un solo individuo.

Alzarse es levantarse faltando a la obediencia debida y legítimamente constituida, acto de revuelta o rebelión contra el poder o la legalidad establecida, en este caso la que corresponde a las autoridades aeronavales previstas en la legislación correspondiente.

Por otro lado el alzamiento no requiere necesariamente del empleo de fuerza física, siendo suficiente la intimidación con la finalidad de que se avengan a lo querido por lo sediciosos.

El alzamiento debe serlo para alguna de las tres finalidades que prevé la Ley;

a) Oponerse al cumplimiento de órdenes que dicten el Comandante de aeronave o Jefe de aeropuerto, en uso de sus atribuciones.

b) Impedirles el libre ejercicio de sus funciones o ejecutar con otro fin coacción sobre ellos.

c) Realizar algún acto de odio o venganza en sus personas o bienes.

El delito siempre será doloso, al tratarse de un delito de intención, no cabiendo la culpa. El autor persigue las finalidades mencionadas y debe ser consistente plenamente de la finalidad perseguida

Por último téngase en cuenta que si se llega a producir el apoderamiento de la aeronave por parte de los sediciosos, como veremos más adelante, podrán traspasarse los límites de este tipo y entrar de lleno en el delito contra el derecho de gentes previsto en el artículo 39 de la misma Ley.

## **2. El delito de sedición impropio**

Se castiga a los miembros de la tripulación de aeronaves o empleados de aeropuertos que, en número suficiente para perturbar el servicio, abandonen colectivamente sus funciones en la aeronave o el aeropuerto, en actitud de protesta, desobediencia coactiva o represalia contra el Comandante o Jefe respectivo

Al igual que ocurre en el tipo de sedición propia visto en el apartado anterior tiene que haber concierto de voluntades, aquí con el plus añadido de que lo sea “en número suficiente”, lo que requiere que los que se suman al abandono de funciones sean los suficientes para que efectivamente pueda perturbar el servicio, que es la intención necesaria de cada uno de los autores que debe concurrir para la imputación.

Téngase en cuenta que ni el delito de sedición ni el de abandono del servicio exigen como presupuesto del tipo que se produzca el cierre del espacio aéreo, basta que se cause una perturbación del servicio público, perturbación que ha de ser, eso sí, importante con grave perjuicio de la navegación y ello sin perjuicio de las agravaciones que luego veremos. La mera perturbación del servicio público no es delito<sup>9</sup>.

Conviene señalar que por diversos autores como ya adelantamos más arriba, se ha indicado que el tipo penal de que tratamos, debe entenderse derogado por inconstitucionalidad sobrevenida o

---

<sup>9</sup> Auto AP Islas Baleares de 10 de mayo de 2017.

en todo caso una interpretación conforme a la constitución requiere que una intención específica de subvertir la seguridad del Estado.

No obstante el Tribunal Supremo<sup>10</sup> como ya adelantamos, ha concluido afirmando la plena vigencia de la Ley sin exclusión de este tipo penal.

Finalmente debemos recordar la existencia el artículo 409 del Código Penal que castiga a “las autoridades o funcionarios públicos que promovieren, dirigieren u organizaren el abandono colectivo y manifiestamente ilegal de un servicio público”, que ha sido precisamente utilizado en ocasiones como un argumento más para mantener la inconstitucionalidad de la sedición que aquí tratamos. Pues bien de no mantener dicha posición, lógicamente la cuestión se resolverá a favor del tipo especial.

### **3. Tipos agravados.**

Se recogen en el artículo 21 de la Ley y son las siguientes;

- a) Si el hecho se comete con la intención de interrumpir la navegación o de variar la ruta.
- b) Si los tripulantes llegan a apoderarse de la aeronave o ejercer mando sobre la misma.
- c) Si se produce la sedición en el extranjero o determina, por su trascendencia, la intervención de la fuerza pública del país.
- d) Si los sediciosos están armados.
- e) Al jefe de la sedición, en todo caso.

En cuanto a la agravación señalada en el punto b) y respecto a la limitación con el delito previsto en el artículo 39 del mismo cuerpo legal, consistente en el apoderamiento de la aeronave, dichos límites lo tendremos en un uso de violencia o intimidación añadido a las circunstancias de lugar y tiempo que imposibiliten la protección de un Estado, en cuyo caso estaremos ante este último tipo penal.

En cuanto a los jefes el artículo 23 de la Ley, nos dice quienes considerada como tal, si no fuese posible identificar al que lo sea de hecho, lo será el Oficial de la aeronave o empleado de aeropuerto de mayor categoría o antigüedad que intervenga en la comisión del delito.

### **4. Sedición omisiva**

Se regula en el artículo 24 de la Ley al castigar a los tripulantes de aeronave o empleados de aeropuerto que no cooperasen con sus superiores para reprimir la sedición y del que ya hemos comentado al hablar de la autoría y participación.

---

<sup>10</sup> STS de 25 de octubre de 1996 y de 15 de febrero 2000.

## **5. Tipo especial negligente**

Se castiga en el artículo 25 de la Ley la negligencia en la represión de la sedición por el Comandante de aeronave o Jefe de aeropuerto.

Se trata de un tipo imprudente con un sujeto activo limitado al que se le exige una determinada actuación en la represión de la sedición.

Es evidente que estamos ante una norma penal en blanco, como por otra parte lo son la mayoría de estas clase de delitos, en que para analizar la posible incursión en la negligencia habrá que acudir a las normas y protocolos de actuación reglados de que dispongan las autoridades en orden a la actuación que deben seguir ante situaciones de las que dan lugar a la comisión del delito.

## **VIII. CONSECUENCIAS DEL DELITO**

Las penas previstas para el delito de sedición en la Ley 209/1964 es la de prisión menor.

En el caso de las específicas agravantes que hemos visto la pena irá de prisión menor a prisión mayor

Si se trata de meros ejecutores la pena se le impone en su grado mínimo.

La no cooperación con los superiores en la represión, conlleva arresto mayor o suspensión

El tipo negligente que hemos visto suspensión o multa.

Como vemos el tipo de penas que se utilizan son las correspondientes al derogado código penal de 1.973, por lo cual habrá que acoplar esas penas al sistema actual y para lo cual disponemos de la Disposición transitoria undécima del Código Penal que dispone las equivalencias correspondientes. En cuanto a las que afectan al delito que estudiamos, son las siguientes;

- a) La pena de prisión mayor equivale a prisión de tres a ocho años.
- b) La pena de prisión menor equivale a prisión de seis meses a tres años.
- c) La pena de arresto mayor equivale a arresto de siete a quince fines de semana.

En este último caso y dado que la pena de arresto de fin de semana también ha desaparecido de nuestro Código Penal, se entenderá hecha al remisión a la pena de localización permanente, con el límite, teniendo en cuenta que cada fin de semana equivalía a dos días de privación de libertad, en el supuesto concreto que estudiamos en pena de 14 a 30 días de localización permanente.

En cuanto a la suspensión se regula en la misma Ley 209/1964 en su artículo 4, viene referida al título profesional o aeronáutico y será de seis meses y un día a seis años en el caso de pena grave y hasta seis meses en el de pena leve.

En cuanto a las multas previstas en la Ley 209/1964 se prevén las graves de 30,000 a 300.000 pesetas y las leves cuantías inferiores a 30.000 pesetas.

En este caso la equivalencia establecida por la mencionada disposición transitoria es;

a) La pena de multa impuesta en cuantía superior a cien mil pesetas, equivale a multa de tres a diez meses.

b) La pena de multa impuesta en cuantía inferior a cien mil pesetas, equivale a multa de dos a tres meses.

## **IX. CONCLUSIONES**

La regulación del delito de sedición en la navegación aérea, lo que extendiendo al conjunto de los delitos contra la navegación aérea, entiendo que es posible hoy día llevarla a cabo dentro del propio Código Penal, de hecho ya tenemos en nuestro código delitos claramente relativos a la navegación aérea como es el caso de la piratería, la especialidad actualmente resulta innecesaria y solo lleva a la confusión y problemas interpretativos de todo orden, empezando por su propia vigencia.

De hecho y desde un punto de vista práctico, los importantes acontecimientos que tuvieron lugar en el año 2.010, por el cual un número importante de controladores aéreos recayeron repentinamente en situación de baja laboral por enfermedad, pudiendo incurrir en el tipo previsto en el artículo 20 párrafo segundo que hemos estudiado, no llegó a nada, en muchos supuestos no por motivos de fondo sobre la calificación de los hechos, si no por cuestiones de pura interpretación normativa.

Insistiendo en la postura, se entiende que la seguridad de la navegación aérea y el servicio público que representa la navegación, deben y pueden tener encaje en los títulos del Código Penal relativos a la seguridad colectiva, el orden público y el Derecho de gentes según el caso.

La actualización esperada desde 1,984 que tenía que tener lugar en el plazo de un año no ha llegado, por lo cual aprovechando el retraso lo oportuno sería derogar esta regulación especial e introducir en nuestro Código Penal aquellas conductas que resulten necesarias penalizar en base a los Convenios en la materia firmados por España.

Las peculiaridades de la navegación aérea, con ser importantes, no lo son de tal magnitud que haga imprescindible una ley especial, hay muchas otras actividades en las que también está involucrado el orden público y la seguridad colectiva, véase por ejemplo toda la cuestión nuclear y no por ello se considera necesaria una regulación aparte, hace ya tiempo que se dedujeron las ventajas de un cuerpo penal único, por lo que desde aquí se aboga por la introducción definitivamente de toda esta materia en el actual Código Penal.