

A propósito de los ilícitos cometidos a bordo de buques y aeronaves, contra ellas o con ellas: estado de la cuestión

Eugenio Pérez de Francisco

Profesor Titular de Derecho Internacional Público

UNIVERSIDAD EUROPEA DE MADRID

I. Introducción

En 1898, parte de la tripulación del cañonero de pabellón chileno "Pilcomayo" se sublevó mientras se encontraba fondeado en el puerto de Buenos Aires. Los amotinados asesinaron a algunos tripulantes y el comandante del buque solicitó la intervención de las autoridades locales, que acabaron reduciendo a los responsables. El presidente Federico Errázuriz Echaurren ordenó que el buque fuera desarmado y que, fuera de servicio, fuera trasladado a Chile y su tripulación conducida allí por tierra. Los amotinados recurrieron a las autoridades nacionales argentinas solicitando asilo político; el juez federal competente declaró que al haber intervenido las autoridades locales, a solicitud de su capitán y por estar el barco desarmado, el cañonero había perdido su calidad de buque de guerra y, por tanto, tenía jurisdicción para conocer de los hechos acontecidos. La Corte Suprema argentina ratificó la entrega de los miembros de la tripulación sobre los que pesaba la solicitud de la extradición, aunque sí procedía la devolución del buque y de los bienes habidos a bordo.¹

Fue este suceso el que me animó a intentar arrojar un punto de luz en las oscuras tinieblas de hasta dónde llega la jurisdicción de los Estados fuera de su territorio continental, aguas jurisdiccionales y espacio aéreo y de las limitaciones que en algún caso tienen que aceptar por tratados y prácticas consuetudinarias, concretamente en los casos de los buques y aeronaves extranjeros en su territorio, en tiempos de paz, y ante distintos ilícitos en los que, de una u otra forma, se ven implicados buques y aeronaves, precisamente en un momento del derecho internacional en el que conceptos como jurisdicción e inmunidad parecen estar en revisión y en el que la práctica internacional está llena de conflictos con estos medios de transporte.

¹ Sobre este asunto puede consultarse a FARIÑA GUTIÁN, Fernando: *El buque de guerra ante el Derecho Internacional*. Editorial Naval, Madrid, 1941, págs. 205-206.

II. Buques y aeronaves de guerra y mercantes: aproximación conceptual

1. Buques de Estado y mercantes

La distinción entre buque de Estado y los comerciales radica en el uso que del mismo se hace. A propósito de esta distinción defendía ya FARIÑA que:

“En el Convenio de Bruselas de 1926 sobre la inmunidad de los buques de Estado, en el cual se adopta, para su aplicación, el sistema de atender al servicio que efectúan los buques y, finalmente, este mismo criterio es el que ha seguido el Instituto de Derecho Internacional en las sesiones de Estocolmo de 1928, que, en tiempos de paz, divide los buques en dos grandes categorías: 1ª, los buques que efectúan un servicio gubernamental y no comercial; 2ª, los buques que efectúan un servicio de comercio. La primera categoría se subdivide en buques militares y buques empleados en un servicio público civil; la segunda comprende los buques de propiedad de particulares, o de propiedad del Estado, o fletados o requisados por éste”.²

Para determinar el momento en el que un buque adquiere la consideración de buque de Estado no es suficiente el criterio del encargo mercantil que la potencia haga a un astillero de su nacionalidad u otra. Desde 1902 el Tribunal Supremo norteamericano³ sostiene que es desde el momento de la botadura, aunque la mejor y más tradicional doctrina reconoce a un buque de guerra desde el momento que forma parte de la Marina militar del Estado, es mandado por un oficial del servicio activo de la Marina, lleva una dotación compuesta por miembros de la marina de guerra y está autorizado para enarbolar el pabellón de guerra y la bandera de combate.⁴

Hoy la cuestión está clara desde la entrada en vigor de la III Conferencia de Derecho del Mar, al establecerse en su articulado que buque de guerra es:

² *Ibidem*, págs. 26-27.

³ Los hechos objeto de la litis traen causa de un encargo para la construcción del buque de guerra “Variag” en los astilleros Cramp de Filadelfia. Entre las cláusulas del contrato de construcción se establecía que, aunque el buque no estuviera terminado, el gobierno ruso se reservaba el derecho para izar su pabellón en cualquier momento y enviar una tripulación que se hiciera cargo de la nave. La botadura se realizó en 1899 y al año siguiente un capitán de la Marina rusa y un grupo de marineros fueron destinados al todavía no terminado “Variag”. El problema surgió cuando un marinero desertó y las autoridades rusas solicitaron su entrega; el marinero llevó el asunto ante el Tribunal Supremo, que acabó considerando conforme a derecho la extradición solicitada al considerar que a todos los efectos el buque en construcción era un buque de Estado y la marinería estaba sometida a las leyes rusas.

⁴ ROUSEEAU, C: *Derecho Internacional Público*. V edición. Versión española de Fernando Giménez Artigues. Barcelona, 1966, pág. 422.

“Todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, cuya dotación esté sometida a la disciplina de las leyes de las fuerzas armadas”.⁵

Aunque la Conferencia no se pronuncia sobre la situación de otros buques de Estado (sino de forma indirecta respecto de la inmunidad que los ampara en el art. 95 de la III Conferencia) que están destinados a servicios de policía fiscal o de otro tipo (como es el caso de las patrulleras de la Guardia Civil y del Servicio de Vigilancia Aduanera en el caso español), es claro que gozarán del mismo estatuto que los de la Marina de guerra frente a otros buques que aun siendo de propiedad estatal, tienen una naturaleza claramente mercante, por lo que no pueden ser destinatarios de las inmunidades y jurisdicción de los buques de guerra y asimilados,

Sin perjuicio de lo antedicho, la Orden 25/1985 del Ministerio de Defensa⁶ determina, de una forma mucho más precisa, qué se entiende por buque de guerra a los efectos del Derecho español,⁷ en tanto que para determinar la nacionalidad de los buques mercantes, siguiendo a Rousseau:

“Mediante la exhibición de los documentos de a bordo, o “cartas de mar”, cuyo número y naturaleza dependen de la reglamentación de cada Estado...”.⁸

⁵ Convención sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982. Entrada general en vigor el 16 de noviembre de 1994. Boletín Oficial del Estado (en lo sucesivo BOE) N° 39, de 14 de febrero de 1997.

⁶ Orden 25/1985 del Ministerio de Defensa de 23 de abril, por la que se aprueban las normas por las escalas de buques de guerra extranjeros en puertos o fondeaderos españoles y su paso por el mar territorial español en tiempos de paz, publicada en Boletín Oficial del Estado N° 115, de 14-5-1985.

⁷ Dice el artículo 1 de la Orden 25/1985 qué se entiende, a los efectos de dicha orden, por buque de guerra: a) Los buques de combate y auxiliares pertenecientes a la marina de guerra de un Estado que ostenten los signos distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad. Su comandante debe estar al servicio del Estado y su nombre debe figurar en el escalafón de oficiales de la Armada o su equivalente. Su dotación estará sometida a la disciplina naval militar; b) Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y destinados exclusivamente a un servicio oficial de transporte de tropas o material de guerra, que vayan al mando de un oficial cuyo nombre figure en el escalafón de oficiales de la Armada; c) Los de cualquier clase que transporten a un Jefe de Estado y a su séquito, con exclusión de otro pasaje, en visita oficial previamente acordada por vía diplomática; d) Excepcionalmente, y por orden expresa, los buques-escuela de la marina mercante que dependan del gobierno respectivo y estén mandados por un activo de la Armada, cuyo nombre debe figurar en el escalafón de oficiales de la Armada del país del pabellón y siempre que dichos buques no se dediquen al comercio”.

⁸ ROUSSEAU, Charles: *Derecho...* op. cit. p. 425.

2. Aeronaves de Estado y comerciales

El régimen de la navegación aérea internacional se formuló a comienzos del siglo XX por parte de la doctrina internacionalista desde el mismo comienzo del invento de la aviación y del potencial que tenía este medio de transporte. Por similitud, muchos de sus principios se sustentaban en los consuetudinarios de la navegación por mar, lo cual era en cierta forma un error, ya que circunscribía la navegación aérea a unas condiciones que no eran similares a las del mar.

El 13 de octubre de 1919 se firmaba en París el primer convenio internacional sobre la navegación aérea, en el que se establecía que todas las aeronaves debían tener una nacionalidad⁹ para que fuera el Estado de la matrícula el que supervisara las cuestiones administrativas (licencia) o de seguridad de la aeronave, aunque deberemos esperar al Convenio de Chicago de 1944, de 7 de diciembre, para encontrarnos con los modernos fundamentos del derecho aéreo, aplicable exclusivamente a las aeronaves de naturaleza civil o privada.

Siguiendo la distinción establecida por la Ley de Navegación Aérea,¹⁰ las aeronaves, a los efectos de la ley, se distinguen en privadas y de Estado,¹¹ considerándose de Estado las aeronaves militares, es decir, las que tengan como misión la defensa nacional o estén mandadas por un militar comisionado al efecto y las no militares destinadas exclusivamente a servicios estatales no comerciales,¹² y las privadas, todas las demás aeronaves no afectas por los dos particulares anteriores.¹³

A los efectos de la legislación española, entre estas aeronaves privadas deben distinguirse aquellas que son adquiridas en régimen de propiedad, en cuyo caso la matrícula y la propiedad tienen carácter permanente, y aquellas aeronaves adquiridas por medio de otros títulos que atribuyan al titular exclusivamente su posesión, a las cuales se les confía la matrícula exclusivamente con carácter temporal.¹⁴

⁹ *Ibidem* arts. 5 y sig.

¹⁰ Ley de 21 de julio de 1960, N° 48.160 de la Jefatura del Estado. BOE de 23 de julio de 1960, modificada por Ley 113/1969, de 30 de diciembre de la Jefatura del Estado, publicada en BOE N° 313, de 31 de diciembre de 1969.

¹¹ Art. 13 Ley 48.160.

¹² *Ibidem*, art. 14.

¹³ *Ibidem*, art. 15.

¹⁴ Cfr. Real Decreto N° 1709/1996, de 12 de julio, por el que se modifica el Reglamento del Registro de matrícula de aeronaves, aprobado por el Decreto 416/1969, de 13 de marzo, publicado en el BOE N° 187, de 3 de agosto de 1996.

III. Jurisdicción competente para conocer de los ilícitos cometidos a bordo de buques y aeronaves

1. Buques de guerra. Planteamiento inicial.

Si consideramos al buque de guerra en su individualidad, será la jurisdicción del pabellón la competente¹⁵ para regular cualquier cuestión que se produzca a bordo de la nave, como pueden ser las cuestiones de disciplina o la represión de los delitos, pudiendo establecerse tres posibles situaciones de acuerdo con la ubicación espacial del buque:

a) Que se encuentre en aguas jurisdiccionales de su propio pabellón. Este supuesto no presenta especiales dificultades, ya que conocerá de los hechos la jurisdicción competente del pabellón del buque.

b) Que se encuentre en alta mar. Este supuesto lo resuelve la III Conferencia en los artículos 95 y 96, estableciendo que tanto los buques de guerra como los de Estado, o que éste los asimila a él, es decir, buques explotados por el Estado a un servicio oficial no comercial, gozan de inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier otro Estado, por lo que, en sentido contrario, la competencia para conocer de los ilícitos que se cometan a bordo será la del pabellón.¹⁶

c) Que se encuentre en aguas jurisdiccionales distintas a la de su pabellón. Para una aproximación adecuada al tema de la jurisdicción competente de los buques de Estado cuando se encuentran en aguas que de otra forma están bajo la jurisdicción de un Estado distinto del abanderamiento del buque de Estado, debemos distinguir distintos supuestos, los cuales se abordan en los epígrafes siguientes.

2. Buques de Estado situados en aguas interiores o puerto extranjero

El acceso de buques de guerra a puertos de un Estado extranjero o a sus

¹⁵ Art. 9, regla quinta de la L.O. 2/1989, de 13 de abril, Procesal Militar, publicada en BOE N° 92, de 8 de abril de 1989, establece: "La competencia para conocer de los delitos o faltas penales cometidos a bordo de buque militar o en aeronave militar corresponderá al órgano judicial militar de la demarcación o territorio a que pertenezca el ejército o unidad orgánica de la que dependa el buque o aeronave... Si el delito se cometiere a bordo de buque o aeronave en el extranjero, será competente para su conocimiento el órgano judicial militar con sede en Madrid".

¹⁶ III Conferencia del Derecho del Mar, art. 95: "Inmunidad de los buques de guerra en alta mar. Los buques de guerra en alta mar gozarán de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea con el de su pabellón".

III Conferencia del Derecho del Mar, art. 96: "Inmunidad de los buques utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial. Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial tendrán, cuando estén en alta mar, completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón".

aguas interiores, está sujeto a autorización, la cual es tramitada vía diplomática y su concesión supone la inmunidad de jurisdicción por los hechos cometidos a bordo de dichos buques, siendo competente, para conocer de los mismos, la del pabellón del buque.¹⁷ FARIÑA, ratificando la competencia de la jurisdicción del pabellón por los ilícitos cometidos a bordo, matiza que las autoridades del puerto puede intervenir si los hechos cometidos a bordo son de extrema gravedad, aunque para ello sea necesario que el comandante del buque solicite dicho auxilio, ratificando esta postura con las resoluciones del Instituto de Derecho Internacional, en las que en su artículo 10 establecía que los crímenes y delitos cometidos a bordo de buques militares se sustraen al ejercicio de la competencia de los tribunales del Estado del puerto, cualquiera que sea la nacionalidad de las víctimas o de los autores. Sin embargo, si el comandante entrega al presunto delincuente a la autoridad territorial, ésta recobra el ejercicio de su competencia.¹⁸

En el caso español, la arribada a puerto de buques extranjeros está regulada por la anteriormente citada Orden 25/1985 del Ministerio de Defensa, en la que se establece que la arribada a puerto o fondeadero español de un buque de guerra extranjero (en tiempo de paz) puede ser accidental, oficial o no oficial, independientemente de lo cual, existe una inmunidad de jurisdicción sobre los ilícitos cometidos a bordo del buque. Si es ésta la postura consuetudinaria del Derecho Internacional, la práctica internacional convencional varía ciertamente. Tomando como referencia el acuerdo para la cooperación para la defensa y sus anejos concluidos entre el Reino de España y los Estados Unidos de América,¹⁹ instrumento que en los primeros meses del nuevo milenio está siendo sometido a estudio de las Partes para su revisión, en el supuesto de que un miembro de una tripulación cometiera un delito a bordo de un buque, estando éste en aguas interiores de la otra Parte, se podrá ejercer jurisdicción por parte de las autoridades del Estado de acogida, en los casos siguientes:

- a) Cuando el delito tenga consecuencia para el Estado de acogida.
- b) Cuando el delito sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz o el orden de dicho Estado.
- c) Cuando el delito sea cometido contra una persona que no sea miembro de la tripulación de ese buque ni de cualquier otro de la misma bandera.

¹⁷ Cfr. en este sentido REMIRO Y OTROS: *Derecho Internacional*, pág. 598.

¹⁸ FARIÑA GUTIÁN, Fernando: *El buque de guerra...*, op. cit. págs. 205-206.

¹⁹ Convenio de 2 de diciembre de 1988 entre el Reino de España y los Estados Unidos de América sobre cooperación para la defensa, anejos y canjes de notas anejos al mismo, hechos en Madrid y publicados en BOE N° 108, de 6 de mayo de 1989, en especial, anejo III, artículo X.

d) Cuando sea necesario para la represión del tráfico ilícito de estupeficientes o de sustancias sicotrópicas.

Asimismo, para el caso español, deberán tenerse muy presentes otros compromisos internacionales asumidos por el reino de España, en los que se establezcan reglas especiales de inmunidad civil y penal, ante ilícitos cometidos por fuerzas militares extranjeras en territorio de otro Estado, como ocurre con algunos compromisos asumidos en el marco de la OTAN²⁰ o de la llamada Asociación para la Paz.²¹

Igual ocurre en los supuestos de intento de jurisdicción civil. Cita al respecto FARIÑA:

“... una sentencia de la Corte de Apelación de Santiago de Chile reconoce la inmunidad de jurisdicción civil, declarando el 5 de noviembre de 1907 que el buque de guerra disfruta en los puertos en que ha sido admitido el privilegio de la extraterritorialidad y, en consecuencia, los tribunales de la jurisdicción del Estado de esos puertos carecen de competencia para conocer de las reclamaciones formuladas por comerciantes locales por suministrar víveres impagados”.²²

Un problema colateral, pero desgraciadamente muy frecuente, se presenta cuando un buque de guerra arriba a un puerto extranjero en el que se cometen, por las tripulaciones desembarcadas, desórdenes del orden público y delitos menores que acaban perturbando la paz de las poblaciones donde radican los puertos y generando cierta repulsa contra estas

²⁰ Instrumento de adhesión de España de 17 de julio de 1987 al Convenio de 19 de junio de 1951 entre los Estados Partes del Tratado del Atlántico Norte relativo al Estatuto de sus fuerzas, hecho en Londres el 19 de junio de 1951. Instrumento de adhesión de España de 17 de julio de 1987, publicado en BOE N° 217, de 10 de octubre de 1987. Su artículo VII es especialmente significativo en la materia, ya que en él se establece que en el caso de desplazamiento de tropas de un Estado OTAN a otro, el Estado de origen tendrá derecho a ejercer en el Estado de destino de las mismas, la jurisdicción criminal y disciplinaria que les confiera el derecho del Estado de origen sobre todas las personas sujetas a la ley militar de dicho Estado, aunque al Estado receptor se le confiere jurisdicción para conocer de los hechos cometidos en su territorio por las fuerzas extranjeras que no siendo delito en el país de origen lo sea en el de destino o acantonamiento de tropas, en delitos como traición, sabotaje o espionaje. Se establece también en dicho Convenio, en el mismo artículo, un sistema de reglas procesales para la determinación de la jurisdicción competente en el caso de que se produzca el concurso de ambas jurisdicciones, en concreto: El Estado de origen tendrá derecho a la jurisdicción preferente en los ilícitos que afecten únicamente a la propiedad o las personas de dichos Estados o los derivados con ocasión del servicio oficial, salvo que se intente ejercerla contra nacionales o residentes del Estado receptor a menos que estén adscritos al servicio del Estado de origen, debiendo notificar al Estado receptor si declina ejercerla.

²¹ Instrumento de ratificación de 18 de junio de 1998 del Convenio entre los Estados Partes del Tratado del Atlántico Norte y los otros Estados participantes en la Asociación para la paz relativo al Estatuto de sus fuerzas y su Protocolo Adicional, hechos en Bruselas el 19 de junio de 1995, publicado en BOE N° 128, de 29 de mayo de 1998

²² FARIÑA GUITIÁN: *El buque de guerra...*, op. cit., págs. 213 y sig.

visitas.²³ Los accidentes del personal de la VI Flota de los Estados Unidos, cuyas unidades recalán frecuentemente en los puertos de Rota, Barcelona o Palma de Mallorca está plagada de incidentes.²⁴ La jurisdicción penal de los delitos cometidos por ellas en tierra será la del pabellón del buque. En palabras de GONZÁLEZ CAMPOS, siguiendo la doctrina unánime,

“... el personal de los buques de guerra se considera como fuerza armada en territorio extranjero y que está sometido, por tanto, a este estatuto. De ahí que la autoridad local sólo está facultada para detener a tales personas e informar de los hechos, pero no para sancionar su conducta, pues la competencia en este punto corresponde a las autoridades del buque de guerra al que pertenezcan esas fuerzas”.²⁵

Así, pese al escarnio al que se ven sometidos los comerciantes, las poblaciones e incluso las fuerzas de orden público de las poblaciones de los puertos, cuando detienen a algún miembro de una tripulación que altere el orden público, no queda otra alternativa sino dar parte de los hechos a las autoridades del buque y confiar que ellas tomen las medidas coercitivas adecuadas conforme a su ley militar.²⁶

En cuanto a la jurisdicción civil, las tripulaciones de buques de Estado desembarcadas en puerto extranjero, sólo tienen inmunidad de jurisdicción civil por los hechos cometidos en el ejercicio de su cargo, pero no respecto de los hechos que como particulares realizaren.

²³ Los conflictos con las poblaciones civiles locales producidos por la marinería de distintas Armadas son innumerables. Y así, entre otros muchos que han pasado a la historia, señalaremos el caso de los cadetes de la escuadra francesa que se batieron en duelo mientras se hallaban en el puerto de Nápoles en 1842; el del arresto de algunos marineros del buque americano “Saratoga” en Río de Janeiro en 1862; del marinero de la corbeta “Pearl”, condenado por delitos comunes en 1867, invalidando la casación la Corte de Francia la decisión de incompetencia del Tribunal de Saigón; de los marineros de los buques de guerra “Vineta” y “Hertha” en Santos y Plymouth en 1878 y 1880, respectivamente, que fueron juzgados por los tribunales locales sin protesta de Alemania; igual ocurrió en el caso del marinero del buque norteamericano “Chicago”, condenado en Venecia el 28 de abril de 1904 por insultos y maltratos a personas civiles. Cfr. *ibídem*, págs. 210-211.

²⁴ El último de ellos, con ocasión de la arribada a Palma de Mallorca de nueve buques de la OTAN el pasado 10 de febrero.

²⁵ GONZÁLEZ CAMPOS y otros: *Curso de Derecho Internacional Público*. Madrid, 1998, págs. 604-605.

²⁶ La cuestión presente puede tener no sólo responsabilidades para los miembros de las tripulaciones que cometen las tropelías, sino incluso para el propio comandante del buque. Así, por ejemplo, la Ley Orgánica 131/1985, de la Jefatura del Estado (BOE N° 209, de 11 de diciembre de 1985), relativa al Código Penal Militar, en su artículo 137 dispone “El militar que con mando de fuerza o unidad militar, comandante de buque de guerra o aeronave militar, que no mantuviere la debida disciplina en sus fuerzas de mando, tolerare a sus subordinados cualquier abuso de autoridad o extralimitaciones de facultades o no procediere con la energía necesaria para impedir un delito militar, será castigado con la pena de tres meses y un día a cuatro años de prisión”.

3. Jurisdicción sobre los buques mercantes situados en aguas interiores o puerto extranjero

Buques mercantes, según la concepción que de ellos tiene la práctica convencional española, son los destinados al transporte marítimo comercial, en cuyo ámbito no se incluyen los buques destinados a la investigación científica ni los buques de propulsión nuclear.²⁷ La admisión a puerto de los buques mercantes, en principio, no debe encontrar especiales trabas si el buque mercante cumple con los reglamentos de policía que le sean aplicables,²⁸ salvo en el caso de los buques destinados a la investigación científica y los de propulsión nuclear.²⁹

Sobre la jurisdicción penal aplicable a los ilícitos cometidos a bordo de los buques mercantes en puerto extranjero, según GONZÁLEZ CAMPOS:

“...el equilibrio entre la competencia del Estado ribereño y la competencia personal del pabellón se logra en la llamada regla de la *peace of the port*; es decir, el Estado del puerto será competente para sancionar las infracciones penales cometidas a bordo de un buque cuando tales actos sean susceptibles de alterar el orden público o atentar contra la seguridad de ese Estado. Por el contrario, las infracciones penales cometidas en el interior del buque que afecten exclusivamente al orden interno de éste, serán competencia del Capitán, el cual podrá solicitar el auxilio de las autoridades del puerto. Si se trata de actos cometidos por la tripulación de estos buques en tierra, la competencia sancionadora corresponderá por entero al Estado del puerto”.³⁰

Es decir, que para el autor, la jurisdicción penal aplicable a los ilícitos cometidos a bordo de buques mercantes será la del pabellón, salvo que los hechos presuntamente delictivos afecten al orden público del Estado de acogida en puerto del buque o, en el caso de que simplemente el capitán solicite el auxilio de las autoridades locales.

²⁷ Convenio de 30 de mayo de 1983, de transporte marítimo entre el Gobierno de España y el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, hecho en Moscú el 30 de mayo de 1983 y publicado en BOE N° 196, de 17 de agosto de 1983.

²⁸ El pasado 25 de enero, la Dirección General de la Marina Mercante obligó al buque “Castor”, de bandera chipriota, que se alejara de las costas españolas por presentar dicho buque una fisura de 30 metros en el casco e ir cargado de gasolina, lo cual suponía un excesivo riesgo para la seguridad de la zona. Dicho requerimiento no se hizo sino después de ofrecer el rescate a la tripulación.

²⁹ Real Decreto N° 799/81 de Presidencia de Gobierno de 27 de febrero, sobre investigación científica marina en zonas sometidas a la jurisdicción española, publicado en BOE N° 110, de 8 de mayo de 1981.

³⁰ GONZÁLEZ CAMPOS, J.D., y otros: *Curso de Derecho*, op. cit., págs. 603-604.

En cuanto a los ilícitos cometidos por las tripulaciones en tierra, serán competencia exclusiva de las autoridades locales, salvo en el caso de que las mismas gocen de algún tipo de inmunidad personal.³¹

4. Jurisdicción ribereña sobre los ilícitos cometidos a bordo de un buque en régimen de paso inocente

Todo tipo de buques (tanto de Estado como mercantes), tienen el derecho de paso inocente a través del mar territorial de un Estado ribereño. Las condiciones del mismo vienen determinadas por la III Conferencia de Derecho del Mar,³² aunque a los efectos de la jurisdicción aplicable habrá que diferenciar si se trata de buques de Estado, en cuyo caso la jurisdicción competente para conocer de los ilícitos cometidos a bordo será la del pabellón, y en el caso de los buques mercantes, también será la jurisdicción penal, siguiendo al profesor PASTOR RIDRUEJO, quien distingue tres hipótesis:

“1) El simple paso por el mar territorial, en cuyo caso no se debería ejercer la jurisdicción penal para detener a ninguna persona o realizar ninguna investigación en relación con un delito cometido a bordo durante el paso, salvo en ciertos supuestos que se señalan expresamente (art. 21.1); 2) paso por el mar territorial procedente de aguas interiores, en cuyo caso el Estado ribereño puede tomar cualesquiera medidas autorizadas por sus leyes para proceder a detenciones o investigaciones (art. 27.2); 3) delito cometido antes de que el buque haya entrado en el mar territorial, si procede de un puerto extranjero y no penetra en aguas interiores, en cuyo caso el Estado ribereño no puede en principio realizar detenciones ni diligencias (art. 27.5)”.³³

De la clasificación hecha por el profesor PASTOR, la primera de ellas, es decir, los delitos cometidos a bordo del buque en paso inocente, los cuales el Estado ribereño podría conocer, conforme a las previsiones del art. 21.1 de la III Conferencia, todos ellos serán tratados en el presente estudio.

En lo relativo a la jurisdicción civil por parte de los buques mercantes que ejerzan el derecho de paso inocente, la III Conferencia habla de que “el Estado ribereño no debería detener ni desviar buques extranjeros que pa-

³¹ No es descartable que algún pasajero transportado goce de algún tipo de inmunidad personal de las previstas, entre otros, por el Convenio de Viena de 1961 y se encuentre en tránsito hasta la legación a la que haya sido destinado, en cuyo caso la regla general jurisdiccional enunciada decaerá en favor de la inmunidad de la persona aforada en razón de su cargo.

³² Arts. 17 y sig.

³³ PASTOR RIDRUEJO, J. A.: *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*. Tecnos, 7ª edición. Madrid, 1999, pág. 354.

sen por su mar territorial para ejercer su jurisdicción civil sobre las personas que se encuentren a bordo, aunque no lo prohíbe expresamente tampoco niega la posibilidad de que se adopten medidas de ejecución o cautelares sobre dichos buques, salvo que deriven de responsabilidades civiles procedentes de su paso o estancia en sus aguas.”³⁴

En el caso español, el paso por el mar territorial de buques de guerra extranjeros está regulado en la precitada Orden Ministerial 25/1985.³⁵ Para su ejercicio no se requiere autorización especial para cruzar el mar territorial español, aunque los buques deben cumplir con los requisitos del paso inocente, de acuerdo con las normas del derecho internacional. Mientras se encuentren en el mar territorial español deberá ostentar el pabellón de su nación de forma visible y no podrá detenerse, arriar embarcaciones, poner en vuelo aeronaves, efectuar maniobras, ejercicios de trasvases o traslados de cualquier clase, ni realizar trabajos hidrográficos u oceánicos. Los submarinos navegarán en superficie, mostrando pabellón. Para poder realizar algún ejercicio u operación fuera del propio paso, será preciso obtener la correspondiente autorización previa del Gobierno español, solicitada por vía diplomática.

5. El Supuesto del régimen de paso en tránsito

Para que cualquier buque pueda ejercer su derecho de paso en tránsito, es decir, aquel que se realiza por estrechos utilizados para la navegación internacional, de acuerdo con la III Conferencia³⁶, no se prevé ningún supuesto especial a los efectos de jurisdicción distinta del buque o aeronave.

Como es sabido, este sistema novedoso de paso por algunos estrechos internacionales adoptado en la III Conferencia y para complacer los intereses geoestratégicos de algunas potencias que lograban así poder cruzar estrechos internacionales de forma menos restrictiva que el régimen de paso inocente, como así ocurre con el de Gibraltar y que llevó al Reino de España a su negativa inicial de firmar la III Conferencia en Montego Bay, aunque posteriormente acabara presentando al depositario el correspondiente instrumento de adhesión. Desde entonces, no puede establecerse jurisdicción alguna sobre los ilícitos cometidos a bordo de los buques que ejerzan este derecho de paso.

El paso ha de ser practicado, por todo tipo de buques y aeronaves, de acuerdo con el art. 39.1 de la III Conferencia, sin demora, y se abstendrán

³⁴ Art. 28 de la III Conferencia de Derecho del Mar.

³⁵ Arts. 11 y 12 de la OM 25/1985.

³⁶ *Ibídem*, arts. 37 y sig.

de toda amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad o la independencia política de los Estado ribereños del estrecho y cumplirán los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales de seguridad en el mar generalmente aceptados, incluso el reglamento internacional para prevenir abordajes, prevención de la contaminación, etc. Precisamente en la práctica reciente se presentó un problema sobre la cuestión del derecho de paso en tránsito, cuando aeronaves norteamericanas desplegadas en Gran Bretaña atacaron, sin previo aviso, distintos puntos del territorio libio en abril de 1986. El incidente esta vez había surgido cuando buques de la VI flota norteamericana se habían estacionado en el Golfo de Sidra para realizar maniobras militares. Este golfo es reivindicado por Libia como bahía histórica, sin oposición de los Estados geográficamente próximos excepto de los Estados Unidos de América. Uno de los días de las maniobras, dos aviones libios sobrevolaron un buque norteamericano, lo cual fue interpretado como un acto de guerra y esa misma noche fueron bombardeadas varias ciudades libias, con el resultado habitual de muchos civiles muertos, incluyendo una hija del propio Coronel Gadafi. La cuestión no fue baladí para el entonces gobierno socialista español, ya que los aviones que realizaron el ataque o bien habían sido repostados por aviones de abastecimiento establecidos en Zaragoza y habrían cruzado más o menos a la altura de esa ciudad, por el espacio aéreo español (para lo cual las autoridades norteamericanas necesitaban la autorización previa española), o bien se manifestaba que los aviones habían cruzado por el estrecho de Gibraltar, opción que entonces pareció más oportuna para nuestros gobernantes... y de paso, además de bombardear Trípoli, dinamitamos la política exterior española sobre el estrecho de Gibraltar. Lo cierto es que los aviones cruzaron el territorio continental español (porque bordear la península es un rodeo "innecesario entre aliados") o bien cruzaron sin autorización previa y España no mandó sus fuerzas aéreas para interceptar a las otras aeronaves, o bien, seguimos creyendo la versión oficial del paso sobre el estrecho de Gibraltar, por lo que desde entonces no había obstáculos para que siguiéramos manteniendo una postura digna sobre esta zona de España arrebatada en 1706, si acaso la hemos tenido los españoles desde que Castiella fuera Ministro de Asuntos Exteriores y cerrara la verja en cumplimiento del Tratado de Utrech.

6. El régimen de paso por la Zona Económica Exclusiva y en alta mar

Cuando se aborda el estudio del régimen de paso de los buques extranjeros sobre la zona económica exclusiva, es autor de referencia el profesor CARNERERO, quien sostiene a la hora de establecer el régimen de paso de buques extranjeros por la zona económica exclusiva (ZEE) de otro Estado que:

“En consecuencia, nos encontramos ante un régimen de paso por la ZEE que, a pesar de la referencia al artículo 87 contenida en el artículo 58, no llega tan lejos en cuanto a sus posibilidades y facilidades de desplazamiento de los buques como el régimen de libertad de navegación que se aplica en el alta mar, ya que puede ser sometido por el Estado ribereño a las restricciones necesarias para garantizar el ejercicio pleno de sus derechos”.³⁷

Por ello, el Estado ribereño de la ZEE puede protegerla mediante la reglamentación que al efecto dicte y llevar a cabo medidas que considere oportunas para velar su cumplimiento, mientras que los terceros Estados, continúa diciendo CARNERERO:

“...deben respetar esas leyes y reglamentos –cuya aplicación puede afectar a la navegación de los buques extranjeros, sobre todo pesqueros, aunque no sea ése su objetivo– en la medida en que no sean compatibles con la Parte V... Sin embargo, ninguna disposición permite expresamente al Estado ribereño regular de forma directa el tránsito de los buques extranjeros por su ZEE. Por ello, únicamente mediante las medidas que está autorizado a tomar con el objeto de proteger o ejercer sus derechos, y muy especialmente las relativas a la conservación y explotación de los recursos vivos, podrá influir en el paso a través de ella, aunque indirectamente y sólo en cuanto que los derechos que se propone salvaguardar choquen con la libertad de navegación. En todo caso, la adopción de estas normas ha de hacerse de conformidad con la Convención, de forma que no pueden incidir en las libertades de los terceros Estados más allá de lo permitido por el juego de equilibrios entre los intereses de las distintas partes establecido en su Parte V. En otras palabras, el Estado ribereño no puede impedir injustificadamente el disfrute de dichas libertades, entre ellas la de navegación, mediante las leyes y reglamentos que adopta para proteger sus derechos sobre la ZEE”.³⁸

No se establece así ningún sistema especial de jurisdicción por el mero paso por la ZEE de otro Estado, por lo que, al igual que en el caso del alta mar (salvo en los casos que se detallan a continuación), la jurisdicción del pabellón del buque es la única competente.

Los supuestos a los que se alude como excepción a la jurisdicción exclusiva del buque mercante en alta mar vienen determinados por la III Conferencia de Derecho del Mar y son, además del derecho de inspección (de cualquier buque de Estado sobre otro mercante, coincidan o no sus pabellón-

³⁷ CARNERERO CASTILLA, R.: “El régimen jurídico de la navegación por la zona económica exclusiva”. Servicio de publicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid, 1999, pág. 51.

³⁸ *Ibidem*, 58-59.

nes, abarca el derecho de inspección de carga y documentación) y la protección del medio marino de la ZEE, los siguientes:

a) Abordaje.³⁹ El choque de dos buques, independientemente de si son o no de Estado, es conocido como abordaje. Cuando se afronta el estudio de la asignatura de Derecho Internacional Público en las facultades de Derecho, a la hora de afrontar las explicaciones relativas a la existencia o no de las costumbres internacionales negativas, se suele traer a colación el caso "Lotus".⁴⁰ Como se recordará, se trataba del abordaje ocurrido en alta mar entre el paquebote francés "Lotus" y el carguero turco "Bozkourt" (que se hundió a consecuencia del accidente), la noche de los días 2 al 3 de agosto de 1926. El buque francés recaló en el puerto de Estambul y las autoridades turcas apresaron y condenaron al oficial francés encargado de la navegación en el momento de la colisión. El gobierno francés presentó una demanda ante la Corte Permanente de Justicia Internacional por considerar que esa actuación procesal era contraria al Derecho Internacional. Bien es cierto que la doctrina sentada en el caso "Lotus" no ha podido ser considerada como significativa por más que se empeñara la doctrina, ya que el capitán del buque turco carecía del título de patrón y la decisión de la Corte se adoptó con empate de seis contra seis de sus miembros, teniendo que utilizar el presidente, el suizo Max Huber, el voto de calidad.

En alta mar, la regla de la jurisdicción exclusiva del pabellón es absoluta, salvo en los supuestos que expresamente se establecen en el art. 92 de la III Conferencia, extremos que en ningún caso les son aplicables a los buques de Estado,⁴¹ quienes gozan de la inmunidad frente a cualquier jurisdicción que no sea la de su pabellón ni puede adoptarse medida alguna cautelar contra el propio buque ni contra su capitán.⁴²

³⁹ Art. 97 de la III Conferencia. Jurisdicción penal en caso de abordaje o cualquier otro incidente de la navegación. 1. En caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación ocurrido a un buque en alta mar que implique una responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para cualquier otra persona al servicio del buque, sólo podrán incoarse procedimientos penales o disciplinarios contra tales personas ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado del pabellón o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales. 2. En materia disciplinaria, sólo el Estado que haya expedido un certificado de capitán o un certificado de competencia o una licencia podrá, siguiendo el procedimiento legal correspondiente, decretar el retiro de esos títulos, incluso si el titular no es nacional del Estado que los expidió. 3. No podrá ser ordenado el apresamiento o la retención del buque, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que las del Estado del pabellón."

⁴⁰ Corte Permanente de Justicia Internacional, Serie A, Año 1927, N° 10.

⁴¹ A propósito de esta afirmación, la jurisprudencia es amplia en el sentido de que las responsabilidades por abordaje de un buque de Estado no pueden ser sometidas a otra jurisdicción que no sea la del Estado del pabellón de dicho buque de guerra. Así, FARIÑA cita el caso del paquebote "Villa de Vitorie", hundido en la rada de Lisboa por el acorazado británico "Sultán". No se admitió la demanda de embargo contra el acorazado y sólo cupo reclamar al Estado del pabellón del buque. Cfr. su ya tan citada obra *El buque de guerra...*, pág. 205.

⁴² "La inmunidad atribuida al buque de guerra determina también en esta materia que, a diferencia de las normas admitidas para los buques particulares, no procede entablar directamente contra el Comandante la acción de responsabilidades delictivas o civiles por los daños que haya causado ilegítimamente el buque". FARIÑA GUITIÁN: *El buque de guerra...*, op. cit., pág. 135.

Ante la concurrencia de distintos pabellones en un caso de abordaje en alta mar, la jurisdicción puede ser la del Estado del pabellón del supuesto responsable, la jurisdicción de la nacionalidad de las víctimas o la del primer puerto de arribada. En lo relativo a las responsabilidades penales del oficial que esté al mando de un buque o aeronave de guerra en caso de abordaje, en el caso español, será entre cinco y quince años de cárcel.⁴³

Como el abordaje en el mar es algo que ocurre con relativa frecuencia, hablar del último abordaje producido puede ser arriesgado, aunque hay algunos que por su repercusión en los medios de comunicación social, tardan largo tiempo en pasar al olvido, como el ocurrido el 9 de febrero de 2001, mientras se redactaban estas líneas, en los albores de los idus de marzo, entre el submarino norteamericano "Greenville" (SSN 772), bajo las órdenes del comandante Scott Waddle, abordó al emerger al buque escuela "Ehime Maru" a nueve millas al sur de Hawai.⁴⁴ Se han planteado muchas dudas sobre este incidente, desde el momento en que había 17 civiles a bordo que pudieron entorpecer el normal sistema de maniobras del submarino, con las consecuencias trágicas de pérdidas de vidas humanas. Actualmente la investigación de los hechos y de la responsabilidad criminal del comandante, del segundo y de oficial de cubierta, está siendo instruida por las autoridades de marina norteamericanas, al igual que el abordaje acontecido el 14 de julio de 2000 entre el "USS Denver", barco norteamericano de asalto anfibio y el petrolero de la misma nacionalidad el "USNS Yukon", a 180 millas al oeste de Hawai.

b) Buques que naveguen bajo dos o más pabellones: salvo en los casos previstos expresamente por los tratados internacionales, están sometidos a la jurisdicción exclusiva de su pabellón, pero en el caso de que ostenten dos o más pabellones, serán considerados como buques sin nacionalidad.⁴⁵

c) Transmisiones no autorizadas de radio o televisión efectuadas desde alta mar, previstas en el art. 109 de la III Conferencia. Aquellos que realizan estas transmisiones pueden ser procesados por los tribunales del pabellón, los de la matrícula de la instalación, los del país donde se reciba la señal o donde se produzcan interferencias.

d) Buques y aeronaves piratas. La piratería es uno de los delitos internacionales de carácter consuetudinario que fue recogido ya por la Conferencia del Derecho del Mar, la cual en su art. 15 la definía como:

⁴³ Cfr. art. 166 de la L.O. 13/1985, de 9 de diciembre, documento ya citado.

⁴⁴ Cfr. <http://edition.cnn.com/2001/US/03/07/japan.sub.01/index.html>.

⁴⁵ Art. 92 de la III Conferencia: "2. El buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad".

"Todo acto ilegítimo de violencia, detención o depredación cometido con móviles personales por la tripulación o el pasaje de un buque o aeronave privados, y dirigido en alta mar contra otro buque o aeronave o contra personas o bienes que se hallen a bordo".

Las consecuencias son graves para los que caen en el supuesto, ya que, de acuerdo con la III Conferencia,⁴⁶ cualquier buque o aeronave de Estado puede apresarlos y someterlos a su propia jurisdicción, pudiendo asimismo detener a sus tripulaciones e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo, todo ello conforme a la legislación del buque o aeronave de Estado.⁴⁷ A efectos meramente doctrinales, por más que los ejemplos sólo puedan aparecer en situaciones extremas, algunas veces puede ser complicado distinguir la figura de la piratería de las insurrecciones a bordo de buques de guerra, intentando el gobierno de la nacionalidad del buque que la comunidad internacional califique la situación como de piratas,⁴⁸ para evitar que a los insurgentes les fueran aplicables las leyes de la guerra.

e) Derecho de persecución, previsto en el art. 3° de la III Conferencia. Conforme a dicha figura, un Estado puede iniciar, con sus buques y aeronaves, la persecución de un buque extranjero, siempre que tenga fundadas sospechas que dicho buque extranjero ha cometido algún ilícito en sus aguas jurisdiccionales. Para que la figura sea conforme con las previsiones de la III Conferencia, la persecución debe iniciarse mientras que el buque extranjero o sus lanchas se encuentren en aguas interiores, mar territorial o zona contigua, aguas archipelágicas, zona económica exclusiva o aguas suprayacentes a su plataforma continental y sólo puede continuar si es continuada, cesando cuando el buque entra en las aguas del mar territorial de otro Estado. Los pesqueros españoles eran especialistas en la década de los ochenta y antes de nuestra entrada en la Europa comunitaria en atravesar el Atlántico con una patrullera canadiense a popa. El resultado siempre era el mismo: una vez que el pesquero llegaba a puerto gallego, la patrullera paraba máquinas a doce millas de las costas españolas

⁴⁶ Arts. 101-103 de la III Conferencia de Derecho del Mar y antes la I Conferencia de 1958, en sus arts. 15 al 17.

⁴⁷ Delitos como la piratería pueden llegar a ser considerados como extremadamente graves y pasar a la jurisdicción penal militar. Así, conforme a las previsiones de la Ley Orgánica 9/1980, de 6 de noviembre, de reforma del Código de justicia Militar (BOE N° 280, de 8 de noviembre de 1980), establece que, en razón del delito, la jurisdicción militar será competente para conocer de los procedimientos que se instruyan contra cualquier persona: "6. Piratería, cualquiera que sea el país a que pertenezcan los encausados, cuando se haya producido el apresamiento, persecución o abordaje de alguna embarcación, haciéndola fuego con armas de fuego..."

⁴⁸ ROUSSEAU nos dice en su precitada obra (Curso de Derecho Internacional), págs. 427-428, "Tal fue la actitud adoptada: a) Por Rusia, cuando la insurrección del Acorazado "Potemkin" en 1905; b) Por Venezuela, en el asunto del barco alemán "Falke", en 1929, y c) Por el gobierno republicano español, al principio de la guerra civil, en relación con los barcos de guerra..." que se unieron a las fuerzas de Franco.

y solicitaba la entrega. Las autoridades españolas entregan sistemáticamente al infractor fuera de las aguas territoriales y la patrullera volvía a su puerto base con la presa y tras someterla a la "tutela" de los tribunales canadienses.

e) La represión del tráfico ilícito de estupefacientes.⁴⁹ Cuando las autoridades competentes de un Estado tengan sospechas de que se están transportando sustancias de este tipo por un buque de otra nacionalidad, puede pedirle la autorización para inspeccionarlo. España tiene una rica práctica de apresamiento de sustancias sicotrópicas, por ser un país de paso de estas sustancias y de consumo, siendo el segundo país del mundo en el total de aprehensiones anuales y no sólo dentro del territorio español, sino allende los mares. Uno de los últimos alijos fue la incautación de cinco toneladas de cocaína que se encontraron a bordo de un pesquero que navegaba a 350 millas de las islas Canarias..., aunque también hemos padecido grandes escarnios por fracasadas operaciones.⁵⁰

Por último y para un grupo de ilícitos que se cometan a bordo de los buques mercantes, habrá que estar a las previsiones del Convenio de Roma de 10 de marzo de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y del Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas empleadas en la plataforma continental.⁵¹ Según dicho texto, el ilícito que se tipifica es el apoderamiento del buque mercante, su control mediante violencia o cualquier otra forma, realizar violencia contra otra persona que pueda poner en peligro la navegación segura de dicho buque, destruir un buque o causar daños en el mismo o su carga que pueda afectar a su navegación segura o colocar cualquier artefacto que pueda destruir el buque o causarle daños, siempre que el buque en cuestión esté navegando o en su plan de navegación prevea navegar hacia aguas fuera del mar territorial de un Estado, proceda de fuera de dichas aguas, las cruce o el supuesto autor sea encontrado en territorio de un tercer Estado.⁵² A los efectos de jurisdicción se establece la jurisdicción concurrente de los Estados parte y pabellón del buque.

⁴⁹ III Conferencia de Derecho Del Mar, art. 108.

⁵⁰ El juez Garzón ordenó la detención del buque "Privilege", que navegaba a 250 millas de las costas Canarias. En él supuestamente deberían ser encontradas varias toneladas de droga, pero una vez que fue llevado a puerto, la policía española estuvo durante dos meses haciendo calas al buque para encontrar la droga supuestamente escondida... pero nunca apareció. Ahora, los armadores reclaman al Estado español 2.000 millones de pesetas por el lucro cesante y los daños ocasionados al buque en cuestión.

⁵¹ Instrumento de ratificación de España de 15 de junio de 1999, publicado en BOE N° 99, de 24 de abril de 1992.

⁵² *Ibidem*, arts. 3 y 4.

7. Aeronaves militares

Como ocurre en el caso de los buques de Estado, en el caso de las aeronaves militares la jurisdicción competente para conocer de los ilícitos cometidos a bordo es la de la matrícula de la aeronave, se encuentre donde se encuentre la misma. Siguiendo el caso español, la Ley Procesal Militar establece en su artículo 9, regla 5ª:

“La competencia para conocer de los delitos o faltas penales cometidas a bordo de buque militar o en aeronave militar corresponderá al órgano judicial militar de la demarcación o territorio a que pertenezca el ejército o unidad orgánica de la que dependa el buque o aeronave”.⁵³

Establece esa misma regla que si el buque o aeronave militar estuviera en el extranjero, será competente para su conocimiento el órgano judicial militar con sede en Madrid.

8. Jurisdicción competente en los ilícitos cometidos a bordo de aeronaves civiles

Sobre los ilícitos cometidos a bordo de aeronaves comerciales o privadas, la reglamentación internacional se sustenta sobre el Convenio de Tokio relativo a las infracciones cometidas a bordo de aeronaves, de 14 de septiembre de 1963,⁵⁴ en cuyo ámbito material de aplicación se determina que son objeto del tratado no sólo los ilícitos en sentido estricto, sino también todos aquellos actos que, cometidos a bordo de la aeronave, puedan poner en peligro la seguridad de ésta o de las personas o bienes habidos a bordo, o incluso el buen nombre de la aeronave.⁵⁵ La jurisdicción competente para conocer de los ilícitos sancionados por dicho tratado será la de la matrícula de la aeronave, sin perjuicio de que, en su caso, también pueda ser competente cualquier otra jurisdicción penal nacional de acuerdo con sus leyes, pudiendo ésta intervenir sobre el vuelo de la aeronave si perturbara gravemente los intereses de dicho Estado, si ha sido cometido por un nacional residente.⁵⁶

A los efectos de determinar la competencia de la jurisdicción de la matrícula de la aeronave cuando se encuentra en el aeropuerto de origen o de destino, el propio Convenio establece que será desde el instante en el que se cierra la última de las puertas de acceso del pasaje hasta el momento de

⁵³ Ley Orgánica 2/1989, de 13 de abril, publicada en BOE N° 92, de 18 de abril de 1989.

⁵⁴ Instrumento de ratificación de España de fecha 25 de agosto de 1969, publicado en BOE N° 308, de 25 de diciembre de 1969.

⁵⁵ Cfr. art. 1 del Convenio de Tokio.

⁵⁶ Cfr. art. 3 del Convenio de Tokio.

la apertura de la primera de ellas,⁵⁷ sin perjuicio de la potestad del comandante de la aeronave para la adopción de las medidas coercitivas que considere oportunas para la reducción y custodia del presunto delincuente, así como el derecho que le asiste de poder desembarcarlo en cualquier país signatario del Convenio de Tokio y siempre que los hechos sean punibles de acuerdo con la legislación de matrícula de la aeronave y ésta no se encontrare sobre su espacio aéreo.⁵⁸

Aunque lo normal es que sean los pasajeros los principales destinatarios de las normas penales para prevenir los ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves comerciales, no son evidentemente los únicos, como ya ha tenido la oportunidad de pronunciarse la magistratura española.⁵⁹

IV. Ilícitos cometidos contra buques y aeronaves

1. Buques de guerra

No son frecuentes, afortunadamente, los supuestos de la práctica reciente en la que se producen ilícitos graves contra buques de guerra, que no sean los frecuentes entorpecimientos de sus maniobras por voluntarios (y menos voluntarios) de organizaciones como Greenpeace. Tal vez asunto último se ha producido con el destructor de bandera norteamericana DDG 67 Cole, cuando el 12 de octubre de 2000, estando repostando en el puerto de Adem en Yemen, una lancha ligera consiguió aproximarse a su babor y hacer explotar una carga de dinamita, causando 7 muertos y 36 heridos entre los miembros de su tripulación. La reacción de las autoridades norteamericanas contra Yemen no fueron tanto las derivadas de los hipotéticos conflictos de jurisdicción entre ambos Estados, sino la congelación de la ayuda norteamericana a ese país de todos los fondos de ayuda, en tanto que se aclararan los pormenores del atentado, situación que se mantiene todavía hoy. Los conflictos de jurisdicción ante supuestos de esta naturaleza son desde todo punto de vista inevitables.

⁵⁷ Cfr. art. 5.2 del Convenio de Tokio.

⁵⁸ Cfr. art. 5 en relación con los arts. 8, 9 y 13 del Convenio de Tokio.

⁵⁹ Así la Audiencia Provincial de Baleares, sección 2ª, en su sentencia de 20 de febrero de 1999, sumario N° 37/1999, conoció de una querrela en la que acordó como hechos probados que: El 15 de octubre de 1996, el acusado, comandante de una aeronave civil, en el trayecto de Sevilla a Palma, llevando como pasajero a José, jefe de la flota de otra compañía aérea y a quien conocía... Sabedor el acusado de que José viajaba en las primeras filas de asientos, antes de emprender el vuelo se acercó al asiento de José y cuando la sobrecarga venía haciendo el recuento de pasajeros, dirigiéndose a ella, dijo en alta voz: "Mira, éste es José..., como verás, hoy llevamos basura de pago a bordo". Luego, desde la megafonía del avión dijo: "Señores pasajeros, buenas noches, bien venidos a bordo, excepto el pasajero del asiento 6-D", repitiendo el mismo mensaje en inglés. Lógicamente la Audiencia condenó al comandante por un delito de injurias a tres meses de multa a razón de 150.000 ptas. por mes.

2. Buques mercantes

No puede resistirse este autor a comentar, por breve que sea, el gran ilícito cometido contra un buque pesquero en alta mar, en el asunto conocido como el "caso fletán" o el asunto "Fisheries Jurisdiction Case" (España v. Canadá), de 28 de marzo de 1995, ante la Corte de Justicia Internacional.

Los hechos que dieron lugar al caso trajeron causa cuando el pesquero de bandera española "Estai", faenando fletán, fue apresado por una patrullera canadiense a 245 millas de su costa (claramente fuera de su ZEE y por tanto fuera de su jurisdicción a efectos pesqueros) y trasladado a puerto; tras pagar la correspondiente multa el armador y así evitar que el barco permaneciera inmovilizado en puerto, el Reino de España presentó una demanda ante la Corte Internacional de Justicia, solicitando en la misma que se declarara que la ley canadiense (*Canadian Coastal Fisheries Protection Act*) de 12 de mayo de 1994, no era oponible a España a la hora de ejercer jurisdicción sobre su ZEE y que no se repitieran apresamientos futuros de pesqueros españoles, como el que había acontecido con el pesquero "Estai". La Corte se pronunció el 4 de diciembre de 1998, aceptando la excepción de falta de jurisdicción de la parte demandada, de acuerdo con las previsiones del art. 36 del Estatuto de la Corte, ya que Canadá mantenía una reserva a la competencia de la Corte en el caso de que se presentara alguna reclamación en materia de pesquerías, tal y como era el caso. Ni las reclamaciones del Reino de España ni de la Unión Europea,⁶⁰ en especial la Comisión, por tener asumidas competencias en materia pesquera en el contexto de la Política Agrícola Común,⁶¹ sirvieron de nada.

3. Aeronaves civiles

Son varios los convenios internacionales actualmente en vigor destinados a intentar prevenir y, en su caso, sancionar los ilícitos más comunes que se producen contra las aeronaves civiles, a saber:

a) Tal vez sea el apoderamiento ilícito de aeronaves el hecho delictivo más frecuente contra las aeronaves civiles desde que comenzara a utilizarse en la década de los sesenta (al tiempo que se generalizaba la aviación comer-

⁶⁰ "The arrest of vessel in international waters by a State other than the State of which the vessel is flying the flag and under whose jurisdiction it falls, is an illegal act under both NAFO Convention and customary international law, and cannot be justified by any means. With this action Canada is not only flagrantly violating international law, but is failing to observe normal behaviour of responsibility States." Decisión de 4 de diciembre de 1998, parágrafo 20.

⁶¹ Artículo 38 del Tratado de la Comunidad Europea, de acuerdo con la redacción dada por el Tratado de Amsterdam: "1. El Mercado Común abarcará la agricultura y el comercio de los productos agrícolas: Por productos agrícolas se entienden los productos de la tierra, de la ganadería y de la pesca, así como los productos de primera transformación directamente relacionados con aquéllos".

cial internacional), como forma de llamar la atención de los medios de comunicación por parte de algún movimiento político, muchas veces llamado de liberación nacional, el apoderarse de una aeronave, desviándola de su ruta prevista e intentar llegar a algún país donde estos actos fueran considerados de forma más benigna o incluso con simpatía.

El Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, de La Haya, de 16 de diciembre de 1970⁶², cuyo ámbito de aplicación material es el de las aeronaves comerciales, privadas o sin afección a un Estado, se aplica en el caso de que mediante violencia o intimidación alguien se apodere de una aeronave o intente ejercer algún tipo de control sobre la misma, cuando la aeronave aterriza o despegue fuera del Estado de su matrícula y desde el mismo momento en el que se cierra la última de las puertas del pasaje hasta que se abre la primera de ellas.⁶³

Sobre los hechos cometidos a bordo de una aeronave, si la nave despegue y aterriza en el país de su matrícula, siempre será competente la jurisdicción de su matrícula, en el caso de que no se produzca este evento, el Convenio no excluye a ninguna otra jurisdicción que conociera de los hechos, siempre que esta posibilidad así estuviera recogida en su ordenamiento nacional,⁶⁴ rigiendo también la regla "Juzga o entrega" en el caso de que el responsable de los hechos fuera encontrado en cualquier otro país.⁶⁵ Una última regla se da por el Convenio a los efectos del establecimiento de la jurisdicción competente ante estos hechos delictivos y es el caso de las compañías aéreas cuya titularidad es compartida entre dos o más países. En estos casos, los Estados implicados deberán determinar entre ellos la jurisdicción competente a estos efectos.⁶⁶ Por citar un caso, el Tribunal Supremo español se consideró competente para condenar a dos secuestradores aéreos que habían desviado hasta Alicante un avión que realizaba un vuelo interno entre dos ciudades de Argelia.⁶⁷

⁶² Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, de 16 de diciembre de 1970, entrada en vigor general el 14 de octubre de 1971. El texto del mismo puede consultarse en BOE N° 13, de 15 de enero de 1973.

⁶³ Cfr. arts. 1 y 3 del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves.

⁶⁴ Art. 4.3 Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves.

⁶⁵ Arts. 3.5 y 7 Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves.

⁶⁶ Art. 3.4 y 5 Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves.

⁶⁷ Sentencia de 25 de octubre de 1996, de la Sección 2ª del Tribunal Supremo, rec. N° 802/1995. En ella se consideró que cometen apoderamiento ilícito de aeronaves los que se apoderan de una aeronave de forma violenta, ante la imposibilidad de protección de cualquier Estado, en pleno vuelo y con desvío de ruta. Mohamed y Hilel, el 28 de febrero de 1994 se apoderaron de un avión que hacía una ruta aérea entre dos ciudades de Argelia. Se desvió la aeronave a punta de pistola y a pesar de que su intención era llevar la aeronave a París, aterrizaron en Elche por falta de combustible. Piden asilo político en España y se entregan cuando las autoridades españolas les aseguran que se les iba a conceder el estatuto de asilados políticos. La Audiencia Provincial de Elche falló: Que debemos condenar y condenamos a los procesados en esta causa como autores responsables de un delito de apoderamiento de aeronaves, sin la concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, a la pena de veinte años y un día de reclusión mayor, con accesorias de inhabilitación absoluta. El Tribunal Supremo casó la condena de la Audiencia.

b) Los ilícitos relativos a la seguridad de las aeronaves en general están contemplados en el Convenio para represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil internacional, de Montreal, de 23 de septiembre de 1971.⁶⁸

Comete el hecho delictivo el que realice a bordo de una aeronave comercial en vuelo actos de violencia que por su naturaleza constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave, o destruya una aeronave en servicio o le cause daños que imposibiliten su vuelo, que coloque o haga colocar cualquier artefacto susceptible de destruir la aeronave, destruya o perturbe las instalaciones de apoyo a la navegación, o incluso (según párrafo añadido por el protocolo para la represión de actos de violencia en los aeropuertos que presten servicios internacionales, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971) los que ilícita e intencionadamente mediante artefacto, sustancia o arma ejecuten un acto de violencia contra una persona en un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional que cause o pueda causar lesiones graves o muerte o que destruya o cause graves daños a las instalaciones de un aeropuerto que preste servicios a la aviación civil internacional o en una aeronave que no esté en servicio (es decir, desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo hasta 24 horas después del aterrizaje).

Este convenio sólo se aplica si el despegue de la aeronave o su aterrizaje real o previsto está situado fuera del territorio de la matrícula de la aeronave o si el delincuente es encontrado en un país distinto del de la matrícula de la aeronave.⁶⁹

Lo mismo que en el caso anterior, en el caso de que una misma matrícula sea explotada por varios Estados, éstos deberán designar cuál de todos ellos será el competente a los efectos de la jurisdicción,⁷⁰ tampoco excluye ninguna jurisdicción nacional penal⁷¹ y rige el principio de "Juzga o entrega" en el caso de que el autor de los hechos fuera encontrado en un tercer país.⁷²

Así se puede constatar que de las reglas dadas por el Convenio, la jurisdicción competente para conocer de estos hechos será la de la aeronave, la de aterrizaje de la aeronave, la del país donde sea cogido el presunto autor, por lo que cabe hablar de jurisdicción concurrente.⁷³

⁶⁸ Entrada en vigor el 21 de enero de 1973. El texto puede consultarse en el BOE N° 9, de 10 de enero de 1974.

⁶⁹ *Ibidem*, art. 4.

⁷⁰ *Ibidem*, art. 9.

⁷¹ *Ibidem*, art 5.3

⁷² *Ibidem*, art.5.3

⁷³ REMIRO y OTROS: *Derecho Internacional*. Op. cit., pág. 584.

4. Un supuesto más que especial: el caso Lockerbie⁷⁴

El 21 de diciembre de 1988, un Boeing 747 de bandera norteamericana explotó en pleno vuelo sobre el pueblo de Lockerbie, apuntando las primeras investigaciones a la posibilidad de que el aparato hubiera explotado como consecuencia de una bomba introducida a bordo por dos ciudadanos de nacionalidad libia: Abdel Basset Megrabi y Lamén Khalifa Fhimeh. Desde que se cursaron las órdenes internacionales de busca y captura a través de Interpol, las autoridades libias detuvieron a los presuntos delincuentes y ofrecieron tanto a las autoridades norteamericanas como británicas, colaborar con ellas, de acuerdo con las previsiones de los arts. 7 y 11.1 del Convenio de Montreal. A pesar del ofrecimiento, ambos países presentaron un documento⁷⁵ ante las Naciones Unidas en el que reiteraban la solicitud de entrega, a cualquiera de ellos y que se declarara la responsabilidad internacional de Libia, al considerar que los presuntos delincuentes estaban encuadrados en los servicios secretos libios. A estas conclusiones llegó el FBI norteamericano por el tipo de explosivo utilizado (semtex), la localización de un fragmento de un chip electrónico y de una radio de la marca Toshiba entre los restos del avión y adquirida por los imputados. Todos estos hechos se considerarán probados en la sentencia a la que luego aludiré.

La postura libia se sustentaba en la no entrega de los imputados en base al cumplimiento de las previsiones del Convenio de Montreal y en la convicción de que los imputados no tendrían un juicio justo en ninguna de las dos jurisdicciones que lo reclamaban.

Ante el callejón sin salida en el que se encontraba el contencioso, Libia optó por judicializar la cuestión, sometiéndola a conocimiento de la Corte Internacional de Justicia⁷⁶ y para que ésta confirmara el cumplimiento por la demandante de las previsiones del Convenio de Montreal y se condenara a los demandados por el incumplimiento de esas mismas obligaciones, cesando todo tipo de amenazas que los demandados estaban haciendo contra Libia. No es el caso entrar en más detalles sobre este proceso que, a día de hoy, está pendiente de un fallo definitivo.

Por otra parte, tanto el Reino Unido como Estados Unidos consiguieron movilizar al Consejo de Seguridad de la ONU para que entrara a conocer de la cuestión, la primera de ellas con la resolución 731 (1992), por la

⁷⁴ Sobre este asunto, y perdónese la autocita, puede verse de este autor *El asunto Lockerbie: ¿es éste el concepto de globalización del derecho internacional del Consejo de Seguridad?*, en *Ius Publicum*, N° 4/2000, págs. 91-100, de la Universidad Santo Tomás.

⁷⁵ A/46/827.

⁷⁶ Demandas de 3 de marzo de 1992, asuntos N°s 88 y 89.

que se condenó la destrucción del vuelo, la falta de colaboración del gobierno libio sobre la materia y, ya puestos, la colaboración de Libia con el terrorismo internacional. De ahí, a la resolución 748 (1992) y 883 (1993) estableciendo un régimen de sanciones internacionales contra Libia hasta que entregara a sus nacionales, todo fue cuestión de unos meses, régimen que se ha mantenido hasta la aceptación libia de que los nacionales imputados fueran juzgados por tres magistrados y un fiscal escoceses, desplazados ad hoc a la base norteamericana de Zeist, sita en territorio holandés, cerca de Utrech. La entrega de los nacionales se practicó el 6 de abril de 1999, comenzando la vista el 3 de mayo del año siguiente y prolongándose la vista hasta que se pronunció la sentencia el 31 de enero de 2001, en la que se condenó a Abdel Basset Megrahi por los hechos imputados, siendo absuelto de todo pronunciamiento en su contra Lamen Khalifa Fhimeh. El asunto está pendiente de la apelación que el condenado tiene interpuesta ante la Corte de Apelación de Edimburgo.

V. Ilícitos cometidos con buques y aeronaves

1. Buques de Estado y mercantes

Cuando un buque de guerra extranjero arriba a un puerto distinto de su abanderamiento, debe aceptar el cumplimiento de unas obligaciones impuestas por las autoridades del puerto, como son la utilización del atraque señalado, el respeto de los reglamentos del puerto, las disposiciones en materia fiscal, sanidad, policía, contaminación, etc. Incluso, se puede ir más allá, como lo hace la ya citada Orden 25/1985, en la que se prohíbe que los buques de guerra en puerto español puedan ejecutar la pena de muerte de un miembro de su dotación, desembarcar miembros de su tripulación con armas o con cualquier clase de material bélico, salvo que se disponga de la autorización de las autoridades españolas, navegar armadas las embarcaciones menores, efectuar pruebas de armas, poner en emisión radares o equipo de guerra electrónica, efectuar transmisiones submarinas, realizar sondeos, exploraciones o cualquier otra clase de trabajos submarinos, levantar croquis o planos del puerto o de tierra firme.⁷⁷ Lógicamente en el caso de que el buque de Estado cometiera cualquier violación de estas normas u otras, al Estado español no le cabría otra alternativa sino la de dar un plazo para que abandonara el puerto, o incluso cualquier otra zona de jurisdicción de las aguas españolas, sin ejercer ningún otro tipo de jurisdicción sobre el buque y sin perjuicio de la puesta en marcha, ante el Estado del pabellón, de las

⁷⁷ Art. 9 de la Orden 25/1985.

reclamaciones que se consideraran oportunas. Esta afirmación se sustenta sobre las previsiones de los arts. 30 y 31 de la III Conferencia de Derecho del Mar.⁷⁸

Por otra parte, y como ya hemos dicho anteriormente, la III Conferencia reconoce de forma implícita el derecho de paso inocente de los buques de Estado de otros pabellones, aunque algunos Estados ribereños piden algún requisito, como es la notificación previa, otros exigen autorización y otros simplemente ningún requisito, como es el caso del Reino de España, salvo en los supuestos de buques de propulsión nuclear, según se establece en la Ley N° 25/1964.

2. Aeronaves

Las cuestiones relativas a la jurisdicción sobre las aeronaves las resuelve magníficamente REMIRO al afirmar:

“Un análisis de Derecho nos llevará a las siguientes: en cuanto a la jurisdicción sobre la aeronave civil, corresponde al Estado de la nacionalidad, esto es, al del registro de la matrícula, en el caso de que se encuentre sobrevolando su territorio o espacios internacionales. Si estuviera, en cambio, sobrevolando el territorio de otro Estado, el principio de soberanía de éste sobre su espacio aéreo determinará la sujeción de la aeronave a su jurisdicción, sin perjuicio de que el Estado de la nacionalidad de la misma conserve jurisdicción en lo que no contradiga las leyes del país subyacente. En el caso de las aeronaves de Estado, la jurisdicción es en todo caso ejercida por el de matrícula”.⁷⁹

Las reglas jurisdiccionales que rigen las aeronaves civiles parecen claras a la hora de determinar las reglas de competencia sobre los hechos derivados de la propia navegación. Más complicada, sin embargo, aparece la práctica reciente en algunos incidentes en los que se han visto implicadas aeronaves militares. Citaremos tres ejemplos.

⁷⁸ Art. 30 de la III Conferencia: Cumplimiento por los buques de guerra de las leyes y reglamentos del Estado ribereño. “Cuando un buque de guerra no cumpla las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial y no acate la invitación que se le haga para que los cumpla, el Estado ribereño podrá exigirle que salga inmediatamente después del mar territorial”.

Art. 31: Responsabilidad del Estado del pabellón por los daños causados por un buque de guerra u otro buque de Estado destinado a fines no comerciales. “El Estado del pabellón incurrirá en responsabilidad internacional por cualquier pérdida o daños que sufra el Estado ribereño como resultado del incumplimiento, por un buque de guerra u otro de Estado destinado a fines no comerciales, de las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial o de las disposiciones de ésta Convención y otras normas de derecho internacional”.

⁷⁹ REMIRO y otros: *Derecho Internacional*, op. cit., pág. 584.

El 10 de agosto de 1999, un avión tipo Atlantique, desarmado y de bandera paquistaní, volando sobre territorio de este mismo Estado fue derribado por un misil aire-aire lanzado por un avión hindú, a resultas de lo cual, la aeronave se estrelló contra el suelo, quedando dispersos sus restos en un radio de un kilómetro a unos dos kilómetros de la frontera indú y en territorio paquistaní. Murieron los dieciséis pasajeros. Paquistán presentó una demanda ante la Corte Internacional de Justicia, el 21 de septiembre de 1999,⁸⁰ sobre la base jurídica de las relaciones pacíficas y sin uso de la fuerza entre los Estados (art. 2.4 de la Carta de la ONU), la violación de un acuerdo bilateral entre ambos Estados de 6 de abril de 1991, sobre violaciones del espacio aéreo mutuo, así como la violación por la parte demandada de determinadas normas consuetudinarias de Derecho Internacional. Pero se perdió la oportunidad de saber la más que interesante opinión de la Corte sobre esta materia, ya que en su decisión de 21 de junio de 2000 entendió que no era competente para conocer de este contencioso, a pesar de que en su fallo hiciera un llamamiento a encontrar una solución pacífica de la controversia internacional.⁸¹

No es ésta la única oportunidad perdida para que se estableciera una sólida doctrina, por la Corte Internacional de Justicia, sobre contenciosos internacionales en los que se ven implicadas aeronaves. En el asunto iniciado con la demanda de Irán de 17 de mayo de 1989 contra los Estados Unidos, se ventilaba la responsabilidad norteamericana cuando fue destruido el 3 de julio de 1988 un Airbus A-300B, de bandera de la demandante, muriendo sus 290 pasajeros, como consecuencia del lanzamiento de dos misiles mar-aire lanzados por el "USS Vincennes", en aguas del golfo Pérsico. Las explicaciones de la demandada consistieron en que el comandante del buque había confundido al avión siniestrado con uno militar. El asunto fue retirado de la jurisdicción de la Corte por decisión de 22 de febrero de 1996, al comunicarles a los agentes de ambos países que se iniciaban negociaciones bilaterales para la solución del conflicto.

Las aeronaves militares también cometen errores en sus juegos de guerra con graves consecuencias, verbi gratia, el ataque a tierra hecho por un F-18 estacionado en el portaaviones "USS Truman"⁸² a un supuesto objetivo que en realidad eran un grupo de observadores de distintas naciones, de los ejercicios realizados en Kuwait

⁸⁰ General list N° 119, Pakistan v. India.

⁸¹ "53. The Court's lacks of jurisdiction does not relieve States of their obligation to settle their disputes by peaceful means. The choice of those means admittedly rests with the parties under Article 33 of the United Nations Charter..." CIJ, decisión de 21 de junio de 2000.

⁸² La noticia ha aparecido en todos los medios de comunicación social, entre otros, se puede consultar el diario ABC, pág. 28.

Por último, un caso que no acabó en los archivos de la Corte Internacional de Justicia, sino en los de un jurado militar norteamericano. Los hechos ocurrieron el 3 de febrero de 1998, cuando un avión EA-6B, de matrícula norteamericana, con base en Aviano (Italia), en misión rutinaria por los montes Dolomitas, cerca de Cavalese, arrancó con el rebufo causado a su paso, el cable de un teleférico, causando la muerte de 20 personas. Una vez que por el juez de instrucción italiano se adoptaron las medidas cautelares oportunas, debió inhibirse por falta de competencia a favor de las autoridades militares norteamericanas. Los pilotos de marines Richard Ashby y Joseph Schweitzer fueron sometidos a juicio en una base militar de Carolina del Norte. Trece meses después se conoció el fallo del jurado militar: los dos pilotos fueron expulsados del cuerpo y el primero de ellos tuvo que asumir seis meses de cárcel.

VI. Conclusiones

1. Cuando se afronta el estudio y sobre todo la explicación de la jurisdicción competente para conocer de los hechos en los que se ven, de una u otra forma, implicados buques, aeronaves y sus tripulaciones, parece que las soluciones dadas históricamente por usos consuetudinarios y hoy especialmente por compromisos convencionales amparados por Derecho Internacional, se apartan de las proporcionadas por el "saber jurídico común", las cuales parece que sólo pueden ser válidas para otros campos del conocimiento jurídico, pero que indudablemente lo son también en esta materia.

2. Como queda claro de las líneas que anteceden, con carácter general, el pabellón del buque o de la aeronave tiene un especial papel a la hora de determinar la jurisdicción aplicable a los conflictos en los que se vean implicados, de una u otra forma. Lo mismo que las tripulaciones militares, incluso desplazadas fuera del Estado, gozan del privilegio de la extraterritorialidad de sus leyes, extremo que no suele ser aceptado con agrado por la sociedad, que se implican en conflictos, que ven cómo el juez competente es el de otro Estado... pero que no agota el modelo de posibilidades. ¿Qué jurisdicción es la aplicable a los ilícitos cometidos a bordo de buques y aeronaves al servicio de organizaciones internacionales? ¿Será la que se determine ad hoc, o la del capitán de la misma?

3. Además y para complicar la cuestión, ni siquiera todas las reglas competenciales ofrecidas por el Derecho Internacional y sustancialmente recogidas en estas líneas (aunque no exhaustivamente) suelen ser suficientes en los casos en los que sean dos Estados los implicados y sus relaciones bilaterales no pasen por un buen momento; entonces, los mecanismos

internacionales de solución pacífica de controversias se muestran absolutamente ineficaces, especialmente la Corte Internacional de Justicia, órgano junto con el Consejo de Seguridad que necesitan de una profunda y rápida reforma, atendiendo a la realidad de las relaciones internacionales contemporáneas.

4. Evidentemente, la aplicación extraterritorial de la ley nacional fuera del territorio nacional, acudiendo a ficciones jurídicas o a convenios internacionales, es una figura que se utiliza con regularidad en los casos expuestos en los supuestos apuntados, pero que para mayor seguridad jurídica, debería armonizarse, mediante los oportunos instrumentos, de una parte la propia figura, pero de otra los temas colaterales a los que también puede afectar, como la responsabilidad de los Estados, ante la cual no se avanza en la elaboración de un convenio internacional sobre la materia.