



TRABAJO FIN DE GRADO

GRADO EN DERECHO

CURSO ACADÉMICO 2015-2016

TÍTULO

**SISTEMAS AÉREOS NO TRIPULADOS Y TERRITORIALIDAD
PENAL**

WORK TITLE

**UNMANNED AERIAL SYSTEMS AND CRIMINAL
TERRITORIALITY**

AUTOR

DAVID MARIANO VALBUENA RUBIO

TUTORA

Dra. ANA GUTIERREZ CASTAÑEDA

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	5
1. APROXIMACIÓN LEGAL Y CONCEPTUAL	10
1.1. PRECISIONES TERMINOLÓGICAS	10
1.2. DEFINICIÓN DE LOS SANT EN LA LEY ESPAÑOLA	12
2. LEY PENAL EN EL ESPACIO Y SANT	16
2.1. DELIMITACIÓN DE LA JURISDICCIÓN EN EL ÁMBITO PENAL ...	18
2.2. PRINCIPIO DE TERRITORIALIDAD	22
2.2.1. Determinación del territorio relevante	22
2.2.2. El espacio aéreo en la Ley española	27
2.2.2.1. Concepto y delimitación	27
2.2.2.2. Extensión de la soberanía estatal	30
2.2.2.3. Potestades de ordenación y control	33
2.2.3. <i>Lugar de comisión del delito</i>	34
2.2.3.1. <i>Teoría de la actividad</i>	35
2.2.3.2. <i>Teoría del resultado</i>	39
2.2.3.3. <i>Teoría de la ubicuidad</i>	41
2.2.4. La extradición	44
2.3. APLICACIÓN ULTRATERRITORIAL DE LA LEY PENAL	45
2.3.1. Principio personal	46
2.3.2. Principio real o de protección	49
2.3.3. Principio de justicia universal	51
CONCLUSIONES	58
BIBLIOGRAFÍA	62

ABREVIATURAS

AESA:	Asociación Estatal de Seguridad Aérea.
ATLANTE:	Avión Táctico de Largo Alcance.
ATM:	Air Traffic Control.
BBVA:	Banco Bilbao Vizcaya Argentaria.
BRTE:	Boeing Research and Technology Europe.
C. Ch:	Convenio de Chicago.
CAAS:	Convenio de Aplicación del Acuerdo de Schengen.
CACC:	Convención de Aviación Civil de Chicago.
CC:	Código Civil.
CDFUE:	Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.
CDTI:	Centro Para el Desarrollo Tecnológico Industrial.
CE:	Constitución Española.
CEDH:	Convenio Europeo de Derechos Humanos.
CIA:	Central Intelligence Agency.
CIOACBA:	Convenio sobre Infracciones y otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, Tokyo, 1963.
CLOSEYE:	Collaborative Evaluation of Border Surveillance technologies in maritime environment by pre-operational validation of innovative solutions
COIAE:	Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos
EADS:	European Aeronautic Defence and Space.
EADS-CASA:	Unión de la empresa Construcciones Aeronáuticas S.A. al grupo European Aeronautic Defence and Space.
ECPI:	Estatuto de la Corte Penal Internacional.
FAB:	Functional Airspace Block.
FIR:	Flight Information Region.
FUAS:	Future Unmanned Aerial System.
GCS:	Ground Control System.
INTA:	Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial.
LBCNA:	Ley de 27 de diciembre de 1947, de bases para un código de navegación aérea.
LOPJ:	Ley Orgánica del Poder Judicial.
OACI:	Organización de Aviación Civil Internacional.
PASI:	Plataforma Autónoma Sensorizada de Inteligencia.
PIDCP:	Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.
PLATINO:	Plataforma Ligera Aérea de Tecnologías Innovadoras.
RAE:	Real Academia Española.
RAI:	Real Academia de Ingeniería.
RDL:	Real Decreto Ley.
RPA:	Remotely Piloted Aircraft.
RPAS:	Remotely Piloted Aircraft Systems.
SANT:	Sistemas Aéreos No Tripulados.
SARPs:	Standards and Recommended Practices.
SES:	Single European Sky.
SINTONÍA:	Sistemas no Tripulados Orientados al Nulo Impacto Ambiental.
SIVA:	Sistema Integral de Vigilancia Aérea.
UAS:	Unmanned Aircraft Systems.
UAV:	Unmanned Aircraft Vehicles.
UIR:	Upper Flight Information Region.
USAF:	United States Aerial Force.
VANT:	Vehículo Aéreo No Tripulado.

INTRODUCCIÓN

El de las aeronaves no tripuladas es un ámbito legislativamente convulso, no sólo por la vertiginosa velocidad a la que se desarrollan y generan nuevas capacidades, sino por el sistema de estratos legislativos en el que se enmarca. Las potenciales aplicaciones de esta tecnología hacen que las diferentes instituciones internacionales, regionales y nacionales, tengan un gran volumen de intereses depositados en su integración en el mercado civil, así como en el sector de defensa, motivo por el cual existen progresos legislativos tan dispares en Derecho comparado.

En el caso de España, donde a través del art.93 y ss. de la CE, así como el art. 1.5 CC, se integra el Derecho internacional en nuestro Derecho interno, incorporamos por una parte la Organización de Aviación Civil Internacional en el ámbito suprarregional, resultado directo del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional¹ y dependiente de las Naciones Unidas, que durante estos años ha promulgado más de 10.000 normas y métodos recomendados (*SARPs* en su redacción inglesa) y ha aumentado de 12 a 19 los anexos al Convenio. Es interesante mencionar que, si bien la naturaleza de los métodos recomendados no incluye su aplicabilidad directa, ni la obligación de ser traspuestos a la legislación interna de los Estados Parte, al no ser propiamente normas de Derecho internacional², no lo es menos que han terminado siendo parte de nuestro Derecho; bien al incorporarse a los Reglamentos europeos bien al transponerse mediante leyes internas³.

¹ ESTAUN Y DIÉZ DE VILLEGAS, I. “La Organización de Aviación Civil Internacional. Las cinco Libertades del Aire”, en MENENDEZ MENEZDEZ, I. (Dir.) *Régimen Jurídico del Transporte Aéreo*, Navarra, 2005, pp. 45-52.

² PARADA VÁZQUEZ, J.D. *Derecho aeronáutico*, Madrid, 2000, p. 29.

³ Sirva por ahora de ejemplo el desarrollo que hicieron del Convenio de Chicago de 1944 la Ley de 27 de diciembre de 1947, de bases para la redacción de un Código de Navegación Aérea y la Ley de Navegación Aérea de 1960, de las que hablaremos más adelante.

Un nivel por debajo se encuentra la normativa regional de la Unión Europea, que actualmente lidera la iniciativa legislativa a través de la reglamentación del Cielo Único Europeo, mediante los paquetes legislativos SES y el programa de investigación y desarrollo SESAR. En este caso y como es notorio, los Reglamentos son de aplicabilidad directa, y obligatorios para los Estados Miembro, si bien el legislativo español, a día de hoy, sigue a la zaga del Parlamento Europeo y el Consejo a la hora de trasponer esta normativa en ley interna. En ella coexisten regulaciones parciales de más actualidad, que pretenden configurar un marco específico para los SANT, como son el RDL 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, y su sucesora, la Ley 18/2014, de 15 de octubre de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, junto con una normativa notablemente dispersa y obsoleta⁴, donde se contiene el régimen procesal y penal que más tarde trataremos. No obstante, la reciente Declaración de Riga⁵ parece abrir un futuro esperanzador -que llegará a través de su ulterior cristalización en la reglamentación europea para los Estados Miembro-, ya que finalmente se reconoce por las autoridades europeas la importancia de abrir el mercado⁶ de los RPAs, garantizando un entorno seguro para la población civil. Refleja con acierto que los drones son un nuevo modelo de aeronave que requiere una normativa propia necesaria *ahora*, incorporando nuevos estándares y tecnologías que permitan su integración en el espacio aéreo europeo, contando en todo caso con la aceptación de la población civil, que podría ver sus derechos afectados en materia de privacidad y seguridad.

⁴ Dando lugar a situaciones ciertamente absurdas, como es la vigencia formal de la Ley preconstitucional de 2 de noviembre de 1940 por la que se modifica el Decreto-ley de 19 de julio de 1927 referente a Aeropuertos (BOE nº 321 pp. 7887- 7889).

⁵ *Declaración de Riga sobre Aeronaves Pilotadas de Forma Remota (drones), delimitando el futuro de la aviación*, Riga, 2015.

⁶ COM (2014)207 de 8 de abril de 2014, “Sobre una nueva era para la aviación - Abriendo el mercado al uso civil de los sistemas de aeronaves pilotadas remotamente de una forma segura y sostenible”, Bruselas, 2014.

En relación con los acuerdos internacionales suscritos por España, fuente de Derecho interno una vez publicados, podemos a su vez diferenciar dos grandes momentos. El primero es anterior a la celebración del mencionado Convenio de Chicago, y estuvo marcado por acuerdos sumamente técnicos que aún no despertaban un especial interés en la comunidad internacional⁷. El segundo destacó por la proliferación del sector aeronáutico privado, e impulsó el desarrollo de normas actualizadas sobre aviación civil. Lo hizo, por una parte, mediante los protocolos al Convenio para la unificación de reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de diciembre de 1925⁸, y al Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por aeronaves a terceros en la superficie, firmado en Roma el 29 de mayo de 1933⁹, por otra, mediante normas internacionales sobre materias concretas. Entre estas destacan el Acuerdo de Tokio de 1963, sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, el Convenio sobre el delito de interferencia y represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, adoptado en la Haya en 1970, el Convenio de seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, o el Convenio de Montreal sobre marcas de los explosivos plásticos con el propósito de su detección, de 1 de marzo de 1991.¹⁰

No concluye todavía el sistema de fuentes en el ámbito aeronáutico, pues junto con las normas internacionales y regionales, así como las leyes y reglamentos españoles, conviven las Circulas Aeronáuticas introducidas por la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Estas no son meras circulares

⁷ Entre ellos el Acuerdo de París de 1919, el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea de 30 de octubre de 1926, el Convenio de Aviación Comercial de La Habana de 15 de febrero de 1928 o el Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929.

⁸ La Haya (1955), Guadalajara (1961), Guatemala (1971) o Montreal (1975)

⁹ Bruselas (1938), Roma (1952) y Montreal (1978)

¹⁰ Convenio que probablemente sea el resultado del accidente del vuelo de Pan American 103, que explotó sobre el pueblo escocés de Lockerbie el 21 de diciembre de 1988 tal y como señala PARADA VÁZQUEZ, J.D. *Derecho aeronáutico*, cit., p.353.

interpretativas, sino que, tal y como establece el Consejo de Estado¹¹, tienen vocación de auténticas normas jurídicas, a incorporar en el bloque normativo aeronáutico. Con todo lo anterior, no debe olvidarse que España se configura como un sistema plurilegislativo de base territorial, donde conviven los diferentes grados de competencia atribuidos al Estado, así como a las Comunidades Autónomas, a través del reparto contenido en los arts. 149 y 148 de la Constitución Española, que llega a complicar más, si cabe, una estratificación legislativa ya de por sí suficientemente compleja.

Es esta complejidad legislativa, así como la relativa novedad de los SANT, la que impulsa este trabajo. Con él se pretende, en un primer momento, desbrozar y perfilar los elementos relevantes, para el Derecho penal, del conjunto normativo en el que se enmarcan las aeronaves no tripuladas y, a su vez, determinar cómo estos elementos deben integrarse en el ámbito espacial de la Ley penal.

Es cierto, asimismo, que este ámbito del Derecho penal general está especialmente informado por disciplinas tangenciales, fundamentalmente por el Derecho internacional público, cuando tratamos de abundar en conceptos no estrictamente penales, como por ejemplo el concepto jurídico de territorio y sus componentes. También será necesario remitirnos a cuestiones técnicas, bien sobre las propias aeronaves, bien sobre teorías nacidas fuera de la ciencia del Derecho, lo que hace inevitable en ocasiones acudir a otras ramas del conocimiento, como la ingeniería o la aeronáutica. Por estos motivos, en algunos momentos será necesario escapar del ámbito penal, si bien, será con la única intención de darle posteriormente un perfil más claro, una mayor relevancia, y ampliar las garantías que nos ofrece frente a un nuevo momento social, dónde convivirán aún más estrechamente el hombre y la tecnología.

¹¹ DICTAMEN DEL CONSEJO DE ESTADO. Dictamen 3407/2002 de 19 de diciembre de 2002, Madrid, 2005. “[...] *Las proyectadas circulares aeronáuticas tienen vocación de auténticas normas jurídicas, con carácter ordinamental por cuanto se van a incorporar al bloque normativo aeronáutico y que, por consiguiente, van más allá de la interpretación de las disposiciones legales y reglamentarias superiores [...]*”

1. APROXIMACIÓN LEGAL Y CONCEPTUAL.

1.1. PRECISIONES TERMINOLÓGICAS.

Como aclaración inicial, es necesario realizar una breve referencia a la terminología empleada para referirnos a los vehículos aéreos no tripulados. En principio, tal y como aclara el estudio llevado a cabo por la Fundación BBVA¹² (asesorada por la RAE), el término “dron”, como adaptación al español de “*drone*”, es válido. Sin embargo, existen discrepancias que, a mi juicio, no son tal, sino una oportunidad para enriquecer el léxico en el sector. Se entiende, por tanto, que se podrá emplear indistintamente la palabra citada junto con otras expresiones al efecto, como por ejemplo “aeronave no tripulada”, “aeronave no pilotada”, “avión no tripulado”, “vehículo aéreo no tripulado”, etc. Así lo recoge el Diccionario de la Real Academia de la Ingeniería¹³, e igualmente GARCÍA DE LA CUESTA en su obra *Terminología Aeronáutica*¹⁴, en el listado adjunto de referencias a sinónimos.

Actualmente, el término más ajustado a la realidad de esta tecnología, a mi juicio, es el de sistema(s) aéreo(s) no tripulado(s) –SANT, o UAS en inglés-, pues engloba el grado de sofisticación que supone, no solo la propia aeronave (vehículo aéreo no tripulado, en adelante VANT), si no todo el conjunto técnico que esta requiere, como por ejemplo la estación de control terrestre. Si bien no sería incorrecto emplear de forma generalizada aeronave no tripulada, si tenemos en cuenta el altísimo número de diferentes modelos que existen hoy en día. Descarto VANT con la intención de promover cierta homogenización entre

¹² FUNDACIÓN BBVA. “Dron, adaptación al español de drone”. Barcelona, 2014.

¹³ COLINO MÁRTINEZ, A (Dir.). “Aeronave no pilotada: Aeronave en que las ordenes de control las recibe vía radio del exterior”, en *Real Academia de la Ingeniería, Diccionario Español de Ingeniería*, 2015.

¹⁴ GARCÍA DE LA CUESTA, J. *Terminología Aeronáutica, Diccionario Aeronáutico Inglés-español*, Madrid, 2003. p.122. Disponible en <https://goo.gl/zasgPb> [Fecha de última consulta: 06/04/2016].

los ámbitos jurídico y aeronáutico; pues tanto el Ministerio de Defensa¹⁵ como la Organización de Aviación Civil Internacional¹⁶ relegan el término, incluso esta última va más lejos aún, y lo interpreta como obsoleto. Así, cuando nos refiramos a las aeronaves no tripuladas menos refinadas técnicamente, como son los primeros modelos históricos o sólo a la aeronave, pero no a todo el conjunto operacional, parece más lógico emplear el término *Unmanned Aerial Vehicle* (en castellano, VANT), mientras que para denominar el complejo conjunto que incluye la estación de tierra, será más correcto emplear SANT.

Es cierto que la Fuerza Aérea tiende a denominarlos como RPA (*remotely piloted aircraft*, o aviones dirigidos por control remoto), lo que personalmente considero una definición limitada *pro futuro*, si se tiene en cuenta que la clara tendencia de estos sistemas no tripulados a la completa automatización de sus funciones, y no a depender del control permanente de una estación remota, móvil o no. Sin embargo, parece que el motivo por el que han elegido esta terminología en particular reside en la circular OACI 328-AN/190, que emplea el término RPA para referirse al subconjunto de aeronaves pilotadas a distancia (sujetas al control del operador en la estación de control terrestre), mientras que reserva aeronave no tripulada o sistema de aeronave no tripulada para el conjunto general de estas, incluyendo tanto las tripuladas como aquellas que son completamente autónomas (párrafo 3.3 de la Circular 328).

En síntesis, como decíamos, reservaremos VANT o RPA para el subconjunto de la aeronave y SANT o RPAS para el conjunto de aeronave y estación de tierra.

¹⁵ FERNÁNDEZ MERINO, J. *et al.* *Los Sistemas No Tripulados*, 2012, pp. 7-8. Disponible en <http://goo.gl/oulEVd> [Fecha de última consulta: 02/05/2016]

¹⁶ Organización de Aviación Civil Internacional. *Sistemas de Aeronaves no tripuladas (UAS)*. Circular 328, 2011, Glosario.

1.2. DEFINICIÓN DE LOS SANT EN LA LEY ESPAÑOLA.

Como veíamos al comienzo, lo cierto hoy en día es que la terminología en el sector de los UAS no es homogénea, y el amplio conjunto de modelos de aeronaves no tripuladas que se engloban bajo el término crece vertiginosamente, limitados sólo por el estado de la ciencia. Aun así, sería absurdo negar la existencia de un conjunto de características comunes a todas ellas. Siendo así, no debería tenerse en cuenta el tamaño, velocidad, potencia y demás elementos técnicos, para una primera clasificación general. Del mismo modo, deberían excluirse de la definición los objetivos de la aeronave, pues que su uso sea para fines militares o civiles no debe ser óbice para definirla, sin perjuicio de que en subclasificaciones posteriores estos elementos sean de interés para fijar el ámbito de aplicación, y atribuir a diferentes ramas del ordenamiento el conocimiento de materias concretas.

Parece razonable definir las aeronaves no tripuladas en función de sus características esenciales, esto es, el control sumado a la ausencia de un piloto físicamente situado en la aeronave. En ese sentido, el Diccionario de la Real Academia de la Ingeniería (en adelante RAI) determina, como adelantábamos, la aeronave no tripulada como aquella “*aeronave en que las ordenes de control las recibe vía radio del exterior*”, pero limitarse a este aspecto podría incluir aeronaves que no responden al concepto de un vehículo aéreo no tripulado, como es el caso de los misiles autopilotados. Por otra parte, si confinamos el concepto de UAV a una aeronave capaz de operar sin un piloto situado físicamente en la nave, nos encontramos en idéntica situación, ya que bajo ese concepto podemos incluir aeronaves tales como los globos aerostáticos, que de nuevo no pueden agruparse bajo la idea que vertebraba las aeronaves no tripuladas.

Si atendemos al Legislador español, el Proyecto de Real Decreto por el que se regula la utilización de las aeronaves pilotadas por control remoto de 15 de julio de 2014 (en adelante PRD 15/6/2014), y ante la ausencia de definiciones en

el RDL 8/2014, de 4 de julio; en primer lugar se define el aeromodelo¹⁷ como un elemento diferenciado de las aeronaves no pilotadas (para las que se emplea la terminología introducida por AESA, de aeronaves pilotadas por control remoto, RPA), lo cual es a mi juicio correcto, y ayuda a separar el uso de mero recreo de vehículos aéreos de menor envergadura, de aquellos con potencial para trabajos aéreos. Sin embargo, la definición incluida en el PRD 15/6/2014 reposa de forma excluyente en la de aeromodelo, de tal forma que será un RPA lo que no sea aeromodelo. En ese sentido, entendiendo que necesariamente el RPA ha de poder sostenerse en la atmósfera -pensemos en los UAV con rotores, capaces de permanecer estáticos en el aire-, dicha exclusión se habrá de aplicar a la inclusión de tripulación y al uso deportivo, recreativo o de competición. Junto a la anterior definición, se añade el requisito de que el RPA sea controlado desde una estación de control en tierra. En resumen, la intención del Legislador a la hora de definir estas aeronaves, puede sintetizarse como aquellas pilotadas desde una estación de control en tierra, no susceptibles de llevar una persona a bordo, y cuyo destino no sean actividades deportivas, recreativas o de competición.

Pero no se detiene ahí, ya que el citado Proyecto de Real Decreto incluye en su Art. 2.2 su ámbito de no aplicabilidad, que sucintamente supone que, en primer lugar, solo será de aplicación a aquellas aeronaves que, cumpliendo con los requisitos del párrafo anterior, tengan menos de 150 Kg. de peso; salvo que realicen servicios aduaneros, de policía, búsqueda y salvamento, lucha contra incendios o similares. En consecuencia, la Ley nacional será competente para conocer de los vehículos aéreos, de cualquier peso, que comprendan las anteriores actividades. Los que tengan un peso mayor, sin realizar tales actividades, quedan sometidas al Reglamento 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de

¹⁷ “Aeronaves capaces de sostenerse en la atmósfera, no susceptibles de llevar una persona a bordo, siempre que sean utilizadas exclusivamente para demostraciones aéreas, actividades deportivas, recreativas o de competición”.

la aviación civil, tal y como establece su art. 4.4, complementado por el Anexo II en su apartado i).

Respecto a requerir la ausencia de tripulación, parece limitar futuros avances de la ciencia, donde los UAS automatizados podrían emplearse para el transporte de tropas, pasajeros o mercancías custodiadas, sin que ello desvirtúe el hecho de que la carga se encuentra a bordo de un vehículo aéreo no tripulado. Finalmente, se excluyen –a mi parecer correctamente- los globos aerostáticos empleados para la observación científica, así como los cautivos y, con igual corrección, las aeronaves destinadas a actividades y operaciones militares. No parece tan acertado desprender de su ámbito los vuelos realizados en espacios interiores¹⁸, pues no parece razonable suponer que no puedan producirse graves ataques contra bienes jurídicos fundamentales en un espacio cerrado, y, por lo tanto, es necesario garantizar iguales requisitos en estas aeronaves que en cuales operan en un espacio abierto, con independencia de que su posterior uso no esté sujeto a idéntica jurisdicción, por no formar parte del espacio aéreo un recinto cerrado.

En todo caso, se trata por ahora de un mero borrador, si bien lo cierto es que el marco regulatorio temporal ya engloba parte del contenido del proyecto, demostrando cierta tendencia hacia este, aunque probablemente el RD final no sea idéntico, como sucede habitualmente en la labor legislativa. Esto nos deja con una cuestión fundamental aún entre manos, puesto que el Proyecto de Real Decreto no está vigente en nuestro Ordenamiento Jurídico, esta es, saber cuál es la definición legal de las aeronaves no tripuladas vigente en el ordenamiento. Por suerte, y sorprende que esta sea anterior en el tiempo o que no haya sido utilizada para el Proyecto, contamos con la Orden PRE/1366/2010, de 20 de mayo, por la que se modifica el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, que introduce en el RD 1489/1994, de 1 de julio, una definición técnica y certera

¹⁸ Al respecto establece AESA en un escrito dirigido a D. Mauro Sanz Vázquez -que posteriormente resulta en el comunicado de 7 de abril de 2014 por parte de la agencia- que es el titular de un recinto cerrado quien tiene la facultad de permitir o no la presencia de UAV en este.

de lo que en nuestro sistema de normas se considera como un vehículo aéreo no tripulado¹⁹, y contiene la mucho más acertada precisión, de no ser impeditivo que parte de la carga sea personal humano, siempre que no lo sea en calidad de operador.

Por tanto, es a nuestro juicio esta última la opción más acertada y a la que deberá recurrir el Legislador en el futuro inmediato. Así todo, no se puede olvidar en ningún momento que una aeronave no tripulada es ante todo eso, una aeronave²⁰, y tal y como enfatiza AESA en su comunicado de 7 de abril de 2014, bajo el título *El uso de drones en España, “están sujetas a la legislación aeronáutica general vigente en España, así como al resto de la normativa aeronáutica”*. La reciente reforma del art. 11 LNA por medio de Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, así lo permite, pues el concepto amplio de aeronave no supone una restricción a la hora de incluir los UAS, tanto radiocontrolados (apartado b) como automatizados (apartado a), si bien en este último caso sería necesaria una reiterada Jurisprudencia al efecto, dado que no hay una mención expresa, y cabe por tanto interpretar su inclusión. Será necesario esperar a una futura regulación reglamentaria para que España se vea obligada a incluir las naves autopilotadas expresamente.

¹⁹ Vehículo aéreo propulsado que no lleva personal como operador a bordo. Los vehículos aéreos no tripulados (UAV) incluyen solo aquellos vehículos controlables en los tres ejes. Además, un UAV es capaz de mantenerse en vuelo por medios aerodinámicos, pilotado de forma remota o incluye un programa de vuelo automático, es reutilizable y no está clasificado como un arma guiada o un dispositivo similar de un solo uso diseñado para el lanzamiento de armas.

²⁰ Tal y como contempla la LNA en su art. 11, “*Se entiende por aeronave cualquier máquina pilotada por control remoto que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.*” Párrafo que se incluye tras la reciente promulgación del *R.D.-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia* («B.O.E.» 5 Julio).

En consonancia con lo anterior, es bien sabido que la Constitución Española contempla un sistema monista moderado²¹, que permite la primacía del Derecho Internacional contenido en tratados internacionales válidamente celebrados y publicados por España, por lo que los Tribunales nacionales podrán acudir a las definiciones que estos prevén, incluyendo necesariamente el Derecho Regional de la UE. En ese sentido, quedan sujetas a su vez a las definiciones planteadas por las organizaciones internacionales de las que España forma parte. Sin ir más lejos, la OACI incluye explícitamente en su circular OACI 328-AN/190 el concepto operacional de ATM²², aprobado por la Undécima Conferencia de navegación aérea (Montreal, 22 de septiembre a 3 de octubre de 2003) vigente para España, de nuevo anterior y enormemente más previsor que la legislación española, al incluir de forma expresa las aeronaves completamente automatizadas²³.

2. LEY PENAL EN EL ESPACIO Y SANT

El Derecho penal ha sido tradicionalmente considerado la manifestación más representativa de la soberanía de un Estado, sin embargo, el concepto de soberanía ha mutado con el paso de los años, desde una concepción estrictamente punitiva, hasta convertirse en un medio para fomentar y asegurar

²¹ BONET PÉREZ, J. / OLESTI RAYO, A. “Recepción de los Tratados Internacionales” en *Nociones Básicas Sobre el Régimen Jurídico Internacional del Trabajo*, Barcelona, 2010, pp. 107-108.

²² “Un vehículo aéreo no tripulado es una aeronave sin piloto en el sentido del Artículo 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que vuela sin un piloto al mando a bordo y que se controla a distancia y plenamente desde otro lugar (tierra, otra aeronave, espacio) o que ha sido programada y es plenamente autónoma”

²³ Imaginemos en este sentido futuras aplicaciones en el transporte civil, para los cuales la circular –que no prevé su aplicación inmediata a medio plazo- estima en su apartado 2.7 que será adecuado promulgar SARPS (en castellano: normas y prácticas recomendadas según textos traducidos de legislación europea) específicas llegado el caso.

el bienestar general de la nación, y parece razonable que con ella evolucionen el conjunto de facultades que la componían en un principio.

A su vez, la realidad social fuerza el cambio de la norma, una situación a la que no es ajeno el Derecho penal que, cada vez con más frecuencia, debe ser capaz de responder a una mayor actividad criminal, que a su vez se manifiesta de forma diferente, motivada por las nuevas tecnologías²⁴. Esta situación se aumenta exponencialmente por el proceso de globalización, así como por el progreso de la ciencia; hasta tal punto que a día de hoy, un particular tiene acceso a tecnologías que facilitan la comisión impune del delito, en el proceso de transición de la “sociedad de riesgo”, inicialmente propuesta por ULRICH BECK²⁵, hacia una nueva modernización reflexiva, donde el Estado ha de realizar una crítica de sí mismo, en relación con la tradicional tendencia aislacionista y el modelo de fronteras, más aún en estos tiempos que destacan por una progresiva internacionalización.

Existe por tanto una acuciante necesidad de colaboración entre Estados más allá de su territorio, con el propósito de salvaguardar aquellos bienes jurídicos supranacionales, que se verían desprotegidos bajo la tutela de un único ordenamiento, así como de regular relaciones pacíficas en aquellos supuestos donde confluya la potestad punitiva de varios Estados. Estas reflexiones se hacen aún más vigentes al tratar con un componente tecnológico tan avanzado como son los SANT, que permiten alcanzar progresivamente mayores distancias en vuelos sin repostaje, e incluso vuelo indefinido a través de motores eléctricos

²⁴ POVEDA CRIADO, M.A. “Delitos en la Red: Cibercrimen, cibercrimes, ciberseguridad, ciberespionaje y ciberterrorismo”, Madrid, 2015, pp. 52 a 53, 105 a 108, 165 a 162; GARCÍA MEXÍA, P. (Dir) *et al*, “Principios de Derecho de Internet”, Valencia, 2005, pp. 104 a 111;

²⁵ BECK, U. *La Sociedad del Riesgo, hacia una nueva modernidad*, Barcelona, 1998, pp. 199-201, 203-212; BECK, U. (aut.) / ALBORES REY, J. (trad.), *La Sociedad del Riesgo Global*, Madrid, 2002, pp. 225-227; ALBORNOZ, M. “Acerca del Concepto de Riesgo en Ciencia y Tecnología” en *Voces en el Fénix n°8*, Buenos Aires, 2011, pp. 72-77. Disponible en <http://goo.gl/d83JJw> [Fecha de última consulta: 10/06/2016].

alimentados por energía solar; lo que supone un constante cambio de localización, que resulta demasiado ágil para el tiempo excesivo que comportan actualmente los procedimientos y trámites judiciales²⁶, pudiendo fácilmente resultar en la impunidad de los sujetos activos, si no se responde con una reforma procesal, que agilice la colaboración entre Estados en la aplicación extraterritorial de la Ley penal²⁷.

Para resolver estas situaciones, donde en el hecho participan ciudadanos extranjeros, o este se comete más allá de nuestras fronteras, nuestro ordenamiento contempla los siguientes supuestos que debemos de ajustar al contexto de las aeronaves no tripuladas.

2.1. DELIMITACIÓN DE LA JURISDICCIÓN EN EL ÁMBITO PENAL.

Por lo que respecta a España, hemos de partir la LOPJ en su art. 22, el orden civil comprende aquellos supuestos que no estén expresamente atribuidos a otros órdenes jurisdiccionales, por lo que será aplicable como régimen común a todas aquellas relaciones entre particulares que no incidan en ámbitos

²⁶ FUNDACIÓN WOLTERS KLUWER, “Informe 2014, Observatorio de la Actividad de la Justicia”, Madrid, 2014, pp.55-58. Disponible en <http://goo.gl/hWJaAZ> [Fecha de última consulta: 18/06/2016]; MORA SANGUINETTI, J.S., “El funcionamiento del Sistema Judicial: Nueva evidencia comparada”, en BANCO DE ESPAÑA, *Boletín Económico, noviembre 2013*, Madrid, 2013, pp. 57-67. Disponible en <http://goo.gl/7xyrLI> [Fecha de última consulta: 12/06/2016].

²⁷ Tómesese como referencia de la dilatación procesal en este sector, los plazos contemplados para la extradición pasiva en la Ley 4/1985, de 21 de marzo, de extradición pasiva, arts. 8 y ss., que en su máximo recorrido puede superar los 100 días de tramitación. Igualmente, la orden europea de detención y entrega, recogida en la Ley 23/2014, de 20 de noviembre, de reconocimiento mutuo de resoluciones penales en la Unión Europea, art. 54, contempla un recorrido procesal que puede extenderse hasta los 100 días, lo que pone en duda su mayor agilidad respecto a la ley nacional. MUÑOZ CONDE, F. / GARCÍA ARÁN, M., *Derecho penal parte general*, Valencia, 2015, pp. 176 y ss.; ORTS BERENGUER, E. / GONZÁLEZ CUSSAC, J.L., *Compendio de Derecho penal (parte general y parte especial)*, Valencia, 2015, pp. 95-96.; QUINTERO OLIVARES, G. *Parte general del Derecho penal*, Pamplona, 2010, pp. 172 y ss.; CEREZO MIR, J. *Curso de Derecho penal español, parte general, Tomo I Introducción*, Madrid, 2004, pp. 275 y ss.

específicos. Así, se entenderá incluidos en este ámbito aquellas situaciones reguladas por la Ley en materia de UAS que no formen parte de una relación laboral, que recaerían en el orden social.

En relación con el orden contencioso-administrativo habremos de incluir las infracciones administrativas contempladas en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (en adelante LSG) contenidas en su Capítulo I, en los arts. 43 a 50.

Por lo tanto, y aunque resulte redundante, serán parte de la jurisdicción penal todos aquellos supuestos que expresamente se prevean así en nuestro Ordenamiento Jurídico.

Ahora bien, a día de hoy el Código Penal no contiene tipos expresos en relación con los SANT. Sin embargo, como decíamos antes, estos se entienden a efectos legales como aeronaves, y por lo tanto serán susceptibles de subsumirse en los supuestos que la norma penal contemple para éstas. Pese a todo, y aun siendo cierto que no hay tipos específicos contenidos en el Código Penal, la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea (en adelante LNA) contenía en su art. 159 una remisión expresa a la responsabilidad penal, según la cual *“Lo dispuesto en este capítulo (Cap. XIX, de las sanciones) se entiende sin perjuicio de las posibles responsabilidades penales, [...] que se ajustarán a sus normas peculiares”*.

Una vez la LNA fue derogada por la LSG, esta remisión a la responsabilidad penal se encuentra recogida en el art. 44.2.b) respecto a la producción de “[...] lesiones graves a las personas, con arreglo a lo dispuesto en el Código Penal [...]”, así como en el art. 53 de la LSG. A su vez, se mantiene vigente el art. 7²⁸ en la LNA que, en consonancia con el art. 23.1 LOPJ, no deja duda respecto a

²⁸ *“A las aeronaves extranjeras, mientras se encuentren en territorio de soberanía española, o en espacio aéreo a ellas sujeto, les serán aplicadas las disposiciones de esta Ley, así como las penales, de policía y seguridad pública vigentes en España”*.

la aplicación de nuestros preceptos penales a toda aeronave situada en territorio español.

En este sentido no podemos obviar la aún vigente²⁹ Ley 209/1964, de 24 de diciembre, por la que establece la Ley penal y procesal en materia de navegación aérea (en adelante LPPNA). Esta norma penal especial surge como respuesta a la Ley de 27 de diciembre de 1947, de bases para un código de navegación aérea (en adelante LBCNA). En un primer momento la LBCNA es desarrollada por la LNA, que omite regular las cuestiones penales y procesales, que finalmente se retoman cuatro años más tarde a través de la LPPNA.

En los años posteriores, la LPPNA ha sido escasamente modificada, para cumplir con el mínimo de exigencias que, forzosamente, requería la transición del por entonces modelo castrense de gobierno, al actual sistema democrático, así como a su texto constitucional. Sin embargo, ello no ha comportado un desarrollo paralelo de previsiones normativas, que incluyan en su seno el progreso científico en el sector, y las actuales tendencias de las aeronaves. Si hemos de atender a la proyección que en estos últimos años ha demostrado el Legislador, en relación con su puesta al día, no deberíamos esperar que tal actualización legislativa llegue a corto plazo.

Así, observamos que su primera modificación llega a través de la Ley 6/1972, de 26 de febrero, que afecta a cuestiones procesales. Posteriormente, el Real Decreto-Ley 45/1978, de 21 de septiembre, por el que se reforma el Código de Justicia Militar, la Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea y la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, suprime la pena de muerte en consonancia con el art. 15 CE, y ocho años más tarde, a través de la Ley Orgánica 1/1986, de 8 de enero, de supresión de la Jurisdicción Penal Aeronáutica y adecuación de penas por infracciones aeronáuticas, se suprime la jurisdicción penal contenida en el Libro II, de tal forma que, en adelante, correspondería conocer de estos supuestos a la jurisdicción ordinaria. Finalmente, la Ley Orgánica 10/1995, de 23

²⁹ Tal y como se desprende de la disposición derogatoria única del Código Penal de 1995.

de noviembre, del Código Penal derogaría los arts. 29 y 49 de la LPPNA³⁰. Tal y como puede observarse no se manifiesta en la actividad legislativa una tendencia modernizadora del texto de la Ley si no, como se decía, meros retoques que la permitan amoldarse al Estado social y democrático de Derecho. Súmesele a esto la olvidada previsión contenida en la LO 1/1986³¹.

La sensación que produce en su conjunto la situación de la legislación penal aeronáutica es una respuesta estática, en tanto no lleguen a nuestros Tribunales procesos donde estén involucrados los avances aeronáuticos, y sean estos los que obliguen a nuestros Jueces a llevar a cabo una difícil e intensa labor integradora e interpretativa. Si acaso parece que se está esperando a que los hechos fueren el aparato legislativo español, cuando lo cierto es que la obligación del Legislador es adelantarse a este tipo de situaciones. Si a posteriori la Ley resulta insuficiente o inadecuada será necesario que esta cambie, pero, al menos, será materia *de lege lata*.

Además, la LPPNA, tal y como se encuentra configurada actualmente, permite a los Tribunales penales españoles conocer sólo de aquellos supuestos en los que, a través de una conducta delictiva, se lleve a cabo una grave lesión de los bienes jurídicos que pretende proteger, lo que en opinión de MANSO PORTO³² responde a un modelo penal preconstitucional ya desactualizado, por lo que actualmente la Jurisprudencia exige en su aplicación *“la creación de un peligro al menos abstracto para la navegación aérea como requisito para afirmar la tipicidad de algunas conductas (...), bien interpretando los tipos que hacen referencia a algún “riesgo” como delitos de peligro concreto.”*

³⁰ En relación con el abandono de aeronave y desobediencia por parte de la tripulación respectivamente.

³¹ Dice su disposición final primera 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”*.

³² FARALDO CABANA, P. (Dir.) / BRANDARIZ GARCÍA, J.A. (Coord.), *Comentarios a la Legislación Penal Especial*, Madrid, 2012, pp. 333-352.

En definitiva, y dejando de lado los delitos y faltas relativos a buques, la LPPNA atrae hacia la jurisdicción penal aquellos delitos y faltas que vulneren la seguridad aeronáutica, cometidos bien a bordo de una aeronave, bien contra ella, como elemento esencial del Derecho de Navegación Aérea³³. Surge entonces la cuestión de aquellos delitos cometidos *mediante* aeronaves, si bien la propia ley contiene ciertas previsiones al respecto, tómesese como ejemplo el art.60, bien por el Comandante de la aeronave, bien por terceros, donde el uso no autorizado o ilícito de la aeronave es el medio comisivo del delito.

Respecto al concurso aparente de leyes entre la LPPNA y otras normas penales, se aplicará potestativamente³⁴ el precepto que contemple una mayor sanción para el delito o falta, tal y como prevé expresamente el art.3 de la LPPNA. Esta previsión expresa, parece buscar una aplicación preferente de la regla de alternatividad sobre el régimen contenido en el art. 8 del Código Penal. Sin embargo, siendo una previsión potestativa, no afecta al uso habitual del régimen general de resolución del concurso aparente de leyes penales, siendo aplicables a su vez los principios de especialidad, subsidiariedad y consunción.

2.2. PRINCIPIO DE TERRITORIALIDAD.

2.2.1. Determinación del territorio relevante

Inicialmente se recoge en el art. 8.1 del CC, que determina que *“Las leyes penales, las de policía y las de seguridad pública obligan a todos los que se hallen en territorio español”*, complementado por la declaración de competencia de los órganos jurisdiccionales, contenida en el art.23.1 LOPJ, por el que se

³³ MECA GÁVILA, I. / LÓPEZ QUIROGA, J. “Régimen jurídico de la seguridad en la navegación aérea”, en FERNANDO MARTÍNEZ, S. (Dir.), *Aspectos Jurídicos y Económicos del Transporte. Hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*, Castellón, 2007, p.4.

³⁴ Art. 3 LPPNA: *“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.”*

establece que “*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*”. Conviene aclarar que la expresión “*a bordo de*” supone que la jurisdicción penal habrá de extenderse a todas las transgresiones realizadas dentro de su estructura o sobre esta, si bien la referencia a la superficie del vehículo cobra sentido en relación con los buques, cuando hablemos de aeronaves será razonable entender que se refiere a su interior.

Tradicionalmente la doctrina española denomina al supuesto territorial de buques y aeronaves bajo el concepto de territorio flotante³⁵, y distingue correctamente entre el régimen jurídico de las aeronaves del Estado y las civiles o comerciales. Las primeras, diferenciadas por ejercer servicios militares, aduaneros o de policía³⁶, quedan sometidas a la ley del pabellón, aun cuando sobrevuelen la jurisdicción de otro Estado y se dé una aparente concurrencia de jurisdicciones³⁷, excluyendo aquellos supuestos en los que, en opinión de DÍEZ SÁNCHEZ, quiebra la regla de exclusividad, bien por la violación de las normas

³⁵ DIEZ SÁNCHEZ, J.J. *El Derecho penal Internacional (Ámbito Espacial de la Ley Penal)*, Madrid, 1990, pp. 57-58; TAPIA SALINAS, L. *Derecho Aeronáutico*, Barcelona, 1993, pp. 171-172.

³⁶ Art. 3, inciso b) CACC, en términos similares en el Convenio de Tokio, sobre infracciones cometidas a bordo de aeronaves de 14 de septiembre de 1963 en su art. 3 b), así como el art. 1 inciso 4 del Convenio de la Haya para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves de 16 de diciembre de 1970.

³⁷ Art.3 CIOACBA: “*El Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo*”. La reforma de la LOPJ a través de la L.O. 1/2014, de 13 de marzo, de modificación de la L.O. 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, relativa a la justicia universal añade nuevas referencias expresas a la necesidad de pabellón español para extender nuestra jurisdicción, sin diferenciar aún entre aeronaves civiles o militares, o aportar una redacción expresa del tratamiento dado a las aeronaves extranjeras. Para encontrar una clasificación en nuestro ordenamiento debemos acudir aún a la LNA, que en su art. 14 define las aeronaves de Estado y, a continuación, *sensu contrario* establece que serán aeronaves privadas todas cuales no sean militares, delegando posteriores subclasificaciones al desarrollo reglamentario.

o reglamentos del Estado subyacente, bien por haber proyectado una actividad criminal sobre sus nacionales³⁸.

Las aeronaves civiles por otra parte serán aquellas no afectas a la defensa nacional, o bajo el mando de un militar comisionado o aquellas que, sin ser militares, estén destinadas a servicios estatales comerciales³⁹, que usualmente serán aeronaves que llevan a cabo el transporte de pasajeros, de correo, de carga o actividades de recreo. Estas, cuentan a su vez con la ley del pabellón para determinar su jurisdicción cuando sobrevuelan espacio libre o de un tercer estado, con la salvedad de que ello no se oponga a las leyes de policía y seguridad del país subyacente, situación en la que primará su ordenamiento jurídico⁴⁰. Dado que, aceptar la extensión de la jurisdicción de un tercer Estado sobre el territorio nacional, aún a día de hoy, tiene una connotación negativa desde una perspectiva política -pues evoca una fuga de la soberanía estatal-, es razonable decir que la mayor parte de los estados, sin que España sea una excepción⁴¹, da prioridad al criterio de territorialidad de la ley penal. Por lo que las aeronaves extranjeras que se encuentren en el espacio aéreo español, según el criterio de GARCÍA SÁNCHEZ⁴², quedarán bajo el régimen jurídico de la Ley de Navegación Aérea, así como las normas penales, de policía y de seguridad pública vigentes en España.

³⁸ DIEZ SÁNCHEZ, J.J. *El Derecho penal Internacional (Ámbito Espacial de la Ley Penal)*, cit., pp. 65-69.

³⁹ Como ya decíamos, art.14 LNA *sensu contrario*.

⁴⁰ A este respecto: art. 3º.1 del Convenio de Tokio, art. 4º.3 del Convenio de la Haya, art. 5º.3 del Convenio de Montreal, que, si bien contempla la ley del pabellón para los actos cometidos *a bordo*, no excluyen la jurisdicción concurrente. De igual manera la legislación nacional establece como regla general la extensión de la jurisdicción del pabellón, pero incluye la oportuna excepción cuando se opongan las leyes de Policía y Seguridad de país subyacente (art.6, párrafo 2, LNA).

⁴¹ Art. 7 LNA, que suple en nuestro ordenamiento el silencio de la LOPJ respecto al tratamiento jurídico de las aeronaves extranjeras.

⁴² GARCÍA SÁNCHEZ. B. *Límites a la ley penal en el espacio*, Barcelona, 2004, pp. 49-54

Lo cierto es que, pese a todo, cuando se comete un delito en una aeronave, en la medida en la que los sujetos implicados no trasladen los hechos a las autoridades competentes del Estado subyacente, será el Estado del pabellón el que se encuentre en mejor posición para conocer del asunto⁴³; sin olvidar que la alta movilidad de una aeronave, puede conllevar que esta haya estado sometida consecutivamente a la jurisdicción de una multitud de territorios, pudiendo haberse prologando la acción típica a lo largo de varios de ellos; cuestión que complicaría enormemente la tutela judicial efectiva del bien jurídico lesionado.

A su vez, junto con el régimen jurídico desarrollado, los Convenios internacionales recogen un articulado sumamente específico, en relación con precisiones formales, respecto a cuándo una aeronave se encuentra o no en vuelo, cuestión que no es baladí pues, mientras el vehículo se mantenga estacionado, se aplicará la ley del territorio.

Es necesario partir del art.1, inciso 3º, del Convenio de Tokio para determinar que el vuelo comienza desde el momento en que se aplica fuerza motriz para el despegue, hasta finalizar el recorrido para el aterrizaje, que complementado por el art.3 del Convenio de la Haya de 16 de diciembre de 1970, así como el art.2, inciso c), del Convenio de Montreal de 23 de septiembre de 1971⁴⁴, supone que el vuelo es constante desde que se cierran las puertas, una vez terminado el embarque (momento anterior a la aplicación de la fuerza motriz contenida en el Convenio de Tokio, y que por tanto absorbe el primer precepto), hasta la apertura de puertas para el desembarque (este *para cobra*

⁴³ REUS MARTÍNEZ, N. "Ley Penal y Territorialidad", en *Revista Jurídica de la Comunidad de Madrid*, nº 16, Madrid, 2003, pp. 171 y ss. Disponible en <http://goo.gl/X3BQPe> [Fecha de última consulta: 08/06/2016].

⁴⁴ "A los fines del presente Convenio, se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo".

en nuestra opinión especial relevancia, pues conecta la apertura a un fin determinado, desestimando como finalización del vuelo una apertura accidental o no final de la ruta de vuelo).

A la citada excepción hemos de añadir aquellos supuestos recogidos en el art.4 del Convenio de la Haya de 16 de diciembre de 1970⁴⁵, cuyo texto literal recoge y amplía en un inciso el art.5 del Convenio de Montreal de 23 de septiembre de 1971⁴⁶,

Queda así determinado el principio de territorialidad en relación con las aeronaves que, sin embargo, merece ulteriores precisiones en relación con los vehículos no tripulados. Como puede inferirse, la mayor parte de los tipos y supuestos legales se refieren a situaciones en las que, un sujeto localizado dentro de la aeronave, realiza un delito, así como su comportamiento posterior, lo que aún es válido en el supuesto de los VANT, en la medida en que algunos modelos puedan dedicarse al transporte de personas mediante vuelos programados (vehículos aéreos autopilotados), o en aeronaves tripuladas por un piloto externo (RPAs). Sin embargo, tal y como hoy en día se perfila el desarrollo de estos vehículos, no parece que a medio plazo vaya a ser el ámbito más relevante del sector. Normalmente se emplearán para trabajos aéreos o el

⁴⁵ Es curioso cómo según el tenor del inciso b) del art.4 del Convenio de la Haya de 16 de diciembre de 1971, e inciso c) en el Convenio de Montreal de 26 de septiembre de 1971, se hace depender la jurisdicción penal del lugar de aterrizaje de la aeronave. Estos artículos están dirigidos a dar jurisdicción al Estado subyacente, en aquellas situaciones donde se pierda el control de la aeronave por un comportamiento delictivo, y esta se precipite contra el suelo, haciendo quebrar el principio de exclusividad. No se entiende que puedan estar dirigidos a situaciones en las que se retenga parcial o totalmente el control de la aeronave, ya que entonces, se estaría dejando a la voluntad de quien dirige la aeronave la aplicación de la jurisdicción penal más conveniente para sus intereses.

⁴⁶ Respecto al desarrollo mediante Ley interna, que se realiza mediante Ley Orgánica 1/1986, de 8 de enero, de supresión de la Jurisdicción Penal Aeronáutica y adecuación de penas por infracciones aeronáuticas, debe entenderse dirigido hacia un reparto interno de jurisdicción, como puede extraerse de la excepción hecha a la Audiencia Nacional y a los Juzgados Centrales de Instrucción.

transporte de mercancías, en cuyo caso los delitos podrán cometerse bien *contra* la aeronave, bien *mediante* la aeronave.

El Convenio de la Haya de 16 de diciembre de 1970 define el delito de apoderamiento ilícito, estableciendo como sujeto activo a quien realice la acción típica *a bordo* de la nave, lo que en principio deja fuera del tipo los VANT. Esta situación se repite en el CIOACBA, que en su propio título se refiere a los actos cometidos *a bordo de aeronaves*. Más general es el Convenio de Montreal para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, cuyo art. 1 permite incluir los VANT civiles y determina el régimen jurídico de la tentativa y participación.

Sin embargo, no debemos descartar las disposiciones de los convenios internacionales, pues la intensa acción reguladora de la ICAO, ha desarrollado una labor integradora en el art. 4 de la Circular OACI 328-AN/190, entendiendo la necesidad de *considerar la intención de sus redactores* (de los convenios) en relación con las aeronaves dirigidas por control remoto y no controladas, sean civiles o militares, quedando sujetas a las reglas del aire, y determinando que los tipos aplicables a los pilotos situados a bordo de las aeronaves, son extensibles a los que fuera de la misma realicen funciones análogas, anulando el requisito. Se toma en consideración así mismo las especiales características de los UAS a otros efectos como el documental, previendo la sustitución por medios telemáticos, lo que, simultáneamente, favorece los medios de averiguación de prueba, pero estimula el potencial *crackeo* de los SANT, dando lugar a posibles delitos informáticos que sean el medio para cometer el delito principal, consistente en el posterior uso de la aeronave para fines contrarios a la Ley.

2.2.2. EL ESPACIO AÉREO EN LA LEY ESPAÑOLA

2.2.1. Concepto y delimitación.

Aún a día de hoy no existe una clara delimitación ni a nivel internacional, ni regional o nacional de que se ha de entender por espacio aéreo. Por una parte, si hay una clara delimitación de la extensión horizontal que demarca la soberanía

del Estado sobre el espacio aéreo, reproduciendo la teoría clásica del Derecho Internacional Público, en función del cual nuestra soberanía se extiende sobre el territorio español y su mar territorial⁴⁷, el cual se prolonga hasta una distancia de doce millas náuticas (aprox. 22,22 Km.) desde la bajamar escorada y, en su caso, por las líneas de base rectas que sean establecidas por el Gobierno.

El problema se suscita en relación con el límite vertical sobre el que se prolonga dicha jurisdicción, sobre el que no hay aún un acuerdo claro entre los Estados⁴⁸. Si hay sobre la mesa del panorama internacional varias propuestas, en su mayor parte afectadas por el avance científico en materia aeroespacial⁴⁹, puesto que las mejoras técnicas progresivamente introducidas en las aeronaves permiten superar cotas de altura cada vez mayores, aproximando las fronteras entre el espacio y la atmósfera de la Tierra, mediante vehículos que pueden volar progresivamente más cerca de la mesosfera.

La cuestión deriva de los límites físicos que impulsan el vuelo⁵⁰. Teniendo esto en cuenta, es fácil intuir que la dinámica de la que dependen este tipo de vehículos es completamente diferente de los aeroespaciales que, de forma muy simplificada, dependen de la tercera Ley de Newton, y para desplazarse deben expulsar grandes cantidades de material a alta velocidad en la dirección opuesta.

⁴⁷ Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, art. 1: “*El espacio aéreo situado sobre el territorio español y su mar territorial está sujeto a la soberanía del Estado español.*”

⁴⁸ AENA. “Espacio aéreo”, en AENA, *Descubrir el control del tráfico aéreo*, 2015. Disponible en <http://goo.gl/0vpWT1> [Fecha de última consulta: 14/06/2016].

⁴⁹ OSPINA MOSQUERA, N.C. (Aut.) / PAREJO ALFONSO, D. (Dir.), *La Política Comunitaria del Cielo Único Europeo. Reflexiones sobre su impacto en el principio de soberanía. Repercusiones en la política de liberalización del transporte aéreo. Principios y mecanismos de estructuración*, Getafe, 2005, pp. 41-42. Disponible en <http://e-archivo.uc3m.es/handle/10016/566> [Fecha de última consulta: 20/06/2016].

⁵⁰ MARTINEZ HERRANZ, I. “Termodinámica de la atmósfera”, en IAA. *Ingeniería aeronáutica y astronáutica*, nº 397, Madrid, 2010, pp. 28-39. Disponible en <http://goo.gl/TuHstm> [Fecha de última consulta: 17/06/2016].

Con esto se quiere poner de manifiesto la imposibilidad de que, a día de hoy, ambos ámbitos territoriales, el aéreo y el aeroespacial confluyan, ya que, si tomamos como referencia la asombrosa altura alcanzada por el modelo *Helios*, que en 2001 superó los 29.500 metros, no parece plausible que lleguen por el momento a superar el límite de la estratosfera (50.000 metros), con ciertas reservas en todo caso, dado que los Estados suelen establecer como confidencial la altitud máxima exacta de sus vehículos aéreos.

A raíz de estas limitaciones técnicas, se han propuesto varias teorías para fijar uniformemente el límite con el espacio. Entre ellas destacan la Teoría del Espacio Aéreo Navegable, de Leroy Gordon Cooper, que establece el límite cerca de los 100 km de altitud (situados en la termosfera), la propuesta por Theodore von Kármán⁵¹, donde se demarca el límite del vuelo aéreo en aquel punto donde la sustentación aerodinámica cede el paso a la fuerza centrífuga, es decir, donde un vehículo típico tendría que viajar más rápido que la velocidad orbital, para poder obtener suficiente sustentación aerodinámica para sostenerse él mismo, que casualmente se sitúa también en los 100 km sobre el nivel del mar. A esta altura se aproxima también la teoría propuesta por Manuel Augusto Ferrer, que toma como referencia los 90 km de altura. Más relevancia tiene actualmente la del mínimo perigeo de un satélite⁵², que normalmente se establece en 120 km.

Lo cierto es que el conjunto de la comunidad científica tiende a los 100 km de altura, y es la medida jurídicamente relevante, puesto que se ha positivizado en el Reglamento (CE) nº 428/2009 del Consejo, de 5 de mayo de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control de las exportaciones, la

⁵¹ SANZ FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA. S. *100km Altitude Boundary for Astronautics*, en *Portal de la Federación Aeronáutica Internacional*. Disponible en <http://www.fai.org> [Fecha de última consulta 05/06/2016].

⁵² APARICIO GALLEGOS, J. “La aventura espacial y el orden jurídico. en Seminario de especialización en Derecho aeronáutico”, Madrid, 2007, pp. 71-86. Disponible en http://rseap.webs.upv.es/Anales/06/A_La_aventura_Espacial.pdf [Fecha de última consulta: 18/06/2016].

transferencia, el corretaje y el tránsito de productos de doble uso. Así se puede inferir *sensu contrario* de las definiciones del anexo I⁵³; puesto que en la medida en la que un producto sea para uso espacial, cuando el vehículo en el que se requieren se despliegue a alturas superiores a 100 kilómetros, podemos deducir que el espacio (del que el sujeto adquiere su adjetivo) opera a partir de esta distancia, por tanto, todo lo que jurídicamente no se considere parte del territorio aeroespacial, puede ser considerado espacio aéreo. Esta distinción no es en ningún caso baladí, pues el espacio extra-atmosférico se ha venido considerando patrimonio de la humanidad⁵⁴ y como tal es libre de ser explorado y usado por cualquier Estado, mientras que el espacio aéreo quedará sometido exclusivamente a la potestad normativa del Estado soberano bajo él.

2.2.2. *Extensión de la soberanía estatal.*

Pese a todo no termina aún la polémica, pues si bien podemos delimitar jurídicamente la extensión del espacio aéreo, esto no esclarece el conjunto de facultades que el Estado puede ejercer sobre éste. A lo largo de la historia moderna, y la más reciente contemporánea, se ha debatido extensamente en la comunidad jurídica sobre la cuestión, quedando definidas dos posturas contrapuestas, que enfrentan la soberanía y la libertad del espacio aéreo⁵⁵. En un primer momento surge la corriente defensora de la Teoría de la Libertad Absoluta del Espacio Aéreo, iniciada en 1901 por Paul Fauchille, postulando un

⁵³ Calificados para uso espacial: “*dícese de los productos diseñados, fabricados y ensayados para cumplir los requisitos eléctricos, mecánicos o ambientales especiales necesarios para el lanzamiento y despliegue de satélites o de sistemas de vuelo a gran altitud que operen a altitudes de 100 km o más*”.

⁵⁴ RODRÍGUEZ CARRIÓN, A. *Lecciones de Derecho Internacional Público*, Madrid, 2006, p. 472; DIEZ DE VELASCO VALLEJO, M. *Instituciones de Derecho Internacional Público*, Córdoba, 2007, pp. 450-458.

⁵⁵ SALINAS, L.T. *El porvenir del tráfico aéreo: comentarios a la conferencia de Chicago*, en *Revista de estudios políticos*, nº 17, pp.175-176. Disponible en <https://goo.gl/Oct9nZ> [Fecha de última consulta 10/6/2016].

espacio aéreo enteramente libre, para favorecer el desarrollo de la navegación aérea⁵⁶.

Sin embargo, fue rápidamente descartada por considerarse una restricción a la soberanía estatal. Así se puede inferir de la Conferencia Internacional de Navegación Aérea de París (1910), en la que Inglaterra reclamó, en lo que posteriormente se denominaría Teoría de la Soberanía Absoluta del Estado Subyacente, el reconocimiento de la soberanía ilimitada sobre su espacio aéreo, incluido el vertical, anulando cualquier posibilidad de restringir el derecho a cerrar sus fronteras aéreas cuando así lo decidiera unilateralmente. En todo caso, en palabras de TAPIA SALINAS, “*es evidente que la tesis de la soberanía, absoluta e ilimitada de los Estados sobre la columna de aire situado encima de su territorio, traspasa los límites naturales y jurídicos del propio concepto de soberanía y solamente puede concebirse como consecuencia de la aplicación de aquellas doctrinas políticas e internacionales que preconizan la absorción por parte del Estado de la totalidad de los fines y medios de la nación en el interior, y el aislamiento y falta de colaboración en el exterior*”⁵⁷.

Surgen por ello posturas más moderadas, una que atempera la inicialmente propuesta por FAUCHILLE⁵⁸, defendida por él mismo en la reunión del Instituto de Derecho Internacional celebrada en Gante en 1906, denominada de la libertad limitada y que, con base en la inexistencia de derechos absolutos, admite que la autonomía total del espacio aéreo debe restringirse mediante el reconocimiento de los derechos de conservación y defensa de los Estados subyacentes. La última teoría, conocida como la Teoría de la Soberanía Limitada

⁵⁶ OSPINA MOSQUERA, N.C. (Aut.) / PAREJO ALFONSO, D. (Dir.), *La Política Comunitaria del Cielo Único Europeo. Reflexiones sobre su impacto en el principio de soberanía. Repercusiones en la política de liberalización del transporte aéreo. Principios y mecanismos de estructuración*, cit., pp.29-34. Disponible en <http://e-archivo.uc3m.es/handle/10016/566> [Fecha de última consulta: 20/06/2016].

⁵⁷ TAPIA SALINAS, L. *Derecho Aeronáutico*, cit., pp. 148-149.

⁵⁸ GÓMEZ PUENTE, M. “Infraestructura de la Navegación y el Transporte Aéreos”, en *Derecho Administrativo Aeronáutico*, Madrid, 2006, pp. 199-200.

del Estado Subyacente, parte del reconocimiento de la soberanía por estos Estados, pero descarta su carácter absoluto a través del derecho de pasaje inofensivo; surge en la Convención de Chicago de 1944 (en adelante C. Ch), gracias en su mayor parte a la proliferación de la aviación comercial. Así, si bien se afirma en el tratado que los Estados tienen sobre su espacio aéreo una soberanía “completa y exclusiva” (art. 1), que inicialmente fue interpretada por la doctrina como una capacidad *usque ad coelum*, es el propio C. Ch el que establece los límites a la soberanía de los Estados contratantes en el art.1º de su Apéndice III, al reconocer las libertades del aire de tránsito sin aterrizaje, o aterrizaje sin fines comerciales, complementadas con las libertades contenidas en su Apéndice IV, de carácter comercial⁵⁹.

La cristalización en España de la Convención a través de la mencionada LNA supuso reafirmar el principio de soberanía⁶⁰, e integrar a través del art. 145 LNA los requisitos dispuestos por el C. Ch, entre los que se encuentra el de su art.8 en relación con las aeronaves sin piloto, “cuya *documentación exigida por esta Ley, sus reglamentos o los convenios o tratados internacionales*” se precisa a día de hoy en el marco regulatorio temporal para las operaciones con drones de 8 de julio de 2014 complementado por el Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por el Real Decreto 57/2002 de 18 de enero, que contempla ya las normas y procedimientos técnicos establecidos por la OACI.

Así pues, cabe afirmar que para España será espacio aéreo soberano la columna de aire situada sobre su territorio y mar territorial hasta un límite vertical de 100 km sobre el nivel del mar. No debemos confundir en todo caso la soberanía de nuestro Estado con el régimen jurídico de la seguridad aérea,

⁵⁹ OSPINA MOSQUERA, N.C. (Aut.) / PAREJO ALFONSO, L. (Coord.), *La Política Comunitaria del Cielo Único Europeo. Reflexiones sobre su impacto en el principio de Soberanía. Repercusiones en la Liberalización del Transporte Aéreo. Principios y Mecanismos de Estructuración*, cit., pp. 38-54. Disponible en <http://e-archivo.uc3m.es/handle/10016/566> [Fecha de última consulta: 20/06/2016]

⁶⁰ Art.1 LNA: “*el espacio aéreo situado sobre territorio español y su mar territorial está sujeto a la soberanía del Estado Español*”.

regulado por la OACI en el Anexo 11 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2.2.2.1 *Potestades de Ordenación y Control.*

Es obligado por tanto hacer una sucinta referencia en este apartado a aquellas potestades administrativas, ejercidas por España sobre su espacio aéreo soberano y no soberano, que se compone de las FIR/ UIR de Barcelona, Canarias y Madrid, que a su vez engloba el espacio aéreo delegado de Sevilla. Estos, incluidos en el conjunto de FAB SW entre España y Portugal, incluirán el FIR de Lisboa para dar lugar al bloque funcional de espacio aéreo denominado “puerta al atlántico”, considerado uno de los mejor posicionados estratégicamente por ser un nodo esencial en los vuelos transatlánticos con países del continente americano.

Así pues, el Estado ostenta el ejercicio de las potestades administrativas de ordenación, inicialmente contenidas en la reglamentación europea, y posteriormente desarrolladas a través de su Ley interna, que no conforman el derecho intrínseco de soberanía, sino una aplicación aparentemente potestativa más allá del territorio nacional. Lo cierto es que más allá de ese aspecto formal, está materialmente vinculado y supeditado a la normativa internacional. Pese a todo, no parece acertado suponer que la mera cesión de la regulación de aquellos elementos, que sin ser *res communis* se han convertido en un bien necesario para el conjunto humano, a través del proceso de globalización -con más intensidad en su carácter económico-, deba considerarse en detrimento de la soberanía en su concepción moderna; no ya como la encarnación de la *summa potestas* en comunión con la *plenitudo potestatis*⁶¹, sino en calidad de garante

⁶¹ BECERRA RAMÍREZ, M. / POVEDANO AMEZOLA, A. / TÉLLEZ CARVAJAL, E. “La soberanía en la era de la globalización”, en MÜELLER UHLENBROCK, K. T. / BECERRA RAMÍREZ, M. (Coords.), *Soberanía y juridificación en las relaciones internacionales*, Méjico, 2010, pp. 55-61. Disponible en <http://goo.gl/4ujklk> [Fecha de última consulta: 11/06/16].

de los intereses generales de una comunidad humana asentada en un territorio⁶².

Por tanto, la existencia de una serie de procedimientos administrativos comunes al conjunto de los Estados que conforman la Unión Europea, y el hecho de que injieran *de facto* sobre actividades desarrolladas dentro del territorio soberano de España, en la medida en la que sirven para garantizar los intereses generales de los ciudadanos europeos, y concretamente del conjunto nacional, ha de considerarse en todo caso como un fortalecimiento de la soberanía. Así las cosas y, dado que no ha sido una competencia cedida, baste concluir que el ejercicio de estas potestades no supone ampliar el concepto de territorio a efectos penales, sino meramente administrativos, y la aplicación del primero se limitará al ya mencionado territorio soberano, con las salvedades contenidas en la LOPJ que más tarde analizaremos.

2.2.3. Lugar de comisión del delito.

En todo caso, para la determinación de la jurisdicción aplicable es imprescindible determinar antes el lugar de comisión del delito, cuestión aún más imperativa en relación con las aeronaves no tripuladas, dada su alta movilidad y la posibilidad de deslocalizar geográficamente el elemento productor del resultado típico y la acción empleada por el sujeto activo.

Tradicionalmente, se viene diferenciando entre delitos a distancia, en los que el lugar donde finalmente se produce la ofensa contra el bien jurídico, se emplaza en otro distinto a aquel donde el sujeto activo comete el acto ilícito⁶³,

⁶² AGULAR ARANGUREN, A. "Código de derecho internacional: estudio preliminar y normas básicas", Caracas, 2009, pp. 161-168. Disponible en <https://goo.gl/oxh1ds> [Fecha de última consulta: 14/06/2016].

⁶³ ORTIZ PRADILLO, J.C. "La investigación del delito en la era digital. Los derechos fundamentales frente a las nuevas medidas tecnológicas de investigación", 2013, pp.13-14. Disponible en <http://goo.gl/xQDIHu> [Fecha de última consulta: 01/04/2016]; GONZÁLEZ TAPIA, M. I., "El concepto de delito a distancia", en *El Código Penal de 1995, cinco años después*, Córdoba, 2002, p. 101; MENDOZA CALDERÓN, S. "Los

complejos, que integran en el tipo un compendio de figuras delictivas más simples⁶⁴, y permanentes, donde la acción ilícita se mantiene constante en función de la voluntad del sujeto actor, pero se consuma desde el inicio de la creación de la situación antijurídica⁶⁵. Para ello se han seguido diferentes criterios doctrinales con sus progresivas traslaciones a la Jurisprudencia, que finalmente han desembocado en lo que a nuestro juicio responde al criterio más adecuado, como posteriormente veremos.

2.2.2.1. Teoría de la actividad.

También conocida como teoría de la manifestación de la voluntad⁶⁶ o teoría de la acción⁶⁷, propugna como lugar de comisión del delito aquel en el que el sujeto ha llevado a cabo la acción, o no ha llevado a cabo un deber de actuar, cuando su ausencia comporta una omisión delictiva y, en este último supuesto, se habrá de considerar consumada la omisión en el lugar donde se debía realizar la conducta exigida.

principios que rigen la aplicación de la Ley Penal en el espacio”, en *La aplicación de la Ley Penal en el espacio: la trascendencia del principio de justicia universal en España*, *Revista Penal*, n.º 20, Sevilla, 2007, p. 123; JAKOBS, G. *Derecho penal parte general, fundamentos y teoría de la imputación*, Madrid, 1997, pp. 143-144. Disponible en <http://rabida.uhu.es/dspace/handle/10272/12153> [Fecha de última consulta: 16/06/2016]

⁶⁴ GARCÍA SÁNCHEZ. B. *Límites a la ley penal en el espacio*, cit., p. 61

⁶⁵ DE LA CUESTA AGUADO, P.M. “Clasificación de los delitos por sus elementos típicos”, en *Tipicidad e imputación objetiva*, Madrid, 1996, p.73; MUÑOZ CONDE, F. / GARCÍA ARÁN. M. “*Derecho penal Parte General*”, cit., p. 219-221; LUZÓN PEÑA, D.M. *Lecciones de Derecho penal Parte General*, Valencia, 2016, pp. 155-165.

⁶⁶ DIEZ SÁNCHEZ, J.J. *El Derecho penal Internacional (Ámbito Espacial de la Ley Penal)*, cit, p. 81; JIMENEZ DE ASUA, L. *Tratado de Derecho penal, Tomo II. Filosofía y Ley Penal*, Buenos Aires, 1964, p. 823; ANTONINI, M. “Lugar de comisión del delito (locus delicti commissi)” en D’ALESSIO J.A. (Dir.) *Código Penal Comentado y Anotado (Artículos 1º a 78 Bis)*, Argentina, 2005, p. 8.

⁶⁷ CEREZO MIR, J. *Curso de Derecho penal español Parte General. Tomo I: Introducción*, cit., pp. 239 y ss; QUINTERO OLIVARES, G. *Parte General del Derecho penal*, cit., p. 145.

Se justifica tradicionalmente en una concepción donde, la manifestación externa de la voluntad que finalmente se concreta en un resultado, representa el momento en el que el sujeto contraviene la norma jurídica, y es esta voluntad de quebrantar el ordenamiento lo que infunde entidad al delito, y por lo tanto debe fijarlo temporal y espacialmente. A su vez, desde una perspectiva material, se argumenta tradicionalmente que los Tribunales del lugar donde se ha llevado a cabo la acción están en mejor posición para recabar las pruebas, así como para ejercitar las medidas cautelares que procedan. Se ha propuesto así mismo por parte de la doctrina⁶⁸ que, en el marco de esta teoría, es posible aceptar la fragmentación de la acción para que, en el supuesto de delitos, bien permanentes bien continuados, sea suficiente con que parte de la acción se desarrolle en el territorio de un Estado para que este ostente jurisdicción sobre el delito.

Sin embargo, este criterio que imperó en el contexto jurídico ha visto una progresiva detracción, por presentar graves fallos incompatibles con la tutela judicial efectiva, sobremanera en aquellos supuestos donde, como ya se anticipaba, el resultado no se produce en la misma esfera de actuación que la acción, sino que trasciende la frontera hacia terceros estados, como es el caso de los delitos a distancia. Estos serán generalmente los que presenten una mayor relevancia en relación con las aeronaves no tripuladas, ya que uno de los presupuestos de su existencia es precisamente deslocalizar el emplazamiento donde se ejerce el control de la máquina, y aquel donde esta opera; más aún cuando la actividad delictiva puede realizarse en ambos extremos del sistema de control del SANT⁶⁹ o, en su caso, en ambos momentos del despliegue de una

⁶⁸ SÁNCHEZ DíEZ, J.J. "La Ley Penal en el espacio. Teoría general y análisis de la legislación española", Alicante, 1987, pp. 365 - 385. Disponible en <http://goo.gl/eYXWx5> [Fecha de última consulta: 19/06/2016].

⁶⁹ Veamos dos supuestos diferentes para ilustrar esta idea. En el caso de los RPA, o VANT radiocontrolados, un sujeto sito en España propietario de un UAS está realizando un trabajo aéreo en Francia. Puede darse el caso de que un tercero por medios violentos tome el control de la aeronave en España y la conduzca a cierto destino, para posteriormente apoderarse de ella físicamente, y enajenarla para lucrarse ilícitamente,

aeronave autopilotada, bien sea durante su programación, bien durante el vuelo⁷⁰, sin olvidar en todo caso los delitos producidos *contra* las aeronaves no tripuladas, que no requieren a su vez que el autor se encuentre físicamente junto al VANT, separando no solo la acción y el resultado típico, sino también a la víctima y al sujeto pasivo del bien lesionado. En todo caso, es cierto que un conjunto numeroso de supuestos queda fuera de la jurisdicción penal del Estado, en la medida en la que, en el presente, la gran mayoría de ataques contra estas aeronaves se produce en contextos militares y están por tanto sometido a su jurisdicción propia.

Frente a la teoría de la actividad se han formulado posteriores críticas no menos desdeñables⁷¹, como son la posibilidad de que el delito permanezca impune si el Estado donde se produce el resultado no lo reprime, respondiendo el autor solo por la actividad desarrollada, en la medida en que contravenga las normas penales del Estado donde se llevó a cabo la acción (es el caso de los delitos de mera actividad), dando lugar a un vacío punitivo.

No es menos preocupante la idea de que, en el supuesto de un delito complejo, donde múltiples actividades se desarrollen en diversos estados, a

lo que, a salvo de concursos y posteriores consideraciones, vulnera el art.59 de la LPPMNA desde la perspectiva de la teoría de la actividad, ya que se ha robado *desde* España. Sin embargo, la ausencia del autor físicamente situado en Francia no obsta para afirmar que la aeronave se ha robado *en* Francia, con las ofensas correspondientes sobre el bien jurídico del contratista francés que es asimismo sujeto pasivo del delito. Por tanto, de seguir esta teoría, se estaría haciendo una aplicación parcial y no efectiva del Derecho penal respecto al desvalor de acción, ignorando en su caso el desvalor de resultado como un elemento consustancial de la antijuridicidad.

⁷⁰ En estos casos es posible concebir la actividad delictiva tanto por parte del programador, directamente responsable de la configuración del software de la aeronave, que después resulta en la producción de un resultado lesivo, así como por parte del *cracker* que se hace con el control de esta.

⁷¹ MUÑOZ CONDE, F. / GARCÍA ARÁN. M. “*Derecho penal Parte General*”, cit., pp. 168-169; DIEZ SÁNCHEZ, J.J, *El Derecho penal Internacional (Ámbito Espacial de la Ley Penal)*, cit., p. 81; REUS MARTÍNEZ, N. “Ley Penal y Territorialidad”, en *Revista Jurídica de la Comunidad de Madrid*, nº 16, cit., pp. 171 y ss. Disponible en <http://goo.gl/X3BQPe> [Fecha de última consulta: 08/06/2016].

pesar de que como hemos visto es posible atribuir la jurisdicción por cualquiera de ellas, se ralenticen exponencialmente los tiempos del proceso y, como se viene denotando a lo largo del texto, las instituciones judiciales internacionales tardan excesivamente en dirimir el Estado al que le corresponde enjuiciar el hecho; si al que contuvo la *prima actio*, o aquellos donde se han desarrollado las posteriores acciones conexas, una cuestión que sería especialmente sangrante en este sector donde las relaciones jurídicas alrededor de las aeronaves suceden a un ritmo tan ágil.

Finalmente, hemos de contemplar aquellos supuestos en los que el controlador de un RPA se encuentre en estado de inimputabilidad, recogido en el art. 20 CP⁷², donde no rija la *actio libera in causa*⁷³, es decir, donde el sujeto no se haya colocado voluntariamente en una situación de inimputabilidad, que le impida comprender la ilicitud del hecho, así como actuar en consecuencia⁷⁴. Es posible que el delito se inicie bajo esta circunstancia, pero el resultado se consume sin que esta permanezca constante. De acuerdo con la teoría de la actividad, solo podrían ser juzgados por una acción de la que no son culpables al haberse amputado su resultado conexo.

⁷² No es imposible que el ejemplo sea trasladable a las aeronaves autopilotadas, por cuanto en toda acción potencialmente derivable en un resultado típico, es susceptible de ser cometida bajo inimputabilidad, sin embargo, parece más improbable que en el contexto de programación y fabricación de estos vehículos, sea una situación que pudiera darse voluntariamente, si bien, en este último supuesto podremos recurrir a la *actio libera in causa*.

⁷³ Supuesto que contemplan los arts. 31 y 32 de la LPPNA, tipificando el consumo de “*bebidas alcohólicas, narcóticos o estupefacientes*” durante el vuelo, esto es, en cualquier momento desde que se cierran las puertas una vez terminado el embarque, hasta la apertura de puertas para el desembarque. Por lo que debemos entender que la inimputabilidad debe sobrevenir mediante elementos diferentes a los recogidos en el tipo, como puedan ser medicaciones prescritas que causen alguna complicación imprevisible o de muy rara producción (probabilidad inferible del prospecto), o elementos análogos.

⁷⁴ ORTS BERENGUER, E. / GONZÁLEZ CUSSAC, J.L. *Compendio de Derecho penal (parte general y parte especial)*, cit., pp. 333-340.; DÍEZ RIPOLLÉS, J.L. *Derecho penal Español Parte General*, Valencia, 2016, pp. 433-454.; LUZÓN PEÑA, D.M. *Lecciones de Derecho penal, parte general*, cit., pp. 501-522.

2.2.2.2. Teoría del resultado.

Según esta aproximación a la determinación geográfica del delito, se ha de entender cometido en aquel lugar donde se produce el resultado de la conducta activa u omisiva del sujeto. Por tanto, será el lugar donde concurra el momento en el que se consume el delito finalmente, lo que fije espacialmente el delito, prescindiendo del lugar donde se lleva a cabo la acción.

Suele argumentarse a favor de esta postura que, en la medida en la que históricamente el lugar de comisión era normalmente cercano al emplazamiento de la víctima, ese concreto Estado estaba mejor situado a la hora de garantizar la tutela y reparación del bien jurídico lesionado en su territorio⁷⁵, pudiendo a su vez sancionar la perturbación de su ordenamiento.

De nuevo resulta insatisfactoria por la imposibilidad de castigar los delitos que, finalmente, no se hayan concretado en un resultado⁷⁶, hayan recorrido plenamente -tentativa acabada-, o no -tentativa inacabada-, el *iter criminis*, propiciando la impunidad del delito imperfecto⁷⁷; sin olvidar aquellos de mera

⁷⁵ Así lo expresa BUSTOS RAMÍREZ, J. *Obras Completas. Derecho penal Parte General, tomo I*, 2007, p. 404. Entendiendo que el fundamento del Derecho penal radica en su tutela de los bienes jurídicos en función del desvalor de resultado. Aún con más precisión acota este concepto la *teoría del efecto intermedio* que, tal y como explica GONZÁLEZ TAPIA, M.A. “El lugar de comisión del delito”, en *Hacia una justicia internacional: XXI Jornadas de Estudio: 9 a 11 de junio de 1999*, Madrid, 2000. Disponible en: <http://goo.gl/M948oE> [Fecha de última consulta: 06/04/2016], precisa aún más el lugar de comisión concretándolo en dónde por primera vez se haya lesionado el bien jurídico. Ciertamente esta última teoría presenta el claro inconveniente de descartar posteriores lesiones al mismo o diferente bien jurídico que pueden resultar tanto o más gravosas que la primera. En este sentido, MEZGER, E. *Tratado de Derecho penal, edición revisada y actualizada por RODRIGUEZ MUÑOZ, J.A.*, Madrid, 1995.

⁷⁶ DIEZ SÁNCHEZ, J.J. *El Derecho penal Internacional (Ámbito Espacial de la Ley Penal)*, cit., p. 81.

⁷⁷ Cuestión que no debemos desdeñar, aunque tenga menos presencia delictiva que los delitos consumados, que suman el 93,7 % del total frente a un 5,5% en grado de según la Estadística de Condenados de Adultos y Menores del año 2013 publicada por el INE el 26 de septiembre de 2014.

actividad donde no se exige la producción de un resultado⁷⁸, así como los delitos de omisión pura o propia, incluidos en el concepto de delito de mera actividad⁷⁹. A su vez, en aquellos supuestos donde una sola acción produzca por sí misma una pluralidad de resultados -debiendo tratarse como un concurso ideal-, que no se proyectan sobre el territorio de un único Estado, la acción penal solo podría realizar una sanción parcial del desvalor de resultado que, desmembrado ya del desvalor de acción, se vería aún más fragmentado, dando lugar a una valoración extremadamente restringida en cada territorio respecto del delito considerado en su conjunto⁸⁰. No debemos tampoco olvidar la posibilidad de que las eventuales lesiones o daños producidos por, o a una aeronave no tripulada, puedan derivar en posteriores resultados de mayor entidad, que conllevarían la necesidad de juzgar en un territorio por la tentativa del delito más grave, que absorbe al menos grave, y no por un delito consumado⁸¹.

En último lugar, permanece la posibilidad de que entre los Estados afectados por el delito aquel donde se desarrolla la actividad emplee la teoría del

⁷⁸ Tómese como ejemplo el art. 37 de la LPPNA, donde basta la mera asunción o retención indebida del mando de la aeronave, sin la exigencia de la producción de un resultado típico.

⁷⁹ En relación con la omisión pura podemos tomar como referencia en este sector el texto del art.15 LPPNA, que contempla aquellas situaciones en las que *“el (comandante) que no lo modifique (el plan de navegación) cuando sea expresamente ordenado, incurrirá en la pena de arresto mayor o suspensión del título aeronáutico.”*

⁸⁰ Si bien es cierto que a día de hoy el estado tecnológico de los UAVs no parece permitir ataques tan graves que puedan afectar simultáneamente a un conjunto de estados y, en caso ser posible, se trataría casi con seguridad del uso de equipamiento militar y, por ende, se rebasaría la jurisdicción penal. Pese a todo, la ilegalidad es ciertamente muy elástica, y no necesariamente una aeronave no tripulada armada ha de estar afecta a la defensa nacional o bajo el mando de un militar comisionado y, por tanto, recaer en el ámbito militar, por lo que no siempre habría de escapar a la intervención penal.

⁸¹ Supongamos, para ilustrar esta idea, que un UAV lesiona a un sujeto extranjero que solicita su traslado al hospital más cercano a su residencia habitual en otro Estado, y es allí donde finalmente fallece a causa de las lesiones producidas. En este caso el Estado donde se infligió el daño solo podría perseguir la tentativa de homicidio por ser hasta donde se desarrolló el hecho en su territorio.

resultado y viceversa, lo que supondría la plena impunidad de delito tanto formal como materialmente.

2.2.2.3. Teoría de la ubicuidad.

Independientemente de su denominación⁸², actualmente asentada en el concepto de ubicuidad por recoger con mayor precisión el sentido que contiene, esta teoría esbozada en origen por BINDING, propugna una doble aproximación a la determinación del lugar de comisión del delito, haciendo converger la teoría de la actividad y del resultado⁸³. De esta manera puede entenderse cometido el hecho en todos los lugares donde se despliega la acción, donde el omitente debiera haberla realizado, en el lugar donde se realice la preparación, o donde se dé comienzo a la ejecución (como el lugar en el que, según la representación del hecho del autor, debía producirse el resultado no acaecido); así como en el emplazamiento donde se verifica la producción del resultado⁸⁴, tal y como interpreta la Jurisprudencia del Tribunal Supremo⁸⁵.

Gracias a esta concepción se da el mismo valor a todos los elementos integrantes de la antijuridicidad, permitiendo colmar las lagunas de punibilidad presentes en las anteriores concepciones del lugar de comisión del delito. Sin

⁸² SÁNCHEZ DIÉZ, J.J. “La ley penal en el espacio. Teoría general y análisis de la legislación española”, cit., p. 382. Disponible en <http://goo.gl/eYXWx5> [Fecha de última consulta: 19/06/2016].

⁸³ MUÑOZ CONDE, F. / GARCÍA ARÁN. M. “*Derecho penal Parte General*”, cit., pp.169; ORTS BERENGUER, E. / GONZÁLEZ CUSSAC, J.L. *Compendio de Derecho penal (parte general y parte especial)*, cit., p. 86; FEIJOO SÁNCHEZ, B. “¿Transformación del Derecho penal por la protección de la estabilidad financiera internacional como bien jurídico global?” en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, nº16, Madrid, 2012, pp. 121. Disponible en <https://goo.gl/Rx4zDX> [Fecha de última consulta: 17/06/2016].

⁸⁴ ANDRÉS DOMÍNGUEZ, A.C. *Derecho penal internacional*, Valencia, 2006, pp. 103 y ss; JAKOBS, G. *Derecho penal parte general, fundamentos y teoría de la imputación*, cit., pp. 142-143.

⁸⁵ Al respecto, STS, Sala Segunda, 1/2008, de 23 de enero.

embargo, su virtud es también su mayor falta, al favorecer la convergencia de múltiples jurisdicciones, facilitando la vulneración del principio *ne bis in idem*⁸⁶. Este principio no se limita únicamente a su desarrollo mediante la Ley interna de los Estados, si no que se ha promovido su obligatoriedad a través de instrumentos internacionales como el art. 14.7 del PIDCP, el art. 7 del CEDH, art. 50 de la CDFUE, art. 20 ECPI y art. 54 CAAS, y por tanto será infrecuente que alguno de los Estados pueda desarrollar su *ius puniendi* sin respetar la concurrencia de jurisdicciones. A su vez, España, por virtud del art. 10.2 CE, integra en su ordenamiento este principio marcadamente internacional tal y como asevera la Audiencia Nacional⁸⁷.

Pese a todo la LOPJ no aclara en su art. 23 de forma explícita cual es la teoría seguida por el ordenamiento español, permitiendo a doctrina y Jurisprudencia libertad interpretativa. Es cierto que aún a día de hoy existe una abundante polémica doctrinal, respecto a si esta ausencia debe ser entendida como una forma de propiciar una interpretación extensiva de la territorialidad penal en nuestro ordenamiento, que ha de concretarse en la teoría de la ubicuidad⁸⁸ o, por el contrario, debe interpretarse a la luz del art. 7 LOPJ, que emplea la teoría de la actividad para la fijación temporal del delito y, por tanto, contagia la intención de la fijación territorial del mismo⁸⁹. Incluso se plantea que,

⁸⁶ SÁNCHEZ DÍEZ, J.J. “La Ley Penal en el espacio. Teoría general y análisis de la legislación española”, cit., p. 386. Disponible en <http://goo.gl/eYXWx5> [Fecha de última consulta: 19/06/2016].

⁸⁷ Sentencia de la Audiencia Nacional 56/2007 de 28 de septiembre, fundamento Jurídico 2º, tal y como recoge FIERRO RODRÍGUEZ, D. en “Los caracteres generales del principio *non bis in idem*”, Madrid, 2013. Disponible en <http://goo.gl/IGWx3W> [Fecha de última consulta: 06/05/2016].

⁸⁸ En este sentido GARCÍA SÁNCHEZ. B. cit., *Límites a la ley penal en el espacio*, cit., pp. 69-70; CUELLO CONTRERAS, J, en *El Derecho penal español: Vol. II: Parte General. Teoría del Delito*. Madrid. 2002. pp. 275-276.

⁸⁹ Así lo entienden DIEZ ROCA, R. en *Derecho penal General: ley orgánica 10/1995, de 23 de noviembre*, Madrid, 1996. Al igual que ANTÓN ONECA, J.A. *Derecho penal. Parte General*, puesta al día por HERNÁNDEZ GUIJARRO Y BENEYTEZ MERINO, Madrid, 1986.

dado que la LOPJ de 1870 parecía optar por la teoría del resultado en su art. 335⁹⁰, y la actual guarda silencio, debe entenderse prolongada esta teoría⁹¹.

Lo cierto es que pese al notable esfuerzo de la doctrina, basta con seguir la Jurisprudencia que expresa reiteradamente el Tribunal Supremo para constatar que en España se sigue mayoritariamente la teoría de la Ubicuidad⁹², por lo que cabe aventurar que, si el Legislador español ha decidido no positivizar esta tendencia, se deba a la intención de no constreñir la actuación judicial cuando interese desistir de la persecución del delito a favor de un tercer Estado, quedando por tanto al arbitrio del Juez.

En todo caso, y pese a las disquisiciones doctrinales en la materia, los órganos jurisdiccionales parecen convencidos de la necesidad de aplicar la teoría de la ubicuidad al lugar de comisión del delito, reconociendo la relevancia que ha adquirido en el ámbito internacional en diversos textos normativos, como *“las declaraciones del Instituto de Derecho Internacional, formulada en su sesión de Cambridge de julio de 1931, y de la Academia Internacional de Derecho*

⁹⁰ Art. 335. *“El conocimiento de los delitos comenzados a cometer en España, y consumados o frustrados en países extranjeros, corresponderá a los Tribunales y Jueces españoles, en el caso de que los actos perpetrados en España constituyan por sí delito, y sólo respecto a éstos”.*

⁹¹ VARGAS REBOLLO, R. “El delito de tráfico ilegal de personas y la (in)competencia de la jurisdicción española en aguas internacionales”, en *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, nº 11-09, Barcelona, 2009, pp. 11-14. Disponible en <http://criminet.ugr.es/recpc/11/recpc11-09.pdf> [Fecha de última consulta: 18/06/2016].

⁹² Tal y como podemos comprobar en el Acuerdo del Pleno no Jurisdiccional de la Sala II del Tribunal Supremo en Sala General de 3 de febrero de 2005. En el mismo sentido el ponente Enrique Bacigalupo Zapater en la mencionada STS, Sala Segunda, 1/2008, de 23 de enero establece claramente que *“el consenso existente respecto de las consecuencias de la premisa básica de la teoría de la ubicuidad justifica su aplicación como criterio interpretativo de nuestro derecho vigente, dado que nuestra ley guarda silencio sobre un presupuesto conceptual esencial para la aplicación del principio territorial. Esta conclusión tiene además apoyo en la doctrina que actualmente postula el reconocimiento del derecho comparado como un método interpretativo que se suma a los cánones interpretativos tradicionales del siglo XIX”.* Posteriormente el TS ha seguido mantenido esta postura, téngase por todas la STS 5313/2013 de 5 de noviembre de 2013, p.5.

*Comparado, de La Haya de agosto de 1932, respecto de un criterio que ha terminado por imponerse en las más modernas legislaciones europeas*⁹³.

Así mismo, el fundamento de derecho único de la STS de 23 de enero de 2008 -RJ 2008/43-, no deja lugar de dudas, pues afirma que la doctrina establecida por su Jurisprudencia *“debe ser considerada a la luz de la establecida en la resolución del Pleno no Jurisdiccional de 3 de febrero de 2005, en la que se ha decidido, interpretando razonadamente el silencio legal respecto del lugar en el que se debe considerar cometido el delito, que dicho lugar de comisión debe ser establecido mediante el criterio de la llamada teoría de la ubicuidad”*. Se afirma, por tanto, más allá de toda duda razonable, que el criterio aplicable en el ordenamiento penal español para determinar el lugar de comisión del delito es la teoría de la ubicuidad.

2.2.4. La extradición.

Se trata de un procedimiento de cooperación internacional, que se configura como un método para evitar que el sujeto responsable del delito, haya sido juzgado aún o no, evite el reproche penal de los Tribunales cuyo Estado conocen del asunto, refugiándose en el territorio de otro país. En todo caso, dado que los principales problemas que provienen de este sector se originan en sede de autoría, nos limitaremos a indicar su régimen legal. Este se desarrolla en nuestro ordenamiento en el art. 13.3 CE, así como en los Tratados suscritos por España⁹⁴, los arts. 824 a 833 LECrim. en relación con la extradición activa, así como en la Ley 4/1985, de 21 de marzo, de extradición pasiva⁹⁵.

⁹³ ATS 20363/2007 de 17 de enero de 2008.

⁹⁴ Destacan en este sentido el Convenio Europeo de Extradición de 13 de diciembre de 1957, el Convenio Europeo para la Represión del Terrorismo de 27 de enero de 1977, el Convenio de Asistencia Judicial en Materia Penal de 20 de abril de 1959 y el Convenio establecido sobre la base del art. K.3 del Tratado de la Unión Europea relativo a la Extradición entre los Estados miembros de la UE de 27 de septiembre de 1996.

⁹⁵ Si resulta interesante al efecto la redacción de la Declaración de Riga, que en su último apartado establece con claridad meridiana que *“el operador de un dron es responsable de su uso”*, clarificando que *“donde sea insuficiente (este precepto) deberá*

2.3. APLICACIÓN ULTRATERRITORIAL DE LA LEY PENAL.

Precisada la extensión de la aplicación del Derecho penal en relación con el territorio español, cabe ahora tratar aquellos supuestos en los que nuestro derecho se extiende más allá de este, para solventar los vacíos punitivos que resultarían de la aplicación estricta del principio de territorialidad -dada la creciente movilidad internacional-. Para ello, nuestro ordenamiento contiene varios principios que facilitan el enjuiciamiento de aquellos delitos cometidos por nacionales fuera de nuestras fronteras, así como aquellos que lesionen los intereses del propio Estado, y cuales menoscaben aquellos bienes jurídicos cuya defensa interesa al conjunto de la comunidad internacional (primando por tanto su defensa sobre la salvaguarda de la soberanía).

ser aclarado en la ley nacional". Dicho de otra manera, *prima facie* sería responsable del delito, a falta de una regulación nacional que diga lo contrario, el operador de la aeronave no tripulada.

Sin embargo, las Declaraciones carecen de fuerza legislativa en el marco normativo comunitario y no son vinculantes, tal y como recoge GIL IBAÑEZ, "*por lo que se refiere a las Declaraciones se trata de actos normalmente de contenido político y cuando no lo fueran, podrían adoptar la forma de Comunicaciones*" -GIL IBAÑEZ, A. "Jerarquía y Tipología Normativa, Procesos Legislativos y Separación de Poderes en la Unión Europea: Hacia un Modelo más Claro y Transparente", en *Horizonte 2014*, nº5, 2002, p.15. Disponible en <http://goo.gl/Zg3PCU> [Fecha de última consulta: 06/04/2016]. -, pero si son normas de contenido político que ilustran las tendencias normativas de la UE. Desde esta perspectiva, es interesante comparar como la normativa europea tiende a fijar como responsable al controlador, sin posteriores consideraciones en relación con la autoría o clases de participación.

Esta consideración formal-objetiva de autor se asemeja a la tradicionalmente seguida por nuestro Tribunal Supremo, y al igual que este, parece no decantarse completamente por la teoría del dominio funcional del hecho recogida, entre otros, por BACIGALUPO.

Conferencia impartida por BACIGALUPO, E. "La teoría del dominio del hecho en la jurisprudencia del Tribunal Supremo", Barcelona 2008, disponible en <http://www.mpfn.gob.pe> [Fecha de última consulta: 14/06/2016]. Las ideas planteadas se están integrando paulatinamente en nuestro Ordenamiento, tal y como contemplan las recopilaciones de Doctrina Jurisprudencial de la Sala de lo Penal de los años judiciales 2012-2013, pp. 74-75, y 2011-2012, p. 53.

2.3.1. Principio personal.

Se emplea en su vertiente activa para ampliar la jurisdicción penal sobre aquellos delitos cometidos por sujetos nacionales fuera del territorio español⁹⁶, pues de otra manera la actuación del Derecho penal traería causa en el principio de territorialidad. Florece en aquellos Estados que históricamente han tenido altas tasas de emigración, y encuentra su origen en la concepción del *ius sanguinis*, de tal forma que, en palabras de MUÑOZ CONDE, “se trata (...) de que en ciertos supuestos la ley española siga a los españoles fuera de las fronteras, predominando con ello la nacionalidad del autor sobre el lugar de comisión del delito”⁹⁷. En su vertiente pasiva, descartada en nuestro ordenamiento jurídico a partir de la entrada en vigor de la Ley Orgánica del Poder Judicial de 1985, supone excluir al sujeto activo de delito, tomando como referente al sujeto pasivo o el bien jurídico protegido. Esta concepción del principio de personalidad ha sido duramente criticada, por presentarse como una puesta en práctica desorbitada del principio real, donde la sitúa CEREZO MIR, añadiendo que lleva aparejada una concepción tan excesivamente nacionalista, que hace quebrar la presunción de imparcialidad del órgano judicial⁹⁸.

Nuestro ordenamiento recoge el principio de personalidad activa en el art.23.2 de la LOPJ, que se ha visto someramente modificado frente a la profunda reforma del art. 23.4 de la misma Ley. Los requisitos, que recopilaremos a continuación, solo han visto incorporada una frase al apartado

⁹⁶ ORTS BERENGUER, E. / GONZÁLEZ CUSSAC, J.L. *Compendio de Derecho penal (parte general y parte especial)*, cit., pp. 85-87; QUINTERO OLIVARES, G. *Parte General del Derecho penal*, cit., pp. 159-163; MIR PUIG, S. *Derecho penal, parte general*, Barcelona, 2011, p. 56; CEREZO MIR, J. *Curso de Derecho penal español*, cit., pp. 248-252.

⁹⁷ MUÑOZ CONDE, F. *Derecho penal parte general*, cit., p. 170.

⁹⁸ SÁNCHEZ DIÉZ, J.J. en *La ley penal en el espacio. Teoría general y análisis de la legislación española*, cit., pp 421-424. Disponible en <http://goo.gl/eYXWx5> [Fecha de última consulta: 19/06/2016].

a)⁹⁹. Así mismo, se modifica el apartado uno del art. único de la L.O. 1/2014, de 13 de marzo, cuyo sentido se traduce en la necesaria concurrencia, junto con la existencia potestativa de la doble incriminación en el tratado correspondiente, de los requisitos contenidos en los apartados b) y c), es decir, es en todo caso necesaria la concurrencia ciertos requisitos de procedibilidad, y la constatación negativa del principio *non bis in idem*¹⁰⁰.

Se infiere por tanto que los requisitos exigidos por nuestro ordenamiento son los mencionados. En primer lugar (Art. 23.3 LOPJ), el de doble incriminación, que conforma uno de los pilares integrantes del más amplio principio de legalidad penal, articulado como un límite fundamental a favor del ciudadano frente al ejercicio punitivo del Estado¹⁰¹. Este principio de doble incriminación exige que el hecho sea punible en el lugar de ejecución, con la salvedad de que un Tratado internacional, o un acto normativo de una Organización internacional de la que España sea, parte permita obviar el requisito¹⁰². En segundo lugar (art.23.4 LOPJ), se introduce como requisito de procedibilidad general la nacionalidad

⁹⁹ Frente a la redacción anterior “Que el hecho sea punible en el lugar de ejecución, salvo que, en virtud de un Tratado internacional o de un acto normativo de una Organización internacional de la que España sea parte, no resulte necesario dicho requisito” se agrega “sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados siguientes”.

¹⁰⁰ ÁLVAREZ CHINCHÓN, J. “Del intento por acabar con la jurisdicción universal para el bien de las víctimas y del Derecho internacional: examen crítico de la Ley Orgánica 1/2014, de 13 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, relativa a la justicia universal”, en *Revista de Derecho penal y Criminología*, IV (5), Madrid, 2014, pp.166-167. Disponible en <http://goo.gl/jOXggU> [Fecha de última consulta: 10/06/2016]

¹⁰¹ MUÑOZ CONDE, F. / GARCÍA ARÁN, M. *Derecho penal parte general*. cit., pp. 109-112; ORTS BERENGUER, E. / GONZÁLEZ CUSSAC, J.L. *Compendio de Derecho penal (parte general y parte especial)*, cit., pp. 105-111; LÓPEZ CALAZA-RAMURO, S. “Cooperación Judicial Internacional. Extradición y Euroorden”, en *Revista General de Derecho Procesal*, nº2, Madrid, 2003, pp. 13-14. Disponible en: <http://goo.gl/QQK3tX> [Fecha de última consulta: 20/06/2016].

¹⁰² Tómese como ejemplo el art. 3 del Convenio, establecido sobre la base del art. K.3 del Tratado de la Unión Europea relativo a la extradición entre los Estados miembros de la Unión Europea, hecho en Dublín el 27 de septiembre de 1996, que permite prescindir del requisito ante ciertos delitos.

española de la víctima, junto con otros específicos para cada delito concreto. Su inexistencia supone la imposibilidad de llevar a cabo la averiguación previa o, iniciada ya ésta, continuar legalmente con el proceso. Finalmente, pero no por ellos menos relevante, se sitúa la constatación del principio *non bis in idem* en el art. 23.5 LOPJ, en su vertiente procesal y material, a efectos de garantizar la tutela del art. 25 CE. En él se recoge el principio de subsidiariedad del Derecho penal, también conocido como principio de intervención mínima¹⁰³, cuyo objetivo es garantizar la intervención del Derecho penal solo en las más graves ofensas a los bienes jurídicos más importantes, que actualmente es considerado por la jurisprudencia del Tribunal Supremo, no como un principio de interpretación del Derecho penal dirigido a los jueces, sino de política criminal dirigido al legislador¹⁰⁴, una perspectiva utilitarista a la que también se aproxima MIR PUIG¹⁰⁵.

Lo cierto es que el principio de personalidad activa no conlleva especiales características en relación con las aeronaves no tripuladas dado que, si bien es perfectamente aplicable a los supuestos contenidos en la LPPNA, no supone por ello un uso diferenciado del que se viene dando al resto de supuestos. Así, cuando un nacional vulnere un tipo aeronáutico en nuestro ordenamiento mientras permanezca en un tercer Estado¹⁰⁶, podrá ser enjuiciado en España siempre que se den los presupuestos del art. 23.2 LOPJ.

Si merece una especial mención la exigencia de cierta gravedad en el menoscabo del ordenamiento pues, si pese a como decíamos el art. 23.2 LOPJ toma como referencia la ley extranjera, el tenor de su redacción cuando se refiere

¹⁰³ MUÑOZ CONDE, F. / GARCÍA ARÁN, M. *Derecho penal parte general*. cit., pp. 72; ORTS BERENGUER, E. / GONZÁLEZ CUSSAC, J.L. *Compendio de Derecho penal (parte general y parte especial)*, cit., p. 156; CEREZO MIR, J. *Curso de Derecho penal español. Parte General. I*, cit., p. 249.

¹⁰⁴ STS 448/2013, de 27 de mayo de 2013.

¹⁰⁵ MIR PUIG, S. *Derecho penal, parte general*, cit., pp. 116-119.

¹⁰⁶ Denominación empleada por la propia LPPNA en sus disposiciones generales, “*considerando delitos y faltas aeronáuticas los comprendidos en esta ley*”

a los delitos que hayan sido cometidos fuera del territorio nacional, parece referirse concretamente a los tipos constitutivos de delitos como aquellas infracciones graves y menos graves, no así a las faltas, debiendo prescindir por tanto para la aplicación del principio personal, del Título III, Capítulo VIII de la LPPNA¹⁰⁷.

2.3.2. Principio Real o de Protección.

En esta ocasión se excepciona el principio de territorialidad, para proteger aquellos bienes jurídicos de los que es titular el Estado, recogidos en la compilación de supuestos del apartado 23.3 de la LOPJ. La lesión de los mismos vulnera los intereses básicos del Estado, lo que justifica la extensión de la ley penal española a hechos cometidos en terceros estados por un nacional o un extranjero, debiendo excluirse por tanto aquellos bienes jurídicos de titularidad individual¹⁰⁸.

Respecto a la enumeración taxativa contenida en este apartado, no todos los supuestos serán de interés para delitos potencialmente comisibles mediante UAS o contra ellos¹⁰⁹. Cobran mayor relevancia los delitos de traición y contra la

¹⁰⁷ En este sentido, GARCÍA SÁNCHEZ, B. *Límites a la ley penal en el espacio*, cit., p. 79.

¹⁰⁸ Se intuye en este punto cierta tendencia hacia el principio de personalidad, en su vertiente pasiva (en referencia a la víctima del delito, por oposición al principio de personalidad activa, que hace referencia al autor), entendido como aquel supuesto donde la Ley penal española, mediando ciertos requisitos, se extiende a los hechos punibles cometidos fuera de nuestro territorio, cuando estos se cometan *contra* españoles. Así lo denotan los apartados b) y g) del art. 23.3 LOPJ, donde la jurisdicción se extiende más allá de nuestro territorio en base a la víctima del delito. QUINTERO OLIVARES, G. *Parte General del Derecho penal*, cit., pp. 162-163.

¹⁰⁹ Salvo quizás en supuestos doctrinales excesivamente artificiosos, que eventualmente pudieran servir para ilustrar una hipotética aplicación del supuesto a las aeronaves no tripuladas, como pudiera ser el uso de un UAV para el transporte de monedas falsificadas, vulnerando el tipo del art.386 CP, el uso de un RPA kamikaze como medio para matar, lesionar o amenazar al Rey, o a cualquiera de sus ascendientes o descendientes, a la Reina consorte o al consorte de la Reina, al Regente o a algún miembro de la Regencia, o al Príncipe heredero de la Corona. No parece viable el uso

paz o la independencia del Estado, en aquellos casos en los que un español suministre aeronaves a las tropas enemigas (art. 583.2º CP), así como un extranjero residente en España (art. 586 CP), o si a consecuencia de actos ilegales mediante UAS se produjera una declaración de guerra contra España (art. 590 CP y ss.)¹¹⁰. No deben incluirse a este respecto los delitos contenidos en el Título XXIII del Libro II, capítulo III, que procederá subsumir en su caso a través del apartado h) del art. 23.3 de la LOPJ.

Parece lógico descartar la comisión de los delitos a los que se refieren los apartados c) y d), sin embargo, el apartado residual para ulteriores supuestos de falsificación f), si puede abarcar aquellos casos en los que se falsee la documentación de la aeronave no tripulada¹¹¹, siempre que al hacerlo se menoscaben los intereses del Estado. Siguiendo una de las líneas Jurisprudenciales del Tribunal Constitucional¹¹² en consideración análoga respecto a los UAV, si llegara a plantearse un concurso de leyes entre los tipos previstos en el Código Penal y en la LPPNA (arts. 54 a 58), deberá resolverse conforme a lo ya previsto en el apartado 1.3 sobre la delimitación de la jurisdicción penal.

En relación con aquellos delitos por los que se atente contra autoridades o funcionarios públicos españoles, no es necesario hacer ninguna distinción en

de una aeronave para contravenir el tipo de los restantes arts. del Capítulo II, Título XXI, Libro II, CP.

¹¹⁰ Como puede verse la mayor parte de los delitos incluidos entre los de traición, y cuales comprometen la paz o la independencia del Estado, son en su mayor parte delitos especiales propios, por lo que es posible aplicar no solo el principio real, si no el de personalidad. MOLINA FERNÁNDEZ, F. “Vigencia espacial de la ley penal”, en LASCURAÍN SÁNCHEZ, J.A. (Aut.) / BACIGALUPO SAGGESE S. (Aut.) / RODRÍGUEZ MOURULLO, G. (Coord.), *Introducción al Derecho penal*, Madrid, 2011, p.22.

¹¹¹ Especificada en la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea. Caps. II a VI.

¹¹² Por el contrario, tal y como detalla MOLINA FERNÁNDEZ, existe una línea jurisprudencial diametralmente opuesta y por tanto queda a discreción del tribunal la posibilidad de subsumirlo o no el tipo. MOLINA FERNÁNDEZ, F. *Vigencia espacial de la ley penal*, cit., p.24.

relación con la aplicación habitual de la ley, se cometa o no mediante una aeronave no tripulada, lo cierto es que el énfasis de los tipos radica en el sujeto pasivo, todo lo más como fundamento de la agravante contenida en el art. 552.1ª CP, siempre que la aeronave lleve equipado armamento. De igual manera sucede con los delitos perpetrados en el ejercicio de sus funciones por funcionarios públicos españoles residentes en el extranjero, y los delitos contra la Administración Pública española, con mayor dificultad de subsunción en este último supuesto, donde no se aprecia una especial relevancia de los ÚAS en relación con los tipos. Finalmente, y más raramente si cabe, podrían llegar a incluirse en el supuesto de delitos relativos al control de cambios aquellos casos en los que, al tenor del art. 6 A).1º y 2ª de la Ley 40/1979, de 10 de diciembre, sobre régimen jurídico de control de cambios, empleara sin autorización un RPA como medio de transporte mediante el cual exportar o importar moneda metálica, billetes de bancos españoles o extranjeros, o cualquier otro medio de pago o instrumento de giro o crédito, estén cifrados en pesetas -teleológicamente es lógico entender que se refiere actualmente a euros- o en moneda extranjera, siempre que la cuantía sea superior a los 12.020,24 euros, situación que de nuevo parece altamente improbable que se dé de hecho.

2.3.3. Principio de justicia universal.

Este último principio encuentra su fundamento en la atribución de jurisdicción, con el ánimo de evitar la impunidad de quien delinca, cuando los anteriores principios resulten insuficientes, y prescinde por tanto del *locus delictual* y de la nacionalidad del sujeto. Es necesario que el comportamiento típico se dirija contra bienes jurídicos cuya protección es de interés para el conjunto de la comunidad internacional, por lo que la reivindicación de la soberanía queda relegada a un segundo plano, frente a la defensa colectiva por parte del acervo de Estados que operan en la esfera internacional de intereses supranacionales¹¹³.

¹¹³ ORTS BERENGUER, E. / GONZÁLEZ CUSSAC, J.L. *Compendio de Derecho penal (parte general y parte especial)*, cit., pp. 96-98; CEREZO MIR, J. *Curso de Derecho*

La última reforma llevada a cabo por la L.O. 1/2014, de 13 de marzo, de modificación de la L.O. 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, relativa a la justicia universal modifica de nuevo la configuración de este principio en nuestro ordenamiento, y ha sido duramente criticada por la doctrina, dado que establece un repertorio cerrado de límites positivos y negativos a la hora de prolongar la jurisdicción española al conjunto de ilícitos penales cometidos en el extranjero¹¹⁴, llegando incluso a definirla, en opinión de MARTINEZ GUERRA, como una confusión consciente e interesada de los principios de atribución de la jurisdicción mediante criterios de resolución de conflictos de jurisdicción en aplicación de una política tendente a confundir y desnaturalizar la jurisdicción universal¹¹⁵.

penal español. Parte General. I. cit., pp. 253-257; MUÑOZ CONDE, F. / GARCÍA ARÁN, M. *Derecho penal parte general*, cit., pp. 172-175; QUINTERO OLIVARES, G. *Parte General del Derecho penal*, cit., pp. 165-171.

¹¹⁴ Cuestión que, tal y como recoge PIGRAU SOLÉ, parece responder a la intención de evitar posibles conflictos diplomáticos a raíz de sucesos como el denominado Caso Tíbet, a raíz de la orden de detención impulsada por el Tribunal de Apelaciones, en la Sección 4 de la Corte Penal de la Audiencia Nacional contra Jiang Zemin, el ex Primer Ministro Li Peng, el ex jefe de seguridad Qiao Shi, el ex secretario del Partido Comunista Chino Chen Kuyuan y el ex ministro de planificación familiar Peng Pelyun. Junto con él, se encuentra el Caso Couso, donde José Couso, quien trabajaba como cámara de Telecinco falleció a causa de un proyectil disparado por un carro de combate de EE UU. Sin olvidar el auto de 30 de octubre de 2014, dictado por el Juzgado Criminal y Correccional Federal Nº 1 de Buenos Aires en la causa 4591/2010 por el que se acusa de crímenes de lesa humanidad en virtud del principio de jurisdicción universal a 19 españoles, o el asesinato de los jesuitas en el Salvador en el año 1989, cinco de ellos españoles, por el que la Asociación Pro Derechos Humanos de España presentó querrela en el año 2008 ante la Audiencia Nacional entre otros. PIGRAU SOLÉ, A. “Los Casos Relativos a la Persecución Penal del Genocidio, los Crímenes de Guerra y los Crímenes contra la Humanidad”, en *La Jurisdicción Universal y su Aplicación en España, La Persecución del Genocidio, Los Crímenes de Guerra y Los Crímenes Contra la Humanidad por Los Tribunales Nacionales*, Barcelona, 2009, pp. 93-108. Disponible en <http://goo.gl/tgwi5C> [Fecha de última consulta: 20/06/2016].

¹¹⁵ MARTINEZ GUERRA, A. “La reforma de la “molesta” jurisdicción universal y sus primeras consecuencias”, en *Eunomía. Revista en Cultura de la Legalidad* nº 7, 2015, pp.7-9. Disponible en <http://goo.gl/FUBiFm> [Fecha de última consulta: 08/06/2016].

Por tanto, en la actual redacción del art.23.4 de la LOPJ, los delitos de genocidio, lesa humanidad o contra las personas y bienes protegidos en caso de conflicto armado, contenidos en el Título XXIV CP, requieren que el procedimiento se dirija contra un nacional, un extranjero que resida habitualmente en España o, de no hacerlo, del cual se haya denegado la extradición por las autoridades españolas.

Esta nueva redacción ha sido duramente criticada en la medida en que, como apunta el magistrado BARREIRO¹¹⁶, *“la nueva regulación del principio de justicia universal con respecto a los delitos de genocidio, lesa humanidad y crímenes de guerra ha procedido a una restricción tan sustancial del derecho de los ciudadanos españoles víctimas de tales delitos en el extranjero, que excluye de forma extrema su acceso a la jurisdicción para defender sus derechos dentro del territorio español, dadas las escasísimas posibilidades de que uno de los presuntos autores resida habitualmente en España”*, y si bien es cierto que no existe unanimidad en la jurisprudencia del TS¹¹⁷, organizaciones internacionales de peso como Amnistía Internacional¹¹⁸ no dejan lugar a duda, la última redacción del art. 23.4.a) propicia la impunidad de crímenes de Derecho internacional, contraviniendo en consecuencia tratados internacionales

¹¹⁶ ATS 3240/2016, de 18 de abril de 2016, FJ 3.

¹¹⁷ Por todas, las recientes SSTS 296/2015, de 6 de mayo de 2015 y 297/2015, de 8 de mayo de 2015,

¹¹⁸ AMNISTÍA INTERNACIONAL. “Análisis de Amnistía Internacional sobre la reforma de la jurisdicción universal en España tras la aprobación de la LO 1/2014”, Madrid, 2014, pp. 13-16.

vinculantes para España¹¹⁹ en materia de genocidio y crímenes de guerra y, en materia de crímenes de lesa humanidad, el derecho consuetudinario¹²⁰.

En este sentido, el uso de drones armados contra civiles, si el autor no cumple con los requisitos personales aducidos, dejará maniatada la intervención penal española, máxime cuando al tenor del apartado 5 del art. 23 se cumplan a su vez los requisitos de no perseguibilidad, reproducidos según la redacción del art. 23.2, y antes sucintamente contenidos en el párrafo final del art.23.4 de L.O. 1/2009, de 3 de noviembre.

Por otra parte, al igual que sucede con la redacción *numerus clausus* del art. 23.2, no todos los supuestos que integran el principio de justicia universal en la LOPJ son de interés en el sector de las aeronaves no tripuladas y, por más interesante que resulte su tratamiento doctrinal, es necesario descartar los apartados b), c), d), j)¹²¹, k), l), m), n) y o) por razones lógicas. Si merece la pena hacer referencia al apartado d) en su vertiente de tráfico ilegal de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas pues la alta movilidad de los UAV facilita la comisión de este supuesto típico, no siendo improbable que a corto

¹¹⁹ Así lo expresan los magistrados Clara Bayarri García, Ramón Sáez Valcárcel y José Ricardo de Prada Solaesa en el voto particular contra el Auto del Pleno de la Sala de lo Penal de fecha 23 de marzo de 2012 en el recurso de apelación interpuesto en el procedimiento DP 134/2009 del Juzgado Central de Instrucción Nº 6 de la Audiencia Nacional de 30 de marzo de 2012, p. 25.

¹²⁰ “Sin perjuicio de la jurisdicción de un tribunal penal internacional, cada Estado Parte adoptará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre los (...) crímenes de lesa humanidad (...) sean cuales fueran el lugar de comisión de estos crímenes y sus autores”. Proyecto de código de crímenes contra paz y la seguridad de la humanidad, art. 8.

¹²¹ Sin mayor especialidad habremos de reconducir a este precepto aquellos hechos que materialmente encajen en el supuesto del apartado e) 7º pero formalmente no se correspondan con la definición de terrorismo, pero si no obstante con la de una organización y el resultado se pretenda realizar en España. La limitación punitiva de los supuestos castigados con prisión por menos de 3 años deja claramente fuera de la apreciación del delito las faltas y aquellos delitos que lleven aparejada una pena privativa de libertad hasta el límite máximo indicado.

plazo los cárteles u otras organizaciones ilícitas intenten emplearlos como medios para el tráfico de drogas.

El concreto supuesto de terrorismo, en relación con las aeronaves no tripuladas, debemos buscarlo en el apartado siguiente, que hace una referencia expresa a los delitos cometidos contra una aeronave con pabellón español¹²². Serán susceptibles de considerarse contenidos en el precepto los arts. 572 a 580 CP, a excepción del art. 578, que según la interpretación Jurisprudencial del TS no puede entenderse propiamente incluido en el concepto de terrorismo¹²³.

Mayor relevancia contienen los apartados g) y h). El primero en desarrollo del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, del que ya se ha hablado al analizar la determinación del territorio relevante, y que se concreta en el Título II, Capítulo III de la LPPNA, pero que agrega de nuevo sendos requisitos, exigiendo que la conducta típica se realice por un nacional o contra una aeronave que navegue bajo pabellón español, restringiendo de nuevo la esfera de actuación judicial. No se extienden sin embargo estos requisitos al apartado g), que con paralelo desarrollo traspone los delitos contenidos en el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y en su Protocolo complementario hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988. Estos, tal y como desarrollan DÍEZ SÁNCHEZ y GARCÍA SÁNCHEZ¹²⁴ son de difícil aplicación material dado que nuestro ordenamiento

¹²² Respecto a la competencia espacial en los delitos de terrorismo contenida en los Convenios internacionales Cfr. MOLINA FERNÁNDEZ, F. "Vigencia espacial de la ley penal", cit., pp. 34-35. donde contiene una excelente y extensa recopilación.

¹²³ TS, Auto de 23 de mayo de 2002 y Auto de 14 de junio de 2002. Al respecto propone CARRASCO JIMÉNEZ, P. en "La definición del terrorismo desde una perspectiva sistémica", Madrid, 2009, p. 206. definirlo como "*la acción violenta ejecutada por personas al servicio de una organización, con la intención de infundir miedo a un sector de la sociedad, y utilizar este miedo para tratar de alcanzar un fin político.*" en consonancia con la definición ofrecida por la RAE.

¹²⁴ GARCÍA SÁNCHEZ. B. *Límites a la ley penal en el espacio*, cit., pp. 60 y ss.

interno carece de regulación suficiente, contemplando aisladamente el apoderamiento ilícito de aeronaves en los arts. 39 y 40 de la LPPNA.

A su vez, el apartado p), se configura como una previsión de cierre que cumple una función de cajón de sastre, mediante el cual se trata de evitar la contravención de las disposiciones de los Tratados internacionales vigentes para España, o de otros actos normativos de una Organización Internacional de la que España sea miembro. Para dar con el origen de la discusión sobre el alcance de las obligaciones a las que genéricamente se refiere el apartado, debemos acudir a la STS 592/2014, de 24 de julio, referida a su vez en la STS 810/2014, de 3 de diciembre.

En ellas se diferencian los diferentes supuestos contenidos en el art.23.4 LOPJ en relación con el tráfico ilegal de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. Por una parte, se encuentra el apartado d) de este artículo, dirigido a los espacios marinos (aguas internacionales); por la otra nos remitiremos al apartado i) cuando el espacio extraterritorial sea terrestre. En consonancia, el apartado p) es una imposición *“con carácter obligatorio por un Tratado vigente para España o por otros actos normativos de una Organización Internacional de la que España sea miembro, en los supuestos y condiciones que determinen los mismos”*, lo que en opinión de FERNÁNDEZ-FONTECHA¹²⁵ da lugar por medio de una remisión normativa a una fuente de jurisdicción indirecta, en tanto que *“si se impone la persecución obligatoria, la condición solamente se da en su plenitud siempre que se den los supuestos y condiciones del Tratado, lo que exige una operación interpretativa de cada caso”*.

Finalmente, se aclara la distribución internacional de jurisdicción mediante la reforma al art. 23.5 introducida por la L.O. 1/2014, de 13 de marzo, de modificación de la L.O. 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, relativa a la justicia universal, La redacción del art. 23.5 LOPJ establece los supuestos en los

¹²⁵ FERNÁNDEZ-FONTECHA TORRES, M. “El caso de la jurisdicción universal”, en *El Derecho*, Madrid, 2014. Disponible en: <http://goo.gl/v6iV7T> [Fecha de última consulta: 18/06/2016].

que España debe inhibirse del conocimiento del delito en el ámbito penal. Respecto al apartado a) no parece necesario hacer posteriores comentarios, pues parte del respeto a la jurisdicción de los organismos judiciales internacionales, sin embargo, el apartado b).1º tiene mayor interés, pues supone que, en aquellos delitos donde estén involucradas las aeronaves no tripuladas, la jurisdicción pertenece a España siempre que en esta persiga el delito en primer lugar o, habiéndolo iniciado con posterioridad, el sujeto activo del delito se encuentre en su territorio o, estándolo, no se halle iniciado un procedimiento para su extradición al territorio donde se *“hubieran cometido los hechos o de cuya nacionalidad fueran las víctimas”*, atendiendo a los requisitos contenidos con posterioridad. Por tanto, la atribución de la jurisdicción radica en torno a la situación de sujeto activo en el momento de la persecución del delito, que se habrá de entender en consonancia con el art. 23.1 de la misma Ley, de tal forma que el sujeto contra el que se dirige la acción judicial debe haber iniciado la acción desde España, o haber producido el resultado en ella y permanecer en su territorio. De no hacerlo será necesario ejercitar la extradición.

CONCLUSIONES.

I

La primera, y en gran medida cual informa a las demás, es que la situación material que provoca el incompleto estado legislativo de las aeronaves no tripuladas, así como la dispersión normativa y competencial vigente para España, que está demostrando serias repercusiones en el sector privado, donde las PYMES encuentran serias dificultades para introducirse en el mercado de los trabajos aéreos que, en este preciso instante, está siendo absorbido por la Gran Empresa, fundamentalmente por la prohibición genérica contenida en el art. 150.1, *Primera* LNA. Las empresas de este tamaño, como es comúnmente sabido, tienen mayor capacidad de influir en los organismos públicos a través de la creación de *lobbies*, cuestión que se adivina como uno de los dos grandes lastres que en la actualidad está retrasando la esperada llegada de una regulación específica para los SANT.

II

Otra de las situaciones que está dilatando la regulación nacional, es la espera por el Ejecutivo de un marco definitivo en la normativa comunitaria. Por ahora la mayor parte de las aplicaciones de las aeronaves no tripuladas en el ámbito civil son potenciales, y su relativa novedad como un bien accesible al usuario medio, supone la ausencia de una legislación consolidada. Sin embargo, la propia naturaleza de estas aeronaves conlleva una amplísima movilidad, que está llamada a producir efectos en el territorio de una pluralidad de Estados, motivo por el cual la regulación unilateral a través de las leyes nacionales, demuestra ser insuficiente a la hora de garantizar la tutela judicial a nuestros nacionales, cuestión que ya se adivinaba a principios de siglo con el advenimiento de los ciberdelitos.

III

Esta regulación a través la reglamentación europea está llamada a crear un marco aeronáutico común, abocado a producir dos efectos principales, el primero es garantizar la seguridad de los ciudadanos europeos frente al marco de actuación de los drones, mientras que el segundo es asegurar que las instituciones europeas y las nacionales de los Estados Miembros cuentan con medios suficientes para responder con agilidad y contundencia a vulneraciones normativas.

IV

Es, sin embargo, en el marco del Estado, donde España encuentra sus mayores barreras a la hora de determinar al responsable penal de los delitos cometidos en el marco de los SANT. En primer lugar, porque la aplicación de nuestra Ley penal depende de conceptos imprecisos en la práctica Jurisprudencial, como es del espacio aéreo soberano, y que a nuestro parecer encuentran una rápida solución a través de la interpretación de las normas europeas. En segundo lugar, y con un cariz aún más preocupante, nos topamos en el ordenamiento con leyes excesivamente obsoletas respecto esta nueva realidad aeronáutica; y si bien es cierto que la aplicación analógica de las disposiciones penales especiales y de parte general dispuestas para las aeronaves, permite a nuestro derecho conocer de ciertos supuestos, no lo es menos que son leyes que no preveían este tipo de supuestos en el momento de su redacción, y que por tanto tienen un difícil encaje, y obligarán al juez nacional a realizar arduas tareas interpretativas, con el probable resultado de dilatar en exceso el dictado de futuras sentencias.

V

En lo respectivo a la concreta delimitación del lugar de comisión del delito sobre el que debe extenderse nuestra jurisdicción penal, no debe quedar duda alguna sobre la aplicación de la teoría de la ubicuidad, cuestión que parece dividir a la doctrina española pero que, por fortuna, el Tribunal Supremo tiene meridianamente clara, como hemos podido observar. Este criterio de la doctrina es especialmente favorable para los delitos aeronáuticos que involucran a los SANT, ya que al requerir el uso conjunto de la estación de tierra, desde donde en la mayoría de los casos se ejercita la acción, y el propio VANT, que el autor empleará para producir un resultado desconectado de su posición geográfica - pudiéndose por parte de terceros cometer un delito contra ambos desde una ulterior localización-, se garantiza una cobertura legal suficiente para crear un contexto de seguridad jurídica, reforzando así la función de prevención general negativa de la norma y, concluido el caso con el dictado de la sentencia, la función general positiva complementaria. Se fomenta así una primera línea de defensa disuasoria contra el uso por particulares, organizaciones y grupos criminales de los drones como medio para facilitar la comisión de otros tipos como, por ejemplo, los contenidos en el Tít. XVII, Cap. 3º del CP contra la salud pública o, con mayor probabilidad, alguna de las formas de homicidio de Lib. II, Tít. I del CP.

VI

En el caso de los territorios singulares la dificultad no trae causa en la naturaleza de los drones, y tampoco en la delimitación del lugar de comisión del delito en la medida en la que, de estar vigente la soberanía española, debemos justificar la aplicación de la ley penal a través de la teoría de la ubicuidad, y cuando no, podremos también recurrir a esta cuando el delito se cometa desde dichos territorios, y el resultado típico se produzca en nuestro territorio soberano o,

producido en ellos el resultado, la acción se lleve a cabo desde el territorio español; agregando los supuestos de excepción al principio de territorialidad contenidos en la LOPJ, como un refuerzo a la jurisdicción penal. La dificultad en este supuesto estriba en la propia normativa que atribuye la soberanía a nuestro Estado, cuestión que deberá resolverse con carácter previo por el Tribunal, antes de delimitar sobre que precepto se justifica la intervención o no de la justicia penal.

VII

Finalmente, en lo tocante a las excepciones al principio de territorialidad, cabe destacar la inaplicación del principio personal a las faltas contenidas en el Título III, Capítulo VIII de la LPPNA, salvedad que, sin embargo, no impide afirmar que este principio junto con el de protección no presentan una excesiva complejidad a la hora de extenderse hacia el ámbito aeronáutico. Preocupa más, no la aplicación a los SANT del principio de justicia universal, si no la configuración en la Ley española del mismo, que demuestra una tendencia recurrente a restringir la aplicación de nuestra normativa penal más allá de nuestro territorio soberano; lo que pone en tela de juicio el compromiso de España para con los tratados internacionales de los que forma parte, arriesgándose a posibles futuras sanciones.

BIBLIOGRAFÍA:

AENA. “Espacio aéreo”, en AENA, *Descubrir el control del tráfico aéreo*, 2015. Disponible en <http://goo.gl/0vpWT1> [Fecha de última consulta: 14/06/2016].

AGULAR ARANGUREN, A. “Código de derecho internacional: estudio preliminar y normas básicas”, Ed. Universidad Andrés Bello, Caracas, 2009, pp. 161-168. Disponible en <https://goo.gl/oxh1ds> [Fecha de última consulta: 14/06/2016].

ALBORNOZ, M. “Acerca del Concepto de Riesgo en Ciencia y Tecnología” en *Voces en el Fénix* nº8, Buenos Aires, 2011, pp. 72-77. Disponible en <http://goo.gl/d83JJw> [Fecha de última consulta: 10/06/2016].

ÁLVAREZ CHINCHÓN, J. “Del intento por acabar con la jurisdicción universal para el bien de las víctimas y del Derecho internacional: examen crítico de la Ley Orgánica 1/2014, de 13 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, relativa a la justicia universal” en *Revista de Derecho penal y Criminología*, IV (5), Ed. Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, 2014. Disponible en <http://goo.gl/jOXggU> [Fecha de última consulta: 10/06/2016]

AMNISTÍA INTERNACIONAL. “Análisis de Amnistía Internacional sobre la reforma de la jurisdicción universal en España tras la aprobación de la LO 1/2014”, Ed. Sección española de Amnistía Internacional, Madrid, 2014, pp. 13-16.

ANDRÉS DOMÍNGUEZ, A.C. *Derecho penal internacional*. Ed. Tirant Lo Blanch, Valencia, 2006, pp. 103 y ss.

ANTÓN ONECA, J.A. *Derecho penal. Parte General*, puesta al día por HERNÁNDEZ GUIJARRO Y BENEYTEZ MERINO, Ed. Akal, Madrid, 1986.

ANTONINI, M. “Lugar de comisión del delito (locus delicti commissi)” en D’ALESSIO J.A. (Dir.) / DIVITO, M.A. (Coord,) *Código Penal Comentado y Anotado (Artículos 1º a 78 Bis)*, Ed. La Ley, Argentina, 2005, p. 8.

APARICIO GALLEGO, J. “La aventura espacial y el orden jurídico”, en *Seminario de especialización en Derecho aeronáutico*, Madrid, 2007, pp. 71-86. Disponible en http://rseap.webs.upv.es/Anales/06/A_La_aventura_Espacial.pdf [Fecha de última consulta: 18/06/2016].

BACIGALUPO, E. “La teoría del dominio del hecho en la jurisprudencia del Tribunal Supremo”, Barcelona 2008. Disponible en <http://www.mpfm.gov.pe> [Fecha de última consulta: 14/06/2016].

BECERRA RAMÍREZ, M. / POVEDANO AMEZOLA, A. / TÉLLEZ CARVAJAL, E. “La soberanía en la era de la globalización”, en MÜELLER UHLENBROCK, K. T. / BECERRA RAMÍREZ, M. (Coords.), *Soberanía y juridificación en las relaciones internacionales*, Ed. Universidad Nacional Autónoma de México, Méjico, 2010, pp. 55-61. Disponible en <http://goo.gl/4ujklk> [Fecha de última consulta: 11/06/16].

BECK, U. (aut.) / ALBORES REY, J. (trad.), *La Sociedad del Riesgo Global*, Ed. Siglo Veintiuno, Madrid, 2002, pp. 225-227

BECK, U. *La Sociedad del Riesgo, hacia una nueva modernidad*, Ed. Paidós Básica, Barcelona, 1998, pp. 199-201, 203-212.

BONET PÉREZ, J. / OLESTI RAYO, A. “Recepción de los Tratados Internacionales” en *Nociones Básicas Sobre el Régimen Jurídico Internacional del Trabajo*, Ed. Huygens, Barcelona, 2010, pp. 107-108.

BUSTOS RAMÍREZ, J. *Obras Completas. Derecho penal Parte General*, Tomo I, Ed. Ara Editores, 2007, p. 404.

CARRASCO JIMÉNEZ, P. en “La definición del terrorismo desde una perspectiva sistémica”, Ed. Plaza y Valdés, Madrid, 2009, p. 206.

CEREZO MIR, J. *Curso de Derecho penal español. Parte General. I*. Ed. Tecnos, Madrid, 2004, pp. 145, 239-258, 275 y ss.

COLINO MARTÍNEZ, A (Dir.) *Diccionario Español de Ingeniería, aeronave no pilotada*, en *Real Academia de la Ingeniería*, Madrid, 2015. Disponible en

<http://diccionario.raing.es/es/lema/aeronave-no-pilotada> [Fecha de última consulta: 5/06/2016].

COM (2014)207 de 8 de abril de 2014, “Sobre una nueva era para la aviación - Abriendo el mercado al uso civil de los sistemas de aeronaves pilotadas remotamente de una forma segura y sostenible”, Bruselas, 2014.

CUELLO CONTRERAS, J, en *El Derecho penal español: Vol. II: Parte General. Teoría del Delito*, Ed. Dykinson, Madrid. 2002. pp. 275-276.

DE LA CUESTA AGUADO, P.M. “Clasificación de los delitos por sus elementos típicos”, en *Tipicidad e imputación objetiva*, Ed, Tirant lo Blanch, Madrid, 1996, pp. 70-86.

DE LA CUESTA AGUADO, P.M. *Inteligencia Artificial: retos normativos y jurídico-penales* (en prensa).

DICTAMEN DEL CONSEJO DE ESTADO. Dictamen 3407/2002 de 19 de diciembre de 2002, Madrid, 2005.

DIEZ DE VELASCO VALLEJO, M. *Instituciones de Derecho Internacional Público*, Ed. Tecnos, Córdoba, 2007, pp. 450-458.

DÍEZ RIPOLLÉS, J.L. *Derecho penal Español Parte General*, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2016, pp. 433-454

DIEZ ROCA, R. *Derecho penal General: ley orgánica 10/1995, de 23 de noviembre*, Madrid, 1996.

DIEZ SÁNCHEZ, J.J. *El Derecho penal Internacional (Ámbito Espacial de la Ley Penal)*, Ed. Colex, Madrid, 1990, pp. 57-58, 65-69, 81.

ESTAUN Y DIÉZ DE VILLEGAS, I. “La Organización de Aviación Civil Internacional. Las cinco Libertades del Aire”, en MENENDEZ MENEZDEZ, I. (Dir.) *Régimen Jurídico del Transporte Aéreo*, Ed. Civitas, Navarra, 2005, pp. 45-52.

FEIJOO SÁNCHEZ, B. “¿Transformación del Derecho penal por la protección de la estabilidad financiera internacional como bien jurídico global?” en *Anuario*

de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid, nº16, Ed. Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, 2012, pp. 121. Disponible en <https://goo.gl/Rx4zDX> [Fecha de última consulta: 17/06/2016].

FERNÁNDEZ MERINO, F. *et al.* “Los Sistemas no Tripulados”. Ed, Centro Superior de Estudios de La Defensa Nacional, Madrid, 2012, pp. 1-8, 55-62 y 97-131. Disponible en <http://goo.gl/oulEVd> [Fecha de última consulta: 02/05/2016]

FERNÁNDEZ-FONTECHA TORRES, M. “El caso de la jurisdicción universal”, en *El Derecho*, Madrid, 2014. Disponible en: <http://goo.gl/v6iV7T> [Fecha de última consulta: 18/06/2016].

FIERRO RODRÍGUEZ, D. “Los caracteres generales del principio *non bis in idem*”, Madrid, 2013. Disponible en <http://goo.gl/IGWx3W> [Fecha de última consulta: 06/05/2016].

FUNDACIÓN BBVA. *Dron, adaptación al español de drone*, 2014. Disponible en <http://www.fundeu.es/recomendacion/dron-adpatacion-al-espanol-de-drone/> [Fecha de última consulta: 06/04/2016].

FUNDACIÓN WOLTERS KLUWER, “Informe 2014, Observatorio de la Actividad de la Justicia”, Ed. Fundación Wolters Kluwer, Madrid, 2014, pp.55-58; Disponible en <http://goo.gl/hWJaAZ> [Fecha de última consulta: 18/06/2016]

G. VIADA, N. “Derecho penal y Globalización. Cooperación Penal Internacional”. Ed, Marcial Pons, Barcelona, 2009, pp. 104-106.

GARCÍA DE LA CUESTA, J. *Terminología Aeronáutica, Diccionario Aeronáutico Inglés-español*, Ed. Díaz de Santos, 2003, Madrid, p.122. Disponible en <https://goo.gl/zasgPb> [Fecha de última consulta: 06/04/2016].

GARCÍA MEXÍA, P. (Dir) *et al*, “Principios de Derecho de Internet”, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2005, pp. 104-111.

GARCÍA SÁNCHEZ. B. *Límites a la ley penal en el espacio*, Ed. Atelier, Barcelona, 2004, pp. 49-54 y 61, 69-70.

GIL IBAÑEZ, A. “Jerarquía y Tipología Normativa, Procesos Legislativos y Separación de Poderes en la Unión Europea: Hacia un Modelo más Claro y Transparente”, en *Horizonte 2014*, nº5, Ed. Instituto de Estudios Europeos, 2002, p.15. Disponible en <http://goo.gl/Zg3PCU> [Fecha de última consulta: 06/04/2016].

GÓMEZ PUENTE, M. “Infraestructura de la Navegación y el Transporte Aéreos”, en *Derecho Administrativo Aeronáutico*, Ed. Iustel, Madrid, 2006, pp. 199-200.

GONZÁLEZ TAPIA, M. I., “El concepto de delito a distancia”, en *El Código Penal de 1995, cinco años después*, Ed. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba, Córdoba, 2002, p. 101.

GONZÁLEZ TAPIA, M.A. “El lugar de comisión del delito”, en *Hacia una justicia internacional: XXI Jornadas de Estudio: 9 a 11 de junio de 1999*, Ed. Ministerio de Justicia, Madrid, 2000, pp. 345-374. Disponible en: <http://goo.gl/M948oE> [Fecha de última consulta: 06/04/2016].

GUERRERO LEBRÓN, M.J./CUERNO REJADO, C./MÁRQUEZ LOBILLO, P. “La integración de aeronaves no tripuladas civiles en el espacio aéreo no segregado: situación de la normativa en España” en *Revista Latinoamericana de Derecho Aeronáutico*, nº 19, Buenos Aires, 2014. Disponible en <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=68934> [Fecha de última consulta: 15/05/2016]

GUNDERSEN, C. et al. (Aut.) / SCHOUENBORG, L. “The US Drone Program and International Law”, Ed. Roskilde University, Dinamarca, 2013, pp. 43-69. Disponible en <http://rudar.ruc.dk/bitstream/1800/13650/1/Final.pdf> [Fecha de última consulta: 02/06/2016]

GUTIERREZ ESPADA, C. / CERVELL HORTAL, M.J. “Sistemas de armas autónomas, drones y derecho internacional” en *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, nº 2, Madrid, 2013. Disponible en <http://revista.ieee.es> [Fecha de última consulta: 14/06/2016]

Instituto Internacional de Investigación para la Paz de Estocolmo (SIPRI). “Yearbook: Armaments, Disarmament and International Security”, en *Banco Mundial, Gasto militar (% del PIB)*, Washington, 2014.

JAKOBS, G. *Derecho penal parte general, fundamentos y teoría de la imputación*, Ed. Marcial Pons, Madrid, 1997, pp. 142-144.

JIMENEZ DE ASUA, L. *Tratado de Derecho penal, Tomo II. Filosofía y Ley Penal*, Ed. Losada, Buenos Aires, 1964. p. 823.

LOCHBIHLER, B. / CRONBERG, T. / LAMBERT, J. / LUNACEK, U. *Propuesta de Recomendación destinada al Consejo*, Bruselas, 2013, pp. 1-4. Disponible en: <http://goo.gl/9IGQXi> [Fecha de última consulta: 01/05/2016].

LÓPEZ CALAZA-RAMURO, S. “Cooperación Judicial Internacional. Extradición y Euroorden”, en *Revista General de Derecho Procesal, nº2*, Ed. Iustel, Madrid, 2003, pp. 13-14. Disponible en: <http://goo.gl/QQK3tX> [Fecha de última consulta: 20/06/2016].

LÓPEZ CAMELO, R.G. / JARQUE, G.D. *Curso de Derecho penal Parte General*, Ed. Edius, Argentina, 2004, p. 99.

LUZÓN PEÑA, D.M. *Lecciones de Derecho penal, parte general*, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2016, pp. 155-165, 501-522.

MANSO PORTO, T. “Delitos Contra la Seguridad de la Aeronave”, en FARALDO CABANA, P. (Dir.) / BRANDARIZ GARCÍA, J.A. (Coord.), *Comentarios a la Legislación Penal Especial*, Ed. Lex Nova, Madrid, 2012, pp. 333-352.

MARTINEZ GUERRA, A. “La reforma de la “molesta” jurisdicción universal y sus primeras consecuencias”, en *Eunomía. Revista en Cultura de la Legalidad*, nº 7, 2015, pp.7-9. Disponible en <http://goo.gl/FUBiFm> [Fecha de última consulta: 08/06/2016]

MARTINEZ HERRANZ, I. “Termodinámica de la atmósfera”, en *IAA. Ingeniería aeronáutica y astronáutica*, nº 397, Ed. Universidad Politécnica de Madrid, Madrid, 2010, pp. 28-39. Disponible en <http://goo.gl/TuHstm> [Fecha de última consulta: 17/06/2016].

MECA GÁVILA, I. / LÓPEZ QUIROGA, J. “Régimen jurídico de la seguridad en la navegación aérea” en FERNANDO MARTÍNEZ, S. (Dir.), *Aspectos Jurídicos y Económicos del Transporte. Hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*, Ed. Universitat Jaume I, Castelló de la Plana, 2007, pp. 4 y 20-21.

MENDOZA CALDERÓN, S. “Los principios que rigen la aplicación de la Ley Penal en el espacio”, en *La aplicación de la Ley Penal en el espacio: la trascendencia del principio de justicia universal en España*, *Revista Penal*, n.º 20, Ed. Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, 2007, p. 123. Disponible en <http://rabida.uhu.es/dspace/handle/10272/12153> [Fecha de última consulta: 16/06/2016]

MENENDEZ MENEZDEZ, I. (Dir.) *et al.* “Régimen Jurídico del Transporte Aéreo”, Ed. Thomson Civitas, Navarra, 2005, pp. 31-253 y 683-705.

MEZGER, E. *Tratado de Derecho penal*, edición revisada y actualizada por RODRIGUEZ MUÑOZ, J.A., Ed. Revista de Derecho Privado, Madrid, 1995.

MOLINA FERNÁNDEZ, F. “Vigencia espacial de la ley penal”, en LASCURAÍN SÁNCHEZ, J.A. (Aut.) / BACIGALUPO SAGGESE S. (Aut.) / RODRÍGUEZ MOURULLO, G. (coord.), *Introducción al Derecho penal*, Ed. Thomson Reuters - Civitas, Madrid, 2011, pp. 1-45.

MORA SANGUINETTI, J.S., “El funcionamiento del Sistema Judicial: Nueva evidencia comparada”, en BANCO DE ESPAÑA, *Boletín Económico, noviembre 2013*, Ed. Banco de España, Madrid, 2013, pp. 57-67. Disponible en <http://goo.gl/7xyrLI> [Fecha de última consulta: 12/06/2016].

MUÑOZ CONDE, F. / GARCÍA ARÁN, M. *Derecho penal parte general*. Ed, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2015, pp. 72,109-112, 163-183, 219-221.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL. *Sistemas de Aeronaves no tripuladas (UAS)*, Circular 328, 2011, Glosario.

ORTIZ PRADILLO, J.C. “La investigación del delito en la era digital. Los derechos fundamentales frente a las nuevas medidas tecnológicas de investigación”, Ed.

Fundación Alternativas, 2013, pp.13-14. Disponible en <http://goo.gl/xQDIHu> [Fecha de última consulta: 01/04/2016].

ORTS BERENGUER, E. / GONZÁLEZ CUSSAC, J.L. *Compendio de Derecho penal (parte general y parte especial)*, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2015, pp. 85-87, 95-96, 105-111, 333-340.

OSPINA MOSQUERA, N.C. (Aut.) / PAREJO ALFONSO, L. (Coord.), *La Política Comunitaria del Cielo Único Europeo. Reflexiones sobre su impacto en el principio de Soberanía. Repercusiones en la Liberalización del Transporte Aéreo. Principios y Mecanismos de Estructuración*. Ed, Universidad Carlos III, Getafe, 2005, pp. 38-54. Disponible en <http://e-archivo.uc3m.es/handle/10016/566> [Fecha de última consulta: 20/06/2016].

PARADA VÁZQUEZ, J.D. *Derecho aeronáutico*, Ed. Marcial Pons, Madrid, 2000, pp. 29 y 353.

PIGRAU SOLÉ, A. “Los Casos Relativos a la Persecución Penal del Genocidio, los Crímenes de Guerra y los Crímenes contra la Humanidad”, en *La Jurisdicción Universal y su Aplicación en España, La Persecución del Genocidio, Los Crímenes de Guerra y Los Crímenes Contra la Humanidad por Los Tribunales Nacionales*, Ed. Generalitat de Catalunya, Barcelona, 2009, pp. 93-108. Disponible en <http://goo.gl/tgwi5C> [Fecha de última consulta: 20/06/2016].

POVEDA CRIADO, M.A. “Delitos en la Red: Cibercrimen, ciberdelitos, ciberseguridad, ciberespionaje y ciberterrorismo”, Ed. Fragua, Madrid, 2015, pp. 52 a 53, 105 a 108, 165 a 162.

QUINTERO OLIVARES, G. *Parte General del Derecho penal*, Ed. Thomson Reuters, Pamplona, 2010, p. 145, 159-163, 165-172.

REUS MARTÍNEZ, N. “Ley Penal y Territorialidad”, en *Revista jurídica de la Comunidad de Madrid* nº16, Madrid, 2003, pp. 171-232. Disponible en <http://goo.gl/X3BQPe> [Fecha de última consulta: 08/06/2016]

RODRÍGUEZ CARRIÓN, A. *Lecciones de Derecho Internacional Público*, Ed. Tecnos, Madrid, 2006, p. 472.

SALINAS, L.T. *El porvenir del tráfico aéreo: comentarios a la conferencia de Chicago*, en *Revista de estudios políticos*, nº 17, pp.175-176. Disponible en <https://goo.gl/Oct9nZ> [Fecha de última consulta 10/6/2016].

SÁNCHEZ DÍEZ, J.J. “La Ley Penal en el espacio. Teoría general y análisis de la legislación española”, Ed. Universidad de Alicante, Alicante, 1987, p. 365-386. Disponible en <https://goo.gl/5V11A5> (parte 1) y <http://goo.gl/eYXWx5> (parte 2) [Fecha de última consulta: 19/06/2016].

SANZ ENCINAR. A. “El concepto jurídico de responsabilidad en la Teoría General del Derecho”, en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, Nº4, Madrid, 2000, pp. 27 y ss. Disponible en <https://goo.gl/5sjuOp> [Fecha de última consulta: 18/06/2016].

SANZ FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA. S. “100km Altitude Boundary for Astronautics”. Ed, Fédération Aéronautique Internationale, París, 2012. Disponible en <http://www.fai.org> [Fecha de última consulta 05/06/2016].

SIERRA, H. M. / CANTARO, A. S. *Derecho penal Parte General*. Ed, Edius, Bahía Blanca, 2005, pp. 105-113.

TAPIA SALINAS, L. *Derecho Aeronáutico*, Ed. Bosch, Barcelona, 1993, pp. 148-149, 171-172.

VARGAS REBOLLO, R. “El delito de tráfico ilegal de personas y la (in)competencia de la jurisdicción española en aguas internacionales”, en *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, Nº 11-09, Barcelona, 2009, pp. 11-14. Disponible en <http://criminet.ugr.es/recpc/11/recpc11-09.pdf> [Fecha de última consulta: 18/06/2016].