

320809
32
20



UNIVERSIDAD DEL VALLE DE MEXICO

PLANTEL TLALPAN

ESCUELA DE DERECHO

CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA

U.N.A.M.

EL SECUESTRO AEREO. PROPUESTA DE
CODIFICACION Y SU PUNIBILIDAD EN
EL DERECHO PENAL MEXICANO.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

T E S I S
QUE PRESENTA:

ROBERTO SAENZ GARCIA
PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO.

ASESOR DE TESIS:

LIC. MA. DOLORES TAVIZON A.

MEXICO D.F. AGOSTO 1991.



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

**TESIS: "EL SECUESTRO AEREO, PROPUESTA DE CODIFICACION Y SU
PUNIBILIDAD EN EL DERECHO PENAL MEXICANO".**

I N D I C E

	Pag.
PROLOGO.	I
INTRODUCCION.	III
CAPITULO I.	
ANTECEDENTES HISTORICOS DEL TRANSPORTE AEREO.	1
1.1. Definición de Transporte.	10
1.2. Definición de Aeronave.	15
A. Definición de Derecho Aeronáutico y sus relaciones con otras ramas del Derecho.	21
1.1.3. Medios de la Actividad Aviatoria Civil.	31
1.1.4. El Contrato de Transporte.	36
CAPITULO II.	
ORGANISMOS QUE RIGEN A LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.	
2.1. La Aviación Civil Internacional.	43
2.2. La Organización de las Naciones Unidas.	46
2.3. La Organización de la Aviación Civil Internacional.	58
2.4. Tratados Internacionales referentes a la Aviación Civil Internacional.	63
2.5. Convenio de Tokio, Japón, del 24 de Septiembre de 1963.	67

	Pag.
2.6. Secretaría de Comunicaciones y transportes y la Ley de Vías Generales de Comunicación.	75

CAPITULO III.

DERECHOS REALES SOBRE LA AERONAVE.	82
3.1. Requisitos de Aeronavegabilidad de la Aeronave.	84
3.2. El Personal de la Actividad Aviatoria Civil.	88
3.3. El Comandante de la Aeronave.	94
3.4. Hechos y Actos cometidos a bordo de una aeronave.	100
3.5. Atribuciones Jurídicas del Comandante de una aeronave.	104

CAPITULO IV.

EL SECUESTRO AEREO.

4.1. Definición de Secuestro.	107
4.2. Definición de Secuestro Aéreo en el Derecho Penal Mexicano.	109
4.3. Análisis del Tipo.	112
4.4. Repercusiones Jurídicas del Secuestro Aéreo.	119
4.5. Posibles ilícitos cometidos a bordo de una aeronave secuestrada.	124
4.6. Procedimiento Técnico a seguir por la Tripulación en caso de secuestro.	131
4.7. Medidas Internacionales de Seguridad para la Prevención del Secuestro Aéreo.	137

CAPITULO V.**PROPUESTA DE CODIFICACION DEL SECUESTRO AEREO EN NUESTRA
LEGISLACION PENAL FEDERAL.**

5.1.	El Secuestro Aéreo en nuestra legislación Penal Federal.	140
5.2.	Análisis y Crítica de los Artículos 170 y 172 Bis del Código Penal para el Distrito Federal.	145
5.3.	Jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la nación de 1917 a 1991.	151
5.4.	Propuesta de Codificación, Opinión personal al respecto.	155

CONCLUSIONES.	158
----------------------	------------

BIBLIOGRAFIA.	161
----------------------	------------

ORDENAMIENTOS JURIDICOS CONSULTADOS.	164
---	------------

P R O L O G O

El hombre por su paso en la historia, ha tenido la necesidad de recorrer grandes distancias a un costo de tiempo muy elevado, y observando que su necesidad se traducía en reducir dichos tiempos al trasladarse de un lugar a otro, formó la invención del avión en su afán de imitar el vuelo de los pájaros.

El fenómeno del vuelo le resultaba casi imposible - al hombre, en virtud de carecer de medios propios para hacerlo, y ello le llevó a crear máquinas lo suficientemente sofisticadas y perfectas para poder vencer, en primer lugar su deseo de volar, y en segundo, las fuerzas físicas naturales a las que tendría que enfrentarse en el gran espacio inexplorado. Así las cosas, surge la realización del sueño del hombre mediante la aparición de la aviación.

La aviación es, desde mi muy particular punto de vista, una carrera fascinante, de la cual somos pocos los afortunados de poder pertenecer a ella, ya que volar y poder vencer los retos que se nos plantean al atravesar la atmósfera terrestre no es una labor fácil, ya que ello implica un gran riesgo y es, en ulterior instancia, el objetivo a seguir por el piloto para poder realizar un vuelo seguro.

Como resultado de lo anterior, al haber vencido los retos anteriormente expuestos, y al formar parte de este medio tan especial, ya que a la fecha ostento el Título de Piloto Aviador de Ala Fija, con capacidad para volar aeroplanos y al ser a la vez, radiotelefonista aeronáutico restringido, durante mis experiencias adquiridas en el estudio de mi carrera profesional de Licenciado en Derecho, se fue generando

do en mí la inquietud de poder contribuir de alguna forma respecto de uno de los percances hoy en día más frecuentes dentro de la aviación civil comercial internacional, y de los cuales nuestro país no se encuentra exento, me refiero al secuestro aéreo.

En nuestra Codificación Penal se contempla al secuestro aéreo en forma genérica, sin adentrarse al análisis de todos y cada uno de los ilícitos que se pueden llegar a cometer a bordo de una aeronave secuestrada, es decir, el tipo penal contemplado en nuestro Código Penal sólo analiza la desviación de la ruta de una aeronave, sin contemplar los posibles ilícitos, actos y hechos jurídicos que pueden ocurrir a bordo de las aeronaves.

En la actualidad existen un gran número de Tratados y Convenios Internacionales respecto del secuestro aéreo de los cuales México es país signatario, pero la realidad es que hasta hoy en día no existe pena suficiente para aquella persona que se apodere ilícitamente de una aeronave.

Tomando en cuenta lo anterior, me propongo hacer un análisis de este ilícito y ofrezco, de antemano, realizar alguna aportación dentro de mis conclusiones, que culminen con una propuesta de modificación a la regulación jurídica penal existente dentro de nuestro Derecho Penal Federal, esto para poder concluir un sueño en mi vida, tanto de Piloto Aviador como de Licenciado en Derecho.

I N T R O D U C C I O N

El secuestro de aviones es una figura delictiva de aparición muy reciente. En la década de los setenta y aún en la de los ochenta fue particularmente aguda la incidencia de este tipo de acciones, que afectaron en una elevada proporción a la aviación civil comercial internacional. Los móviles que han explicado la conducta de los autores ha sido de diferente naturaleza: el pago de una recompensa, la propaganda política, el secuestro de un pasajero célebre, etc., por lo que el presente trabajo tiene por objeto hacer extensiva la definición de secuestro aéreo, y a la vez, aportar elementos y puntos de vista para su tipificación y su punibilidad en nuestra Ley Penal Federal, toda vez que consideramos que es un renglón importante que por seguridad nacional, debería ser observado en forma más detallada por el legislador en la materia.

En el Capítulo primero de nuestra investigación, señalaremos los antecedentes históricos del transporte aéreo, definiremos al mismo, a la aeronave, y describiremos al Derecho Aeronáutico y sus relaciones con otras ramas del Derecho. Asimismo, y a manera de hacer comprensible la aplicación del Derecho Aeronáutico, enlistaremos los medios de la actividad aviatoria civil, para concluir el presente capítulo con el contrato de transporte.

Dentro del segundo Capítulo, ubicamos a los Organismos que rigen a la aviación civil internacional, distinguiendo, en primer lugar, la aviación civil comercial para continuar con la Organización de las Naciones Unidas y un Organismo Especializado de la misma como lo es la Organización de la Aviación Civil Internacional. Cabe señalar que un punto impor

tante dentro del presente capítulo lo ocupa la relación de --
Tratados y Convenios Internacionales referentes a la Aviación
Civil, y hacemos un análisis de la Convención de Tokio del 14
de septiembre de 1963, de la cual México es país signatario, -
Convenio éste que delimita las normas internacionales aplica-
bles a todo aquél que se apodere ilícitamente de una aeronave.
Por último, hacemos un señalamiento de las atribuciones de la
Secretaría de Comunicaciones y Transportes y una síntesis de
la Ley de Vías Generales de Comunicación.

A lo largo del tercer Capítulo, abordaremos los De-
rechos reales sobre la aeronave, los requisitos de aeronavega-
bilidad de la misma y el personal de la actividad aviatoria -
civil, destacando en éste las atribuciones jurídicas del Co-
mandante de la aeronave y su intervención en los actos y he-
chos jurídicos cometidos a bordo de la aeronave.

En el Capítulo central de nuestro trabajo que es el
cuarto, definiremos al secuestro aéreo y analizaremos desde -
distintos puntos de vista al mismo, empezando por la defini-
ción que del mismo hace nuestro Código Penal, el análisis del
tipo, y las repercusiones jurídicas del secuestro. Dentro de
la aeronave secuestrada pueden cometerse distintos ilícitos, -
que van desde la tortura hasta el homicidio, por lo que nos --
ocuparemos en citar los posibles ilícitos que pueden cometer-
se a bordo de una aeronave secuestrada, estudiaremos el proc-
edimiento técnico a seguir por la tripulación en caso de secu-
estro y enunciaremos algunas medidas internacionales de segu-
ridad para la prevención del secuestro.

Para concluir con nuestra investigación, dentro del
Capítulo quinto propondremos una propuesta de codificación --
del secuestro aéreo en nuestra legislación Penal Federal, y -

haremos un análisis y crítica de los artículos 170 y 172 Bis del Código Penal para el Distrito Federal, citaremos la Jurisprudencia aplicable al caso, y, por último, emitiremos una -- propuesta de codificación del secuestro aéreo y daremos nuestra opinión personal al respecto.

Esperamos con esto poder contribuir para la seguridad de las aeronaves que vuelen sobre nuestro territorio nacional y para todas aquellas que en estos momentos se encuentran volando sobre los grandes cielos que cubren a nuestro -- planeta.

CAPITULO I.

ANTECEDENTES HISTORICOS DEL TRANSPORTE AEREO.

El origen de la navegación es antiquísimo, y la historia de sus progresos se confunde con la historia de la civilización. Sin embargo, puede decirse que la navegación propiamente dicha empieza con los fenicios hacia el año 1900 A.C.

La relación más antigua con avisos de autenticidad en el campo de la aviación es la de Arquitas, distinguido matemático de la escuela de Pitágoras, contemporáneo de Platón, que vivió en el siglo IV A.C., Arquitas es notable por sus -- contribuciones a la ciencia y se le ha considerado como funda dor de la mecánica científica. Entre sus invenciones mecáni-- cas ofrece interés una paloma volante hecha de madera, la cual llegó a ser una de las maravillas de la antigüedad (1).

Es Leonardo da Vinci (1452-1519) el primero en plas-- mar en papel sus nociones sobre el vuelo humano, es él quien -- por vez primera describe los principios fundamentales del ---- vuelo (2). Sus diseños de aparatos más pesados que el aire die ron solución al problema, y si bien no lo pudo constatar, sirvió de base para la aviación moderna.

Desde Leonardo da Vinci existe un intervalo de dos -- siglos sin que se hubiere logrado algo respecto del vuelo mecá-- nico del hombre. Es hasta 1678 cuando un francés llamado Bes-- nier inventó un sencillo mecanismo para intentar el vuelo hum no, y, sin embargo, en 1595 el italiano Fausto Venanzio logró un invento trascendental que fue el paracaídas, esencial para la seguridad de los pilotos.

(1) Walker, Ernest. Aviación o Vuelo Humano. Editorial Aeronautics Education Fundation. Estados Unidos, 1969. Pag 17

(2) Navegación Aérea. C.I.A.A.C. México, 1978 Pag. 3

Se podría decir que la navegación propiamente hablando nació una vez que el hombre subió por primera vez en un --- globo libre, lo cual ocurrió en París el 21 de noviembre de -- 1783, cinco meses después de que sus inventores, los hermanos Montgolfier iniciaron sus demostraciones públicas de su invento.

Entre 1872 y 1890 Ader construyó varios aparatos volantes. El que terminó en 1890 estaba provisto de una máquina y una hélice de cuatro hojas. En el otoño de ese mismo año se probó la máquina y se dice que realizó un salto de cincuenta - metros destruyéndose la máquina a su caída, por lo que el in--ventor repitió la construcción y en octubre de 1897 probó otra máquina, que según se dice, voló mil pies, pero ésta también - se destruyó. La historia de Ader revela una gran determinación por volar, y sus huellas son más confusas que las de cualquier protagonista de la historia del vuelo (3).

Desde Ader hasta los hermanos Wright la lista de precursores de la aviación es relativamente extensa, sobre todo - en los últimos años del siglo pasado y los primeros de nuestro siglo, y es hasta el 7 de diciembre de 1903 cuando los herma--nos Wilbur y Orville Wright, de Estados Unidos de Norteamérica vuelan en un avión más pesado que el aire.

Los hermanos Wright, Wilbur y Orville, fueron hijos del obispo Milton y Susan Catherine Koerner. Wilbur nació el - 16 de abril de 1867 cerca de New Castle, Indiana, y Orville en Dyton, Ohio, el 19 de agosto de 1871. En 1896 los hermanos tomaron en serio a la aviación. Pensaban que si el problema del vuelo no se había resuelto era porque nadie había tenido, hasta entonces, la práctica adecuada. En 1900 empezaron a experi--

(3) Walker, Ernest. Opus Cita. Pag 20

mentar con un aparato que recibió el nombre de Kitty Hawk. Esta máquina debía de volar como un cometa y con un hombre a bordo y con un viento de quince a veinte millas por hora. El primer vuelo duró doce segundos con Orville a bordo, se elevó y navegó hacia adelante sin reducir su velocidad, y por último aterrizó sin romperse (4). Para el 4 de octubre de 1905, Wilbur logró el primer vuelo de más de media hora de duración, - siendo reconocidos por ello como los padres de la aviación.

En 1909, Luis Bleirot cruza por vez primera el Canal de la Mancha en un avión con motor de ciclo radial y con propulsión de hélices, y el mismo año el inglés Caddu y los franceses Paulman y Farman realizan vuelos sucesivos de 65, - 153 y 241 Kilómetros de extensión.

El 23 de septiembre de 1910 el peruano Jorge Chávez Dartell cruza los Alpes en un avión. Vuela desde Briga en Suiza hasta Domodóssola, Italia, hazaña que le costó la vida al momento de aterrizar (5).

Si bien hasta entonces los vuelos realizados presagiaban el futuro desarrollo de la aviación, ésta comenzó a -- tomar gran importancia con los vuelos transoceánicos. En 1919 se realizaron dos cruces del Atlántico Norte en un avión. El primero lo comenzaron cuatro aviones navales de los Estados Unidos el 16 de mayo: partieron de Terranova y sólo uno de -- ellos, pilotado por el Comandante A.C. Read, logró cumplir -- con dos escalas el recorrido, arribando el 31 de ese mes a Plymouth, Inglaterra. El otro fue el notable vuelo directo de los aviadores británicos John Alcock y Arthur Witten, que el 14 de junio de 1919 volaron desde Terranova hasta Clidfen en Irlanda, sobre una distancia de 3041 Kilómetros, en 16 horas

(4) Giscard D' Estaing. El Libro Mundial de los Inventos. Editorial Maeva, Madrid, España. 1990 Pag 37

(5) Enciclopedia Temática. El Mundo en su Mano. Editorial Cárdenas México. 1979 Pag 223

y 12 minutos. Ese mismo año, dos pilotos australianos, Ross y Keith Smith, lograron unir por aire Australia e Inglaterra.

Sin lugar a dudas, una de las más grandes hazañas - de la aviación civil, es la del norteamericano Charles A. --- Lindberg de América a Francia, considerado este vuelo como uno de los más dramáticos de la historia. A sus veinticinco años, salió de Nueva York en su aeroplano, El Espíritu de San Luis, la mañana del 20 de mayo de 1927, y llegó la noche del día -- siguiente al aeródromo de Bourget, en París, después de haber recorrido tres mil seiscientos veitiseis millas en 33 horas y 30 minutos. El vuelo de este piloto fue un gran reto para la aviación civil, ya que a pesar de haber estado encerrado en - su aeroplano, necesitaba de un periscopio para poder ver hacia adelante del avión. Contaba también con dos ventanillas a los lados del avión, lo que le permitía navegar viendo hacia los lados del avión, es decir, observando el terreno, ya que las primeras catorce horas de vuelo pudo observar las costas de - Terranova, lo que le permitió observar la deriva y orientarse con bastante exactitud. Una vez pasado esto, siguió volando - bajo, atravesó el Canal de la Mancha a una mayor altura y pasó al oeste de Cherbourg, Francia, siguiendo el Senna para ate-- rrizar posteriormente en Le Bourget, llegando de esta forma a ser el héroe de su época (6).

El 14 de octubre de 1927 tiene lugar la primera tra-- vesía del Atlántico Sur (San Luis de Senegal a Natal, Brasil), y fue realizada por los franceses Breguet Dieudonne Costes y Joseph le Brix, en un avión francés, con un recorrido total - de 3400 Kilómetros en un tiempo de 18 horas y 15 minutos.

(6) Enciclopedia de Conocimientos. El Tesoro de la Juventud. W.M. Jackson Editores. Estados U. dos, 1970. Pag 168

La conquista del Pacífico Sur fue el hecho más importante de 1928, ejemplo de las medidas de seguridad que se tienen que tomar para el vuelo. El 31 de mayo del mismo año, la "Cruz del Sur" salió de San Francisco, California, en vuelo -- transpacífico, y ocho días más tarde, después de 7,000 Kilómetros de recorrido en vuelo sobre agua, llegaron a Brisbane, Australia, con piloto y jefe de escuadrón el Capitán Charles Kinsford y Charles P. Ulm, dos americanos, lo que constituyó la travesía más larga de la época.

Una brillante página de la aviación mexicana la llena el glorioso Capitán Piloto Aviador Emilio Carranza, ídolo de nuestro país, quien en vuelo de una sola escala cubrió la distancia de 2,200 millas entre la ciudad de México y la ciudad de Washington D.C. El propósito de nuestro glorioso aviador era corresponder un vuelo de amistad con el Coronel Charles A. Lindberg que había hecho a nuestra ciudad capital. Carranza salió de México el 11 de junio de 1928. Voló a Washington por Nueva Orleans, aterrizó en Carolina del Norte obligado por una espesa niebla y el mal tiempo; después de descansar varias horas y cuando la niebla aclaró, volvió a su curso y llegó a la ciudad de Washington, y después de volar en círculos por dicha ciudad, aterrizó perfectamente. Desgraciadamente, terminó en tragedia al caer su aeroplano en Catham, New Jersey, poco después de su partida de Nueva York en su viaje de regreso a nuestro país.

El siguiente record mundial de la época, ya que se trató de un viaje alrededor del mundo, fué el de Howard Hughes, y su tripulación, quienes salieron de Nueva York siguiendo la ruta por París, Moscú, Siberia, Alaska, Mineápolis, para más tarde retornar a su punto de partida, es decir, Nueva York.

Para los comienzos de la Segunda Guerra Mundial, en 1938, la industria aeronáutica sufrió grandes adelantos, ya que tenía por objeto crear aviones con mayor capacidad de carga y con capacidad de desarrollar grandes velocidades. En --- 1938 el aeropuerto de Nueva York era el más antiguo del mundo, y empezaron a aparecer los aviones fabricados por Mac-Donald Douglas y Boing. Vinieron enseguida las reformas con tren de aterrizaje plegable, la hélice de paso variable, el monoplano metálico y el empleo de aleaciones de aluminio muy resistentes para la construcción de aviones.

Durante la Segunda Guerra Mundial, los ingleses perfeccionaron el motor Roll Royce Merlin, tratando de lograr -- mayores velocidades y altitudes, y junto con los Estados Unidos empezaron a experimentar con un nuevo tipo de motor que -- no necesitara hélices.

Cuando la Guerra se encontraba en su apogeo, el alemán Heinkel perfeccionaba su motor a reacción, consistente en una turbina capaz de admitir aire en sus cámaras de combustión para después arrojarlo a grandes velocidades por su tobera de escape, y el 27 de agosto de 1939 lo pone a prueba, logrando -- un éxito total. El inconveniente del motor era el excesivo --- ruido para el piloto, así como la vibración que se producía en la estructura de la aeronave, mismas que perfeccionó, dando -- con esto un paso muy significativo para la aviación civil -- comercial internacional, ya que con este motor se podría viajar a mayores altitudes y velocidades, reduciendo con ello el tiempo de vuelo.

Con el invento de este gran motor, la aviación vol-- vió a sufrir un cambio enorme, ya que permitió la construcción

de aviones mucho más rápidos y con mayor capacidad de carga y pasaje. El primer vuelo de un avión comercial a reacción se llevó a cabo el 2 de mayo de 1952 entre Londres y Johannesburgo, con un recorrido de 10,750 Kilómetros en 17 horas y 6 minutos.

Con el paso del tiempo las velocidades de estos aparatos se incrementaron notablemente, y el 14 de octubre de 1947, por vez primera, el aparato denominado "Bell XI", cruzó la barrera de la velocidad del sonido, aparato que fue pilotado por Chuck Yeager.

En nuestros días, los avances más notorios los ocupa la aviación militar, ya que estos aviones se perfeccionan día con día, y algunos de ellos alcanzan velocidades hasta de tres veces la velocidad del sonido.

El primer vuelo de un avión supersónico comercial fue efectuado por un avión británico llamado "Concorde", que fue construido el 2 de mayo de 1969 para lograr su primer vuelo comercial en 1976.

Con la aparición de vuelos comerciales regulares, se hizo necesario establecer una reglamentación de dichos vuelos a nivel internacional. La Organización de la Aviación Civil Internacional, fundada en 1944 mediante la Convención de Chicago, es el organismo mundial que tiene por objeto la regulación del vuelo de las aeronaves a nivel mundial, ya sean privadas o comerciales las aeronaves, con el objeto de establecer las medidas internacionales para la realización de un vuelo seguro.

A continuación enunciamos en un cuadro la relación - de fechas más importantes para la aviación civil internacional.

9 de octubre de 1890.- Primer vuelo de un avión a motor, pilotado por el francés Clement Ader; simple salto de 50 metros.

17 de diciembre de 1903.- Vuelos de los hermanos Wright de Estados Unidos; el mayor de los vuelos fue el de Wilbur que fue de 284 metros en 59 segundos.

4 de octubre de 1905.- Orville Wright vuela durante 33 minutos y 17 segundos, y logra alcanzar una altitud de 37 metros.

12 de noviembre de 1906.- Los tres primeros records del mundo homologados por Santos Dumont.

13 de enero de 1908.- El francés Henry Farman realiza el primer Kilómetro en circuito cerrado, a bordo de un biplano construido por Gabriel Voisin.

25 de julio de 1909.- El francés Bleirot cruza el Canal de la Mancha, recorrido de 38 Kilómetros en 37 minutos.

28 de marzo de 1910.- Primer vuelo de un hidroavión pilotado - por Henry Fabre.

Febrero de 1914.- Primera línea aérea de la historia entre San Petersburgo y Tampa, Florida. Hidroavión de Jannus.

14-15 de junio de 1919.- Primer transporte de correo de Toulousse Rabat en un avión Breguet XIV.

1 de septiembre de 1919.- Inaguración del primer vuelo intercon

tinental regular de París a Londres por la sociedad Farman.

20-21 de mayo de 1927.- Primera travesía del Atlántico Norte en un vuelo estadounidense Nueva York-París sin escalas, realizado por Charles A. Lindberg en el Espíritu de San Luis, -- una distancia de 5,809 Kilómetros en 33 horas y 30 minutos.

1-2 de septiembre de 1930.- Primer vuelo París- Nueva York -- sin escalas, llevado a cabo por los franceses Costes y Bellonte en un avión Breguet XIX.

27 de agosto de 1939.- Primer vuelo de un avión a reacción -- alemán construido por Heinkel.

14 de octubre de 1947.- El Bell X-I cruza por vez primera la velocidad del sonido.

Cabe mencionar que el hombre en su afán de llegar -- cada vez más lejos, ha diseñado máquinas capaces de volar por encima de la atmósfera terrestre por medio de cohetes, mismos que son una invención alemana de la Segunda Guerra Mundial, y el anhelo del hombre por alcanzar la Luna, se vio realizado -- el 20 de julio de 1969.

1.1. DEFINICION DE TRANSPORTE.

La palabra transporte ha sido definida como la acción de llevar de un sitio a otro una cosa, es decir, esta cognoción denota el acarreo de cosas. Lo cierto es que esta concepción la encontramos limitada, en el sentido de que la palabra - aludida encierra un significado mucho más amplio.

Escriche define al transporte como "la conducción de géneros o mercaderías que se hace de una parte a otra" (7), y a este concepto podemos agregar que dicha conducción se lleva a - través de distintos medios o vías, tales como las terrestres, - las marítimas y las aéreas.

Nuestra legislación en observancia de la importancia - del transporte, ha elevado a la categoría de contrato el hecho de ejercitar la acción de transportar, y así tenemos que el --- Código Civil para el Distrito Federal en su artículo 2646 estipula al contrato de transporte y dice: "el contrato por el cual alguno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por aire a personas, animales, mercaderías o cualesquiera objetos.....(8)".

Por lo anterior, antes de hacer un análisis del contrato surgido por la acción de transportar, es necesario hacer una breve - síntesis de la historia del transporte.

Del análisis de las definiciones anteriores, las cuales denotan el acarreo de cosas o personas de un lugar a otro, tenemos que la acción de acarrear cosas, pertenencias, mercaderías o personas, es tan antigua como el hombre mismo, toda vez que el transporte nace como una necesidad del hombre.

(7) Escriche, Joaquín. Diccionario de Legislación y Jurisprudencia. Cárdenas Editores. México. Pag 4509

(8) Código Civil para el Distrito Federal. 57a. Edición. Editorial Porrúa, México. Pag 459

Cuando el hombre primitivo requirió llevar de un sitio a otro sus utensilios de trabajo necesarios para sobrevivir dentro de su medio, por su carácter de nómada, se vio --- obligado a inventar implementos que le permitieran no cargar consigo dichos objetos.

La primera rueda de que se tiene conocimiento es la de Ur, que data entre los años 4,000 y 3,000 A.C., cuando la civilización mesopotámica se encontraba en su apogeo. La rueda permitió al hombre no sólo rodar objetos por encima de --- troncos, sino que permitió la invención de ejes que sostuvieran una canasta, lo que dio pie al invento de las carretas.

Con el paso del tiempo, las carretas dejaron de ser empujadas o jaladas por los hombres, para que ese trabajo lo realizaran bestias de tiro. Asimismo, otros hombres vinieron a pedir los servicios de esas carretas para el transporte de sus propias pertenencias, y de ahí el surgimiento del contrato de transporte.

La gente de oriente se valía de caravanas terrestres para la práctica del comercio; los fenicios y los griegos empleaban el transporte marítimo para acercarse a los países --- más lejanos o para circunnavegar Africa, aunque de hecho nunca se alejaban de las costas. Luego entonces, tenemos que el --- transporte marítimo predominó sobre el terrestre. En Roma se utilizaban grandes carreteras para la transportación de mercaderías, por las cuales circulaban numerosos vehículos, con lo cual tenemos que en esta época predominó el transporte terrestre.

El comercio marítimo de Roma desapareció al adueñarse los musulmanes del Mar Mediterráneo, resucitó con las cruzadas, aunque fue dominado tiempo después por los piratas --turcos. El descubrimiento de América abrió nuevas rutas para el comercio europeo, pero así como el transporte marítimo se extendía, el transporte terrestre no se quedó rezagado, sino por el contrario, día con día se inventaban máquinas para --transportar mayor volumen de mercaderías y personas en el menor tiempo. Pero la renovación total tuvo lugar con la introducción de las máquinas de vapor como fuente de potencia; gracias a estas máquinas, el transporte sufrió un incremento --considerable y fueron alcanzadas mayores distancias por las --vías terrestres y marítimas.

Durante el siglo XX se desarrolla el transporte a --gran escala, ya que en este siglo tiene verificativo el decaubrimiento del ferrocarril, del automóvil y de los aviones, lo que trajo como consecuencia la introducción de una reglamen--tación jurídica del transporte en la mayoría de los países.

Como consecuencia de lo anterior, surgen diversas --clasificaciones del transporte, todas ellas de acuerdo a los medios que utilizaban para su desarrollo, y así tenemos que --las tres grandes ramas del transporte son la terrestre, los --marítimos y los aéreos.

Serán terrestres, todos aquellos transportes que se desplacen por tierra, dentro de los cuales encontramos a --los trineos, las carretas, diligencias, diversos jalados por bestias de tiro, la bicicleta, automóviles, ferrocarriles, --camiones, y por último, los diversos trenes y monorrieles.

Serán transportes marítimos, aquellos que utilicen como medio el agua, y son también llamados fluviales. Marítimos los que empleen o atraviesan el mar, y fluviales los que utilicen los ríos, y dentro de esta clasificación encontramos a los cayacs, las canoas, los barcos, los buques, los trasatlánticos y diversos submarinos.

Los transportes aéreos son aquellos que se desenvuelven a través de la capa gaseosa que envuelve a la tierra llamada atmósfera, y también aquellos que van más allá de esa capa gaseosa y reciben el nombre de espaciales o ultraterrestres. En la presente clasificación encontramos a los aeroplanos, helicópteros, globos, dirigibles, giroplanos, cohetes, y, por último, a los transbordadores espaciales.

En síntesis, tenemos que el transporte se da por distintas vías o medios, pero éste puede ser regional o nacional o internacional. Será regional aquel que tiene por objeto transportar cosas, mercaderías o personas por el territorio de una nación, en tanto que el internacional se dará cuando el transporte se efectúe a través de las fronteras de los países, lo que trae como consecuencia el perfeccionamiento de los contratos de transporte a nivel internacional y nacional, mismos que permiten obtener ventajas a los usuarios y a los prestadores del servicio.

La definición legal del transporte en nuestro país es muy amplia, ya que abarca a la mayoría de los medios de transporte, así como a las distintas cargas y sus respectivas entregas, por lo que dentro del presente trabajo hablaremos en forma extensiva del contrato que lo rige.

Por último, y conceptualizando la cognotación transporte, podemos afirmar que el transporte es el acto por el -- cual una persona acarrea de un lugar a otro, por sí misma o - por otra persona y utilizando cualquier medio de locomoción y vía, personas, cosas y mercaderías, ya sea por tierra, agua o aire.

1.2. DEFINICION DE AERONAVE.

Actualmente la palabra aeronave se ha utilizado como sinónimo de avión, aeroplano, planeador, giroplano, helicóptero, etc., tal es el caso de la definición que encontramos en los diversos diccionarios al mencionar éstos que la aeronave "es el nombre genérico de todos los aparatos de aviación" (9), pero lo cierto es que esta definición es errónea, por las razones que analizaremos en el desarrollo del presente punto de nuestra investigación.

La Organización de las Naciones Unidas para la Aviación Civil Internacional (OACI) en observancia de lo anterior, ha realizado su propia definición de aeronave y al respecto -- dice: "aeronave es toda máquina capaz de sostenerse en el aire gracias a sus reacciones aerodinámicas contra el mismo, pero -- nunca contra la superficie terrestre".

La definición anterior es la aceptada a nivel mundial respecto de las aeronaves, toda vez que como requisito -- esencial encontramos que esos aparatos tendrán que elevarse -- por sus propias reacciones aerodinámicas contra el aire y no -- contra la superficie terrestre, ya que en la actualidad existen máquinas que se desplazan por la superficie del agua por medio de colchones de aire para su desplazamiento, por lo que las -- reacciones son contra la superficie del agua y no contra el -- aire. Tal es el caso también de los vehículos terrestres.

Para poder definir a un avión o una aeronave, es necesario analizarla desde distintos puntos de vista como son -- los físicos, mecánicos y demás componentes de la aeronave, y -- así tenemos que las aeronaves han recibido distintas denomina-

(9) Diccionario Larousse de la Lengua Española. Ediciones Larousse. México, 1989. Pag 13

ciones y clasificaciones a lo largo de la historia por los diversos organismos especializados en la materia. Sin embargo, la clasificación que se acepta es la propuesta por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), que es la siguiente:

a) Aeronaves más ligeras que el aire sin motor:

- 1.- Globo.
- 2.- Globo libre.
- 3.- Globo cautivo.

b) Aeronaves más ligeras que el aire con motor:

- 1.- Dirigible no rígido.
- 2.- Dirigible semirígido.
- 3.- Dirigible rígido.

c) Aeronaves más pesadas que el aire sin motor:

- 1.- Planeadores.
- 2.- Cometas.

d) Aeronaves más pesadas que el aire con motor:

- 1.- Avión.
- 2.- Giroplano.
- 3.- Helicóptero.
- 4.- Ornitóptero.

e) Según su número de alas:

- 1.- Monoplanos.
- 2.- Biplanos.
- 3.- Multiplanos.

f) Según la posición de sus alas:

- 1.- Ala alta.
- 2.- Ala media.
- 3.- Ala baja.
- 4.- Ala parasol.

g) Según su tipo de alas:

- 1.- Elíptica.
- 2.- Rectangular.
- 3.- Delta.
- 4.- Semidelta.
- 5.- Gaviota.
- 6.- Gaviota invertida.

h) Según el tipo de tren de aterrizaje:

- 1.- Tren convencional o patín de cola.
- 2.- Tren triciclo.
- 3.- Tren fijo de operación.
- 4.- Tren con operación retráctil.

i) Según la naturaleza del lugar donde aterrizan:

- 1.- Terrestres.
- 2.- Hidroaviones.
- 3.- Botes voladores.
- 4.- Anfibios.

j) Según su manera de despegue o aterrizaje:

- 1.- Normales.
- 2.- Con despegue vertical.
- 3.- Con despegue horizontal.

k) Según su tipo de motor:

- 1.- Pistón.
- 2.- Turbohélice.
- 3.- Turboreactor o reactor.

l) Según la posición de su motor:

- 1.- Tractor.
- 2.- Impulsor.
- 3.- Tandem.

m) Según su número de motores:

- 1.- Monomotor.
- 2.- Bimotor.
- 3.- Trimotor.
- 4.- Multimotor.

n) Según su tipo de cabina:

- 1.- Abierta.
- 2.- Cerrada (sellada o presurizada).
- 3.- Convertible.

o) Según su velocidad de aproximación:

- 1.- de 1 a 90 nudos.
- 2.- De 91 a 120 nudos indicados.
- 3.- De 121 a 140 nudos indicados.
- 4.- de 141 a 165 nudos indicados.
- 5.- de 166 nudos en adelante.

p) Por su velocidad en número de Mach:

- 1.- Subsónicas.
- 2.- Transónicas.
- 3.- Supersónicas.
- 4.- Hipersónicas.

Las clasificaciones anteriormente mencionadas, sólo atienden a las características técnicas de las aeronaves, por lo que no conforman una clasificación específica para el Derecho, y menos aún, para la legislación mexicana.

En México, la Ley de Vías Generales de Comunicación define a las aeronaves en su artículo 311 que a la letra dice: "para los efectos de esta ley, se considera aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire" (10).

De acuerdo con esta ley, las aeronaves mexicanas se clasifican en aeronaves del Estado y aeronaves civiles. Las aeronaves del Estado serán aquellas que son propiedad de la Federación, de los Estados, de los Municipios o de organismos públicos descentralizados. Todas las demás se considerarán aeronaves civiles, ya sean de servicio público o privado.

El artículo 312 de la Ley de Vías Generales de Comunicación señala la nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles: "La nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles se rigen por las disposiciones siguientes:

- I. Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en que están matriculadas.
- II. Ninguna aeronave podrá tener más de una matrícula.
- III. Para adquirir, modificar o cancelar la marca de nacionalidad o la matrícula de una aeronave mexicana se requiere cumplir con las formalidades establecidas por esta ley".

Artículo 316.- Toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de nacionalidad y matrícula.

(10) Ley De Vías Generales de Comunicación. Editorial Porrúa. México. 1985

Las marcas de nacionalidad para las aeronaves mexicanas serán las siglas XA para las aeronaves de servicio público; XB para las aeronaves de servicio privado(civiles); y XC para las aeronaves del Estado.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes asignará a cada aeronave su matrícula, la cual, junto con la de nacionalidad, se fijará en la aeronave en la forma y con las características que determine el reglamento respectivo.

Las aeronaves mexicanas que se utilicen en un servicio público de transporte internacional deberán ostentar, en forma reglamentaria, la insignia nacional.

Ahora bien, la aeronave ante el Derecho Público y Privado de nuestro país, constituye un bien mueble susceptible de hipoteca, ya que de acuerdo con el artículo 362 del ordenamiento en cita, son susceptibles de hipoteca las aeronaves, así como la unidad completa de una empresa de transporte aéreo o, en cuyo caso la hipoteca comprenderá las concesiones o permisos respectivos, y salvo estipulación expresa, el equipo de vuelo y las instalaciones.

La complejidad y variedad que presenta el tratamiento jurídico de la aeronave, hace que nos veamos precisados a tratar a la aeronave como un elemento estático, es decir, en sí misma; o como un elemento dinámico de la actividad aviatoria, esto es, el ejercicio de la navegación aérea, por lo que a lo largo del presente punto de nuestra investigación sólo hicimos un análisis técnico y someramente jurídico de la aeronave, ya que a lo largo de nuestra investigación desrollaremos su naturaleza jurídica.

A. DEFINICION DE DERECHO AERONAUTICO Y SUS RELACIONES
CON OTRAS RAMAS DEL DERECHO.

Desde que Lande en 1910 lanzó su pregunta de cómo - habría de llamarse a este Derecho que pretendía regular el fe- nómeno de la navegación, surgió una terminología variada que ha pretendido encontrar en la denominación, el contenido que se trataba de definir, y así surgen:

a) Derecho Aéreo, de formación francesa, seguido -- por Henri-Couannirt y que dio origen al primer organismo jurí- dico sobre la materia.

b) Derecho Aeronáutico, de formación más moderna, - debida a Ambrosini. Aeronáutico, viene de aeronauta, y éste - es el que practica la ciencia y arte de navegar por el espa- cio.

c) Derecho de la Aviación, en donde Ambrosini pre- tende concentrar más a la materia refiriéndola más exactamen- te al vuelo.

d) Derecho del Transporte Aéreo, aceptada por el -- ruso Pereterski, porque tan solo se limita al estudio de una parte de las actividades aeronáuticas.

Dentro de nuestra legislación y doctrina encontra- mos las siguientes posturas:

1.- Derecho Aéreo, conjunto de principios y preceptos nacionales e internacionales que regulan el vuelo humano, las instituciones y las relaciones surgidas en dicha actividad o transformadas por ella (11).

2.- El Derecho Aéreo es la rama del Derecho que regula las circulación aérea y los problemas concernientes a ella (12).

Las fuentes del Derecho Aéreo, de acuerdo a su importancia son:

1.- La Constitución: nuestra Carta Magna, es la fuente por excelencia en nuestro país. Es la norma jurídica surgida de un proceso legislativo, emanada del poder público mismo y el medio empleado por éste para establecer el Derecho positivo. En México la Ley que regula al Derecho Aéreo es la Ley de Vías Generales de Comunicación.

2.- Los Tratados y Convenios Internacionales: que son compromisos o acuerdos que celebran dos o más países con el objeto de resolver problemas de interés común a las entidades políticas contratantes. Pertenecen al Derecho Internacional Público y pueden ocuparse del trato de diversos asuntos.- Nuestra Constitución Política en su artículo 133 dice que la Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y los Tratados Y Convenios Internacionales, que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con la aprobación del senado, --- serán la ley suprema en toda la Unión, con otros países. Al régimen de Tratados Bilaterales basados en los principios de Bermuda, estableció en 1946 lo que es el prototipo de los ---

(11) Diccionario Jurídico Mexicano. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la U.N.A.M. México, 1983. Tomo III Pag 121

(12) Palomar de Miguel, Juan. Diccionario para Juristas. Editorial Mayo. México, 1981. Pag 104

Convenios de aviación. Estos Convenios tienen por objeto el -
colocar en un plano de igualdad a los Estados contratantes.

4.- Los Usos y Costumbres Internacionales: en un --
principio constituyeron la fuente principal del Derecho Inter
nacional Público. La costumbre es la repetición constante de
un hecho con la convicción de que es obligatorio para los Es-
tados de que se trate.

5.- La Jurisprudencia: Es el conjunto de normas jurí
dicas de carácter obligatorio establecida en las decisiones -
de los tribunales bajo las condiciones que la ley establezca.-
Esos criterios o decisiones constituyen Jurisprudencia siem--
pre que lo resuelto en ellas lo sustenten cinco sentencias --
ejecutorias en un mismo sentido, no interrumpidas por otra en
contrario.

6.- La Doctrina: la cual la constituyen los estudios
científicos que los juristas hacen respecto a un determinado
tema de Derecho.

Las siguientes características son las más impor--
tantes del Derecho Aéreo:

a) Internacionalidad. Ningún medio de transporte --
posee un carácter tan internacional como el avión. Son pocos
los Estados en los que pueden cubrirse grandes distancias sin
franquear sus fronteras. En estas condiciones es preciso la -
existencia de una legislación internacional uniforme para no
hacerle perder su rapidez.

Tal carácter se encuentra destacado como uno de los

principales en casi todas las especialidades de esta rama jurídica, y así tenemos la existencia de criterios doctrinales que sostienen que el Derecho Internacional Aéreo surgió antes de que surgiera el Derecho Nacional Aéreo.

Es importante considerar al Derecho Aéreo sin el -- carácter de internacionalidad. El dinamismo y gran desarrollo de las industrias aeronáuticas obliga a la mayoría de los Estados a firmar Tratados y Convenios Internacionales sobre la materia, por lo que la disciplina que nos ocupa no podrá perder jamás ese carácter.

b) Carácter Comercial. El sentido de comercialidad del Derecho Aéreo lo constituyen todos los actos comerciales que se llevan a cabo a través de los aviones. En la actualidad gran parte del transporte y comercio mundial es llevado a cabo por este medio de transporte.

c) Carácter Político. La política incide en todas las ramas del Derecho. El Estado en el caso que nos ocupa, -- tendrá que definir sus actitudes respecto de la soberanía del país, será él quien firme los Tratados y Convenios Internacionales, correspondiéndole también el reconocimiento de los derechos que tiene el particular frente a la aeronave, respecto de su nacionalidad, registro, requisitos de aeronavegabilidad, etc.

d) Dinamismo. Esta rama del Derecho es constantemente reformada en lapsos de tiempo breves, dada la expansión de las industrias aeronáuticas, el incremento de vuelos y -- países contratantes, por lo que no sólo se le considera una rama estática del Derecho.

Existen conceptos que hacen al Derecho Aeronáutico diferente de otras ramas del Derecho con las cuales está relacionado, ya que para su estudio, es necesario observar las siguientes consideraciones:

Respecto al medio donde se desenvuelve la rama del estudio que nos ocupa, podemos decir que las demás ramas del Derecho se aplican en el ámbito terrestre, y el Derecho Aeronáutico por el contrario, su ámbito de aplicación es la atmósfera terrestre, es decir, la capa de aire situada por encima de la superficie terrestre.

Por lo que hace al objeto, el objeto mismo de la materia es la aeronave, la cual es completamente distinta a cualquier otro vehículo terrestre.

Por lo que respecta al Derecho Positivo, cabe señalar que el Derecho Aéreo se rige, en la mayoría de los casos, por los Tratados y Convenios Internacionales existentes sobre la materia, por lo que dichas normas internacionales regulan sólo una actividad, no a la actividad interna de un país.

Ahora bien, el Derecho Aéreo se encuentra estrechamente ligado a otras ramas del Derecho, por lo que pasaremos a desarrollar las relaciones del Derecho Aéreo con las diversas ramas del Derecho existentes.

1.- Derecho Constitucional. La Constitución regula la organización y funcionamiento de los órganos políticos -- supremos, así como define la posición del individuo frente -- al Estado, en nuestro caso, regula la propiedad privada de -

las aeronaves, así como la explotación de concesiones y permisos para operarlas, como también delimita la soberanía de --- nuestro país y las operaciones de líneas aéreas comerciales - nacionales e internacionales sobre nuestro territorio, a su vez, faculta al Ejecutivo Federal para la firma de Tratados y Convenios Internacionales referentes a la aviación, que delimitan las pautas del Derecho Aeronáutico.

2.- Derecho Internacional. Es la rama del Derecho - Público que está formada por el conjunto de normas que regulan las relaciones, derechos y de los Estados soberanos que conforman la comunidad internacional. México al pertenecer a la Organización de las Naciones Unidas y al ser Estado miembro de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), acata las disposiciones que dictan dichos organismos mundiales, asimismo, al estar dentro de este marco jurídico celebra un gran número de Tratados y Convenios Internacionales sobre la materia. Por otro lado, los países que sobrevuelan nuestro territorio nacional, además de acatar las disposiciones que dicten estos organismos internacionales, deberán, sobre todo, respetar las leyes existentes en territorio mexicano.

3.- Derecho Administrativo.- Es el Derecho aplicable al Poder Ejecutivo Federal, que regula la organización y funcionamiento de los servicios públicos y de todas aquellas actividades en que interviene la acción del Estado para satisfacer necesidades de interés general. En el caso del Derecho Aeronáutico, el organismo público encargado de hacer aplicables sus normas, es la Secretaría de Comunicaciones Y Transportes y su reglamento respectivo; asimismo, dicha dependencia es la encargada de toda la infraestructura aeroportuaria en nuestro país, así como su conservación, las comunicaciones

y el mejor uso de las vías aéreas nacionales.

4.- Derecho Penal. El Derecho Penal regula los ilícitos cometidos por el personal aviatorio, se encarga de las violaciones a la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como del apoderamiento ilícito de las aeronaves, por lo que esta rama del Derecho recibirá dentro de nuestro trabajo un capítulo especial para su estudio.

5.- Derecho Civil. El Derecho Aeronáutico se encuentra en relación muy estrecha con esta rama del Derecho, ya que si tomamos en cuenta que todos los principios fundamentales del Derecho se encuentran contemplados por el Derecho Civil, encontramos que éste regirá todos los actos y hechos jurídicos que se susciten dentro de la actividad aviatoria. Es esta rama del Derecho la que delimita la propiedad y los derechos reales sobre la aeronave, los contratos, las sucesiones, nacimientos y defunciones sobre la misma.

6.- Derecho Mercantil. Si tomamos en cuenta que la mercantilidad es un carácter del Derecho Aeronáutico, podemos observar que dentro de esta actividad se llevan a cabo un sin número de actos mercantiles, partiendo del contrato de transporte mismo, el cual implica, en sí, un acto de comercio y dicho contrato podrá versar sobre el transporte de personas o mercaderías.

7.- Derecho Fiscal. Al gravar el Fisco Federal las actividades desarrolladas en nuestro país, tenemos que gran parte de las actividades realizadas dentro del Derecho Aéreo, como el transporte de carga, ya sea nacional o internacional, es la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la encargada -

de establecer impuestos, contribuciones especiales y mejoras relativas a esta actividad, así como el pago de los derechos por uso de las instalaciones aeroportuarias en nuestro país.

8.- Derecho Laboral. El Derecho Aéreo se encuentra estrechamente vinculado con el Derecho Laboral o Derecho del Trabajo, ya que éste regula todo lo relacionado con las jornadas de trabajo de las tripulaciones aeronáuticas, así como de todo el personal aviatorio, ya sea de tierra o de aire. - En este caso encontramos que México al ser país contrante de la Organización Mundial del Trabajo, acata las medidas que esta organización adopte con respecto al personal de la actividad aviatoria civil, reglamentando en su caso, el trabajo de pilotos y sobrecargos a nivel mundial.

Asimismo, existen ciencias no jurídicas que se relacionan con el Derecho Aeronáutico como es el caso de la Geografía, la Cartografía, la Estadística, la Medicina, etc.

De acuerdo con el maestro Luis Tapia Salinas (13), el desarrollo del Derecho Aéreo tuvo tres etapas importantes:

a) La primera, desde los orígenes de la legislación aeronáutica hasta la firma del Convenio Internacional de navegación Aérea en octubre de 1919.

b) La segunda, que comprende del citado Convenio y se extiende hasta el año de 1944 en el que se firma el Convenio de Chicago.

c) Del Convenio de Chicago hasta nuestros días.

(13) Tapia Salinas, Luis. Curso de Derecho Aeronáutico. Editorial Bosch, España, 1990. Pag 52

Hacia 1919, se efectúa en París, la Conferencia Internacional de Aeronáutica en la que México participó; se abordaron temas relativos a las licencias de los pilotos y las operaciones de salvamento, ahí surgió la voz de Derecho Aéreo Internacional.

Hacia 1901, "El Dominio Aéreo y el Régimen Jurídico de los Aerostatos", fue el primer estudio sobre el Derecho Aéreo Internacional, publicado en París. Para 1902, la "Conferencia de Bruselas" del Instituto de Derecho Internacional se ocupó del carácter de ciertos globos. En 1903, los hermanos Wright realizaron el primer vuelo en un aparato más pesado que el aire. En 1905 se funda la primera Organización Aérea Internacional, firmada el 13 de octubre de 1919, en vigor el 11 de julio de 1922, fue modificada en varias ocasiones hasta lograr el texto definitivo que entró en vigor el 17 de mayo de 1933. Esta Convención comprendió los principios de establecer el espacio aéreo de los países, otorgándoles plena soberanía sobre ellos.

La Conferencia de Aviación Civil Internacional o Convención de Chicago, noviembre 1º a diciembre de 1944, obligó a los Estados miembro a denunciar las Convenciones de París y la Habana. México fue país signatario. En esta Conferencia se enfrentaron tres tesis: la de libertad general o competencia libre, la de internacionalización y la de la iglesia. Prevalció la primera, declarando los derechos de los Estados a sujetar a su previa autorización el funcionamiento de líneas aéreas internacionales sobre su propio territorio, a la vez que propugnaba por la creación de una entidad internacional que tuviese poderes de control sobre esas líneas aéreas y que promoviese la cooperación internacional en la

materia. El acta final de la Conferencia contiene 5 apéndices y 12 anexos.

La Convención de Chicago fue suscrita por México. - Ahí se estableció el régimen de libertades del aire: libertad de paso inofensivo; libertad de escala técnica; libertad de tráfico entre país de origen de la aeronave y otro Estado; libertad total de comercio entre los Estados contratantes; libertad de tráfico entre dos Estados extranjeros por vía del - Estado de la nacionalidad de la empresa de aviación; libertad de tráfico internacional por parte de una empresa de aviación que presta servicio exclusivamente fuera del Estado de su nacionalidad; libertad de tráfico entre dos puntos del mismo -- Estado extranjero o canotaje, y, por último, libertad de vo--lar sobre altamar.

La libertades mencionadas en el párrafo que antecede son los principios rectores del Derecho Aeronáutico.

El desarrollo del Derecho Aeronáutico en México ha venido incrementándose por presentar nuestro país mayores posibilidades económicas que permiten la apertura día con día de un mayor número de empresas de aviación, lo que ha traído como consecuencia un incremento notable en la infraestructura aeroportuaria, por lo que esta rama del Derecho va siendo -- cada vez más necesaria para el incremento y creación de esta clase de industrias.

1.1.3. MEDIOS DE LA ACTIVIDAD AVIATORIO CIVIL.

El espacio aéreo. El espacio lo constituye la atmósfera terrestre, que es la capa gaseosa que envuelve a la superficie de nuestro planeta, sin la cual no se concibe la vida del hombre, lo cual hace que la soberanía de un Estado se extienda al espacio atmosférico.

Existen distintos criterios con respecto a la altura a la que llega el espacio aéreo de los Estados, por lo que, para los efectos de esta materia, el espacio aéreo llegará -- hasta donde el espacio sea aeronavegable.

El principio de soberanía de los Estados sobre sus espacios aéreos ha sido reconocido en Convenciones de París y Chicago, celebradas en 1919 y 1944, respectivamente, tal y -- como lo hemos señalado en el punto anterior de nuestro trabajo.

En la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se reputa al espacio aéreo como parte integrante -- del territorio nacional (artículo 42, fracción IV) y el artículo 27, párrafo cuarto, en los que el espacio aéreo figura -- dentro de los bienes del dominio directo de la Nación. Por -- otra parte, en el artículo 18, fracción I de la Ley General -- de Bienes Nacionales, se preceptúa: "el espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el Derecho Internacional, es un bien del dominio público y de uso común". El artículo 1º, fracción VIII de la Ley de Vías Generales de Comunicación, incluye: "el espacio nacional en el que transiten las aeronaves".

Se consideran Vías Generales de Comunicación en -- México:

I.- Los mares territoriales, los que se encuentran cubriendo el territorio y tiene una extensión de 12 millas náuticas, - tomadas a partir de la orilla de las costas;

II.- Los mares patrimoniales, los cuales están considerados - como aquellos que rodean al territorio nacional, teniendo una extensión de 200 millas, y;

III.- El espacio aéreo nacional, aquel en donde transitan las aeronaves. La soberanía del espacio aéreo está considerada -- hasta donde el espacio sea aeronavegable normalmente.

Dentro de nuestra legislación encontramos que forman parte de las Vías Generales de Comunicación, toda la infraestructura, la cual está integrada por las instalaciones aero--portuarias y de ayudas a la navegación, tales como:

- a) Aeródromos y campos espejo de agua para las actividades -- aeronáuticas.
- b) Las pistas, hangares y talleres.
- c) Instalaciones y equipos de abastecimiento.
- d) Instalaciones y equipos de iluminación, señalación y balizamiento.
- e) Instalaciones y equipos mecánicos, sanitarios y eléctricos.
- f) Instalaciones y equipo de radiocomunicación.
- g) Equipos e instalaciones meteorológicas.
- h) Instalaciones terminales y otras comodidades para el pasaje ro.

De conformidad con el artículo 54 del Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles, los aeropuertos deben proporcionar los siguientes servicios: aterrizaje y despegue; ilumi

nación de pistas; comunicación radiotelefónica o telefonía regular; control de tránsito de aeropuerto; información meteorológica y estacionamiento fuera de plataformas. En México, estos servicios son proporcionados por un organismo descentralizado que es Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA).

Aeródromos y Aeropuertos. De acuerdo con su respectivo reglamento, tenemos que el aeródromo "es toda área definida de tierra o agua, adecuada para el despegue, aterrizaje y movimiento de las aeronaves civiles", y, aeropuerto, "es cualquier aeródromo civil de servicio público, que cuenta con obras e instalaciones adecuadas para la operación de aeronaves de transporte público".

CLASIFICACION DE AERODROMOS Y AEROPUERTOS.

a) Por su aspecto físico:

- 1.- Terrestres.
- 2.- Hidroaeródromos.
- 3.- Helipuertos.
- 4.- Mixtos.

b) Por la naturaleza de sus obras:

- 1.- Aeródromos.
- 2.- Aeropuertos.

c) Por su género o tránsito:

- 1.- Nacionales.
- 2.- Internacionales.

d) Por su régimen de propiedad:

- 1.- Particulares.
- 2.- Oficiales.

e) Por la anchura de sus calles de rodaje:

- 1.- A y B 45 metros de anchura de pistas y 23 metros de calle de rodaje.
- 2.- C 30 metros de anchura de pista y 15 metros de calle de rodaje.
- 3.- D 23 metros de anchura de pista y 10 metros de anchura de calle de rodaje.
- 4.- E 18 metros de anchura de pista y 7.5 metros de anchura de calle de rodaje.

Los aeródromos y aeropuertos destinados a servicios públicos comprenden:

- a) La instrucción y entrenamientos aeronáuticos.
- b) Las operaciones deportivas aeronáuticas.
- c) Las operaciones aeronáuticas conexas a la explotación de una industria privada.
- d) Las operaciones aeronáuticas para ejecutar exploraciones o investigaciones de carácter científico.
- e) La aviación agrícola.

Los servicios públicos comprenden:

- 1.- Transporte aéreo de pasajeros.
- 2.- El transporte aéreo de carga comercial.
- 3.- Transporte aéreo de materias postales.

Para los aeropuertos que presten servicio internacional, el reglamento establece una serie de condiciones. En su articulado dicho ordenamiento establece que los aeropuertos --

deben haber sido oficialmente declarados aptos para prestar - dicho servicio, y tener establecidos los servicios de correos e inspección en las ramas de aduana y sanidad.

En cuanto a la propiedad de los aeropuertos, según el propietario o concesionario sea persona física o moral, se clasifican en aeródromos particulares y aeródromos oficiales.

Para la explotación de un aeródromo particular, el propietario deberá contar con concesión o permiso otorgado -- por el gobierno federal. En cuanto a la concesión, es otorgada al particular hasta por 30 años, que podrán ser sujetos de renovación posteriores cada 10 años. La vigencia de la concesión puede expirar por caducidad o por rescisión. En cambio, - el permiso tiene una duración de dos años, y su revalidación será al vencimiento de este término. No se requiere de concesión sino permiso para las aeronaves que se dediquen para --- usos exclusivamente particulares del permisionario, experimentación, servicios privados de fincas rústicas o negociaciones industriales, así como las aeronaves que hagan servicios internacionales en los términos de las Convenciones y Tratados respectivos.

Como podemos observar, los medios en los que se desarrolla la actividad aviatoria civil son muy reducidos, por lo que la aplicación del Derecho Aeronáutico se limita a la - regulación de esas actividades, cuyo ámbito de aplicación son el espacio aéreo de los Estados y los aeropuertos y áreas similares.

1.1.4. EL CONTRATO DE TRANSPORTE.

Como consecuencia de la vida comercial del hombre, éste se ha visto en la necesidad de mover sus productos y materias primas de un lugar a otro, así como también movilizar se él para distintos fines que no precisamente tienen un carácter comercial. Como resultado tenemos que el contrato de transporte ha adquirido una gran importancia para los fines señalados (14).

Vázquez del Mercado define al contrato de transporte como "aquel contrato por virtud del cual una persona física o moral, se obliga, mediante un precio, a transportar de un sitio a otro cosas o personas, utilizando un medio adecuado" (15).

De acuerdo con el artículo 2646 del Código Civil - para el Distrito Federal, el contrato de transporte "es el - contrato por el cual alguno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, -- por agua o por aire, a personas, animales o mercaderías o -- cualesquiera otros objetos".

El transporte se llevará a cabo utilizando cualquier vía enunciada en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

El contrato de transporte cuenta pues, con elementos personales y elementos reales. Dentro de los elementos - personales encontramos, tratándose de cosas, al porteador, al cargador, al consignatario y al viajero. Este cuando se hable del contrato de transporte de personas.

(14) Vázquez del Mercado, Oscar. Contratos Mercantiles. Editorial Porrúa, México. Pag 139

(15) Idem. Pag 141

El porteador es la persona que se compromete y responsabiliza de la realización del contrato. Esta persona asume la obligación de transportar objetos, utilizando medios -- propios, o bien, con otros en la conducción de mercaderías; y asume las obligaciones y responsabilidades derivadas del contrato, en el caso que el transporte lo realice con auxilio de otros.

El cargador es la persona que solicita al porteador el transporte, sin que importe si es o no propietario de las mercancías.

El consignatario o destinatario, es la persona que al término del viaje recibe la mercancía. Lo designa el cargador, y su nombre aparece en la carta porte. No es necesario designar a un destinatario distinto al cargador, pues -- éste hace que la mercancía en su caso, le sea consignada a -- él mismo, en cuyo caso a él le será entregada la mercancía. Sin embargo, es común que se designe a un tercero que frecuentemente resulta ser el sujeto comerciante con quien tiene -- relación el cargador.

Los elementos reales del contrato de transporte -- son las cosas y el precio.

El elemento formal del contrato de transporte de -- cosas es la carta porte, que es un documento que tiene carácter probatorio y no constitutivo, y es obligación del porteador emitirla y entregarla al cargador.

La carta porte es un documento que expide el porteador al cargador, y la cual contiene: el nombre, apellidos

y domicilios del porteador y del cargador, y en su caso, de la persona a quien cuya orden vayan dirigidos los efectos, -- contiene la designación de las mercancías, el precio del ---- transporte, la fecha en la que se hace la expedición, el lu-- gar de entrega al porteador, el lugar y plazo en que ha de -- hacerse la entrega al consignatario y la indemnización que -- haya de abonarse al porteador en caso de incumplimiento del - contrato.

Derechos y Obligaciones de las Partes.

Obligaciones del Cargador.

a) Entregar las cosas que se deben transportar en las condi-- ciones, lugar y tiempo convenido, así como los documentos --- necesarios para poder desplazar las mismas.

b) Indemnizar al porteador de los daños y perjuicios por fal-- ta de cumplimiento del contrato.

c) Remitir, en su oportunidad, la carta porte al consignatario a efecto de que éste se encuentre en posibilidad de hacer uso de ella al momento de llegar la carga.

Derechos del Cargador.

1.- Puede variar la consignación de las mercancías.

2.- Puede variar dentro de la ruta convenida, el lugar de entrega de la carga, dando aviso en forma oportuna y pagando la diferencia del flete.

Obligaciones del Porteador.

a) Recibir las mercancías en el tiempo y forma y lugar convenidos.

b) Transportar las mercancías dentro del plazo estipulado y por el camino señalado.

c) Entregar las mercancías al tenedor de la carta porte y conservar las mercancías.

d) Por las pérdidas o averías de las mercancías, debe pagar con arreglo a juicio de peritos, atendiendo al precio que --- tuviese la carta porte.

Derechos del Porteador.

- 1.- Recibir el precio convenido, se lleve o no el viaje.
- 2.- Pedir al cargador la apertura y reconocimientos de los -- bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción.

Obligaciones del Consignatario.

- 1.- Exigir la entrega de las cosas, en tanto que detente la - carta porte, y negarse a recibirlas, en los casos que la ley lo determine.

El transporte de personas es el contrato por virtud del cual el porteador o transportista se obliga, mediante un precio, a trasladar una persona y su equipaje desde un lugar a otro.

Los elementos reales del contrato de transporte de - personas son el transporte y el precio.

Obligaciones y Derechos de las Partes.

Obligaciones del Porteador.

a) El porteador tiene la obligación de emprender el viaje, en el día y hora que se fije en el contrato; y transportar al -- lugar de destino al pasajero sin que sufra algún menoscabo en su integridad física. El porteador, por regla general, no responde del retardo en la llegada, en cambio, sí responde de la incolumidad del pasajero, y deberá, por lo mismo, indemnizarle en cualquier daño que sufra durante el viaje, esto de --- acuerdo con el artículo 84 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Obligaciones del Pasajero.

a) El pasajero está obligado a pagar el precio, y a utilizar el boleto que recibe el día señalado para ello, pues después perderá su valor. Además, el boleto sirve por una sola vez, - a menos que permita interrumpir y continuar posteriormente - el viaje, o sea, considerarlo para viaje de ida y vuelta.

El precio se puede fijar de común acuerdo, salvo -- que trate de porteadores que realicen el servicio con base en una concesión para transitar en vías generales de comunica--- ción, y tienen aprobada la tarifa para tal efecto.

Al celebrarse el contrato se entregará un boleto al pasajero para que éste pueda probar en cualquier momento la - celebración del contrato.

En cuanto a las responsabilidades del porteador --- tenemos que los concesionarios o permisionarios de servicio - público de transporte deben contratar el seguro que cubra ---

cualquier responsabilidad objetiva del transportista.

Existen condiciones comunes a todos los contratos - de transporte sobre vías generales de comunicación, y en este caso la Ley de Vías Generales de Comunicación señala:

1.- Todo transportista debe proteger a los viajeros y sus pertenencias, de los riesgos que puedan sufrir con motivo de la prestación de un servicio, por medio de un contrato de seguro o mediante la constitución de un fondo de garantía, y a falta de cualquiera de ellas, tendrá la obligación directa de hacer frente a su responsabilidad objetiva.

2.- Todas las tarifas a favor del porteador, así -- como las reducciones y excensiones, deben ser previamente --- aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

3.- Ningún porteador podrá rehusarse a prestar un - servicio de transporte.

4.- Todo transporte amerita la expedición, por parte del transportista, de un documento que consigne las condiciones en que se prestará el servicio: la carta porte, conocimiento de embarque, boleto, etc.

El porteador debe pagar, en caso de pérdida o avería conforme al valor declarado de la mercancía.

Ningún porteador podrá limitar sus responsabilidades salvo que esté autorizado a cobrar una tarifa más baja que la ordinaria o cuando las condiciones convenidas para el transporte se aparten de las normales.

Como hemos podido observar a lo largo del presente capítulo, la evolución que ha sufrido el transporte aéreo se ha presentado en forma dinámica, constante, llena de adelantos científicos, jurídicos y políticos, lo que ha traído --- como consecuencia que el transporte aéreo hoy en día sea el más eficaz, y el cual, por sus mismas condiciones, ha obligado el surgimiento de regulaciones jurídicas del mismo a un nivel internacional.

CAPITULO II.

ORGANISMOS QUE RIGEN A LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.

2.1 LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.

El globo tuvo su primera aparición en el año de --- 1880; el avión en 1903 y el helicóptero en 1940. Con ello --- quedó consolidada la aeronáutica y su principal manifestación consistente en el transporte de carga y pasajeros, todo ello hasta llegar a su actual desarrollo.

De lo anterior se deriva el Derecho Aeronáutico --- como la parte del espacio y soberanía de los distintos países que conforman la comunidad internacional.

Desde el año de 1901 quedó establecido que el aire y el espacio eran completamente libres, pero en 1919 se reconoció la soberanía de cada país sobre su espacio, es decir, - la capa de aire o espacio situado sobre su territorio, discutiéndose hasta la fecha, la extensión de ese espacio.

En 1967 la Organización de las Naciones Unidas de-- claró la libertad del espacio ultraterre con fines pacíficos y científicos, es decir, el espacio que va más allá del aire normalmente aeronavegable, y en términos generales se aceptó que no es posible precisar hasta dónde llega la soberanía de cada Estado.

Existen diferentes actividades desarrolladas en el espacio, tal y como es el caso de las comunicaciones, telecomunicaciones, las telecomunicaciones vía satélite, etc., pero el presente capítulo pretende atender a una actividad en es-- pecial: la aviación civil y las normas aplicables para la --

navegación aérea.

La aviación civil internacional tiene como medio de desarrollo al espacio situado por encima de los territorios - de los Estados, así como el que se encuentra por encima de -- los mares y aguas internacionales y los polos, y está regulada por las leyes internas de cada Estado que conforman a la comu nidad internacional, así como también por los Tratados y Con- venios Internacionales firmados por los distintos Estados al respecto.

De lo anterior surge el Derecho Aeronáutico como - la rama del Derecho que trata de la clasificación y regula-- ción de todos los factores relacionados con la actividad --- aérea.

Entonces, la aviación civil internacional surge -- como una necesidad internacional de transporte, sus antece-- dentes históricos ya han sido analizados, y dicha actividad se rige por las disposiciones de la Organización de las Na-- ciones Unidas para la Aviación Civil Internacional (OACI),-- organismo especializado éste de la Organización de las Na-- ciones Unidas.

La Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) es el organismo internacional encargado de dictar y - establecer las normas internacionales encaminadas a la pro-- tección de todas las aeronaves y su finalidad será el desa-- rrollo de la actividad aviatoria civil a nivel mundial, esta bleciendo no sólo normas para el vuelo de aviones, sino tam-- bién normas y medidas internacionales de seguridad para la - prevención de accidentes y apoderamiento ilícito de las aero naves.

El incremento en el desarrollo de la aviación civil internacional a lo largo del presente siglo, ha traído como consecuencia la proliferación de un gran número de líneas aéreas a nivel regional, nacional e internacional, lo que hace necesario que exista una regulación a nivel mundial para el vuelo humano, que unifique los sistemas de navegación aérea los sistemas de comunicaciones, las instalaciones aeroportuarias, haciendo a un lado la ideología política de los países, para de esta forma poder obtener una mayor seguridad a nivel internacional de los usuarios de este sistema de transporte.

El término "aviación civil internacional" implica el vuelo de aeronaves a través de las fronteras de los Estados, ya sea una aeronave de transporte público o privada, ya sea de transporte de carga o de pasajeros, y en la actualidad las normas que regulan a la aviación civil internacional son numerosas y complejas, por lo que el presente capítulo de nuestra investigación pretende demostrar parte de las regulaciones existentes a nivel mundial, así como señalar los Tratados y Convenios Internacionales más importantes en materia de aviación.

2.2. LA ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS.

Como consecuencia de la desaparición de la Sociedad de Naciones, la Organización de las Naciones Unidas se empezó a planear a mitad de la Segunda Guerra Mundial. El primer paso para la creación de dicha Organización, fue la reunión del presidente Roosevelt con el primer ministro de la Gran Bretaña Sir Winston Churchill, celebrada en un barco norteamericano a mitad del océano Atlántico, reunión ésta que recibió el nombre de la "Declaración del Atlántico", en donde se delineaba la posibilidad de reestructurar la paz en el mundo en cuanto finalizara la Segunda Guerra Mundial y con ello evitar guerras futuras.

Atendiendo al llamado de la "Carta del Atlántico"-- (14 de agosto de 1941), se reúne la Conferencia de Washington que terminó en un documento llamado "Declaración de las Naciones Unidas", el día primero de enero de 1942, que fue suscrita por 25 Estados.

Anterior a la reunión de todos los Estados que suscribieron la Declaración de las Naciones Unidas tenemos la -- reunión de tres Estados considerados como las potencias el 19 de octubre de 1943 en Moscú: Estados Unidos de Norteamérica, Rusia y Gran Bretaña, y posteriormente se unió China a dicha cumbre.

El primero de diciembre de 1943, se inició una Conferencia a nivel técnico en Dubarton, Estados Unidos, convocada por la reunión de Moscú donde, de hecho, se plantearon las bases generales de la Organización. De esta Conferencia se deduce la idea de proteger a los países económicamente débiles,

pues se decía que las guerras provenían de la desigualdad económica.

Del proyecto de Dubarton encontramos un punto con el cual la Unión Soviética no estaba de acuerdo, pues ésta se daba cuenta que en un futuro próximo las dos ideologías existentes en el planeta habrían de enfrentarse, y por ello la Unión Soviética trató de encontrar la fórmula por la cual el centro de la Organización no dependiera de un solo voto mayoritario, es por ello que Rusia pidió que se incluyese a China en esa cumbre para equilibrar el choque de las dos ideologías.

Posteriormente, Rusia logró introducir el veto, o sea, el sistema de votación en el Consejo de Seguridad de los diversos asuntos a tratar.

La Carta de las Naciones Unidas contenía 11 artículos, y fue ratificada por cinco Estados. En uno de sus transitorios disponía que la Carta entraría en vigor siempre que la mayoría de los Estados firmantes la ratificara al igual -- que los cinco países con asiento permanente; ese doble requisito se da el 24 de octubre de 1945, fecha en la que se conmemora el nacimiento de la "Organización de las Naciones Unidas" de la cual México es país contratante.

Los propósitos de las Naciones Unidas están contenidos en el preámbulo y en el artículo primero de esta Carta.-- El preámbulo tiene una contextura barroca, ya que ahí fueron a dar muchas propuestas de la Conferencia de San Francisco -- que no podían quedar dentro del texto original, pues embarazaban a las grandes potencias (1), pero a grandes rasgos podemos mencionar que los principios fundamentales que contiene --

(1) Sepúlveda, César. Derecho Internacional. Editorial Porrúa. México, 1988. Pag 291

la Carta son los siguientes:

- 1.- Mantener la paz y seguridad mundial.
- 2.- Fomentar las relaciones amistosas entre las naciones, basadas en el respeto hacia la igualdad de los derechos de autodeterminación de los pueblos.
- 3.- Cooperar a la resolución de los problemas internacionales de tipo económico, cultural, humanitario, fomentar el respeto a los derechos humanos, etc., lo anterior con el propósito de fomentar el respeto a la libertad de los hombres.
- 4.- Ser un centro de armonización de las acciones de las naciones en sus esfuerzos para la consecución de estos fines.

Por lo anterior, se procederá de acuerdo a los siguientes principios:

- a) Igualdad a la soberanía de sus miembros.
- b) Buena Fé en el cumplimiento de las obligaciones internacionales.
- c) Solución de los conflictos por medios pacíficos.
- d) Abstención de amenazas y fuerza contra la integridad territorial y la independencia política de cualquier Estado.
- e) Que los Estados no miembros se conduzcan de acuerdo a estos principios.

La Organización de las Naciones Unidas tiene seis - órganos o representantes autorizados con las facultades que - señala la Carta, y estos son:

I.- La Asamblea General.- La Asamblea General es la pieza fundamental y central de las Naciones Unidas, ya que es el único órgano en que todos los miembros se encuentran representados. Tiene funciones y poder respecto a todos los demás órganos de la Organización: elige por sí misma o asistida del Consejo de Seguridad, los miembros de los demás órganos y tiene derecho de intervenir en todos los asuntos que caen dentro del ámbito de la Organización.

Funciones y Poderes de la Asamblea General.- Primero, el mantenimiento de la paz y seguridad internacional. Aunque es el Consejo de Seguridad el encargado de la paz y seguridad mundial, la Asamblea puede considerar los principios -- generales de cooperación internacional al respecto.

Si el Consejo de Seguridad, por razón de falta de unanimidad de los miembros permanentes fracasa en sus intentos de salvaguardar la seguridad en un caso en concreto en el que aparezca una amenaza para la paz, la Asamblea puede, según lo dispuesto en la resolución de noviembre de 1950, entender directamente la cuestión. En el caso de rotura de paz o de agresión, la Asamblea puede incluso, hacer uso de las armas.

En segundo término, la cooperación económica y --- social. El Consejo Económico y Social es el encargado de esta misión, bajo la supervisión de la Asamblea, que debe aprobar su informe anual.

Como tercer punto tenemos al sistema internacional de Fideicomisos, en el cual la Asamblea supervisa la actividad anual del Consejo de Fideicomisos.

Cada miembro de la Organización de las Naciones Unidas tiene un voto en la Asamblea General. Las decisiones en los asuntos de importancia se toman por el voto de dos tercios de los miembros presentes y votantes. Las demás cuestiones se deciden por simple mayoría de los miembros presentes y votantes.

La Asamblea, además, puede crear cuantos Comités -- crea necesarios para tratar asuntos en concreto.

II.- Consejo de Seguridad.- El Consejo de Seguridad se compone de cinco miembros permanentes y seis no permanentes. Los primeros son los que al comenzar la Segunda Guerra Mundial constituyeron las cinco grandes potencias: Estados Unidos, China, Francia, Gran Bretaña y la Unión Soviética.

Los seis miembros restantes son elegidos por un --- período de dos años y no son inmediatamente reelegibles.

Dentro de las funciones que realiza el Consejo de Seguridad, tenemos las siguientes:

1.- Solución pacífica de los desacuerdos internacionales entre los Estados miembros. La Asamblea y el Secretario General pueden recomendar al Consejo de Seguridad la investigación -- inmediata y mediación dispuesta o en disputa que le parezca -- para la paz.

2.- Intervención en los casos de amenaza o ruptura de la paz. Puede ser por intervención no armada, con la recomendación a los miembros de romper relaciones con el agresor o, armada tierra, mar o aire, en cuyo caso debe ser asistido por un Comité de Estado Mayor.

3.- Reglamentación de armamento.- Debe formular al respecto. Para este trabajo debe de estar asistido de un Comité de Estado Mayor.

4.- Derechos de legítima defensa.- La Carta de las Naciones Unidas establece que si un miembro es atacado, puede éste defenderse por sí mismo hasta que el Consejo de Seguridad tome las medidas necesarias. Debe, sin embargo, informar al Consejo de sus acciones para que éste actúe en consecuencia.

Cada miembro del Consejo tiene un voto. Las decisiones en materia de procedimientos se aprueban por mayoría simple, es decir, por siete votos. Las decisiones substanciales deben aprobarse por la mayoría de siete votos, o sea, -- cinco.

La presidencia del Consejo de Seguridad la detenta mensualmente uno de los miembros, por orden alfabético en -- inglés. El Consejo de Seguridad determina sus propias reglas de procedimiento y puede establecer órganos subsidiarios que considere necesarios.

De entre éstos tienen el carácter de permanentes -- los que a continuación se mencionan:

- 1.- Comité de Estado Mayor.
- 2.- La Comisión de desarme.
- 3.- Comité de expertos.
- 4.- Comité para la admisión de nuevos miembros.

III.- La Secretaría General.- Se encuentra formada por el Secretario General y todo el personal que precise la

Organización de las Naciones Unidas.

El Secretario General es el funcionario administrativo jefe de las Naciones Unidas. Es nombrado por la Asamblea General, bajo recomendación del Consejo de Seguridad por un período que la Asamblea fijó en cinco años. El Secretario General actúa como tal en todas las reuniones de la Asamblea y del Consejo de Seguridad, del Fideicomiso y del Económico y Social. Tiene la obligación de presentar un informe anual a la Asamblea General sobre el trabajo de la Organización de las Naciones Unidas.

La Secretaría General se divide en seis oficinas, cinco departamentos y una administración, número que puede variar. El Secretario General, los Secretarios Adjuntos y el personal superior de la Organización gozan de ciertas inmunidades y privilegios.

El personal inferior no goza más que de inmunidad de jurisdicción por los actos realizados en el cumplimiento de alguna misión diplomática y también de inmunidad fiscal.

IV.- Consejo Económico y Social.- Consta de diez miembros escogidos por la Asamblea General, seis de los cuales son elegidos por un período de tres años y son reelegibles al término de su mandato.

La misión del Consejo Económico y Social consiste en promover un alto nivel de vida, pleno empleo, condiciones mejores para el desarrollo económico y social, solución de problemas internacionales de tipo económico, social, cultural y sanitarios, el respeto de los derechos humanos y libertades

fundamentales sin distinción de sexo, raza o religión.

Cada miembro del Consejo tiene un voto. Las decisiones se toman por la mayoría de los miembros asistentes y votantes. El Consejo se reúne dos veces al año en sesión ordinaria.

El Consejo determina sus propias reglas de procedimiento, elige a su presidente y vicepresidente y establece los Comités que considera necesarios. De entre ellos, los siguientes tienen carácter de permanentes y están concebidos bajo base regional:

- a) Comisión Económica para Europa.
- b) Comisión Económica para América Latina.
- c) Comisión Económica para Asia y Extremo Oriente.
- d) Comisión Económica para África.

Además de estas comisiones regionales, el Consejo tiene ocho comisiones funcionales y una subcomisión. Las más importantes son: Comisión para el Transporte y Comunicación, Estadística, Población, Derechos Humanos, etc.

V.- Consejo de Fideicomisos.- También llamado Consejo de Administración Fiduciaria, tiene como objeto la vigilancia de los territorios que la Sociedad de Naciones denominaba Mandatos. Este órgano, que funciona bajo la autoridad de la Asamblea General, consta de tres categorías distintas de miembros: Estados que administran estos territorios, Miembros permanentes del Consejo de Seguridad que no sean administradores de los mismos, y en número de Estados miembros elegidos por la Asamblea por un período de tres años, con el fin de --

asegurar la paridad entre Estados administradores y no administradores. En la actualidad consta de doce miembros.

Bajo la autoridad de la Asamblea General, el Consejo desempeña las funciones de Naciones Unidas bajo Fideicomisos, excepto los llamados Fideicomisos Estratégicos, que dependen directamente del Consejo de Seguridad, con el asesoramiento del Consejo de Fideicomisos para las cuestiones económicas, sociales y docentes.

El Fideicomiso Estratégico viene definido en la Carta en los artículos 82 y 83 y, en líneas generales, trata de Territorios Estratégicos, es decir, aquellos en los que la potencia administradora puede establecer bases militares, puede impedir el paso a los extranjeros y están exentos del control de la Organización de las Naciones Unidas.

VI.- El Tribunal Internacional de Justicia.- Es el principal órgano jurisdiccional de las Naciones Unidas y funciona de acuerdo con su estatuto el cual está basado en el Tribunal Permanente de Justicia Internacional y es parte integrante de la Carta de las Naciones Unidas.

Partes del Estatuto.- Todos los miembros de las Naciones Unidas son automáticamente miembros del Estatuto. - Un Estado no miembro puede ser parte ante el Tribunal bajo las condiciones que determinarán en cada caso particular, por la Asamblea General bajo la recomendación del Consejo de Seguridad.

Los miembros del Tribunal son quince y los jueces son escogidos en votación simultánea por la Asamblea General

y el Consejo de Seguridad por un período de nueve años, sin consideración de nacionalidad, si bien no pueden escogerse -- dos de la misma.

Los jueces deberán reunir requisitos tales como ser personas que gocen de una alta reputación, que posean, además, las cualidades requeridas en sus países para ocupar los más - altos grados judiciales, o jurisconsultos de reconocida experiencia en Derecho Internacional.

En el Estatuto se establece que el Consejo de Seguridad y la Asamblea General deben cuidar las más importantes formas de civilización y los principales sistemas legales del mundo para que a su vez puedan ser representados en el Tribunal.

Sólamente los Estados pueden ser parte en el Tribunal, abierto a todos los Estados que son parte del Estatuto.- Los Estados deben depositar en el registro del Tribunal una - declaración aceptando la jurisdicción del mismo.

Además de los órganos mencionados anteriormente, la Organización de las Naciones Unidas cuenta con organismos especializados, los que a continuación se enuncian:

Según el artículo 57 de la Carta, "los organismos - especializados establecidos por acuerdos intergubernamentales que tengan atribuciones internacionales relativas a materias de carácter económico, social, cultural, educativo, sanitario y conexas, serán vinculadas con la Organiza-- ción". Actualmente, gran parte de los trabajos de las Nacio-- nes Unidas en las materias citadas son llevados a cabo por -- los organismos especializados, ligados a la Organización a --

través del Consejo Económico y Social (2).

Dentro de los organismos especializados más importantes tenemos a:

- 1.- La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO).
- 2.- Organización de las Naciones Unidas para la Educación (UNESCO).
- 3.- La Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).
- 4.- El Banco de Reconstrucción y Fomento y el Fondo Monetario Internacional.
- 5.- La Corporación Financiera Internacional (CFI).
- 6.- La Unión Postal Internacional (UPU).
- 7.- La Organización Mundial de la Salud (OMS).
- 8.- La Unión Internacional de Telecomunicaciones.
- 9.- La Organización Meteorológica Internacional (OMI).
- 10.- La Organización Marítima Internacional (OMM).
- 11.- La Organización de la Propiedad Internacional (OMPI).
- 12.- Fondo Internacional de Desarrollo de la Agricultura (FIDA).
- 13.- Organización Mundial del Trabajo (OMT).
- 14.- Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONU^{DI}).

Otros organismos que no son considerados como especializados, pero que tiene gran importancia son:

- a) Organismo Internacional de la Energía Atómica. (OIEA)
- b) Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio. (GATT).

(2) Seara Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público. Editorial Porrúa. México, 1988. Pag 165

Podríamos concluir el presente punto mencionando -- que si bien es cierto que la Organización de las Naciones Unidas se creó con el fin de establecer la paz mundial y lograr una armoniosa colaboración entre las naciones del mundo, es de hacer notar que dicha Organización se encuentra manejada por las grandes potencias mundiales y, hoy en día, se ha dejado ver que la Organización de las Naciones Unidas carece de un poder coercitivo necesario para establecer una armoniosa colaboración entre Estados, y menos aún, para lograr el establecimiento de la paz mundial.

2.3. LA ORGANIZACION DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.

Como resultado de la Convención de Chicago de 1944, surge la Organización de la Aviación Civil Internacional, la cual proviene de un Convenio Internacional firmado en la ciudad de Chicago, Illinois, el 7 de diciembre de 1944, Convenio que consta de 96 artículos en cuatro grandes partes y 17 ---- anexos posteriores, que entró en vigor el 4 de abril de 1947.

Los motivos del texto del Convenio se contienen en el preámbulo y se basan en: "que el equilibrio futuro de la - aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y entendimiento entre las nacio- nes y pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma -- puede llegar a constituir una amenaza para la seguridad general" (3).

El Convenio de la Organización de la Aviación Civil Internacional en su primera parte trata sobre la Navegación - Aérea; se divide en seis capítulos sobre: principios genera-- les y aplicación del Convenio, vuelo sobre territorios de los Estados contratantes, nacionalidad de las aeronaves, medidas para facilitar la navegación aérea, condiciones que deben cum- plirse respecto de las aeronaves, y normas y métodos recomen- dados internacionales.

En la segunda parte de dicho Convenio, encontramos a la Organización propiamente dicha; consta de seis capítulos en donde se especifica todo lo relativo a la Organización, la Asamblea, el Consejo, la Comisión de Aeronavegación, personal, finanzas y su relación con otros organismos internacionales.

(3) Convenio de Chicago del 7 de diciembre de 1944. Editado por la ONU, 1980.

Los objetivos de la OACI son: desarrollar los principios y técnicas de navegación aérea internacional y fomentar la organización y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional para:

- a) lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en el mundo;
- b) fomentar técnicas de diseño y manejo de las aeronaves para fines pacíficos;
- c) estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional.
- d) satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
- e) evitar el despilfarro por una competencia excesiva;
- f) evitar la discriminación entre los Estados contratantes;
- g) promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional.

Por otra parte, tenemos que el órgano supremo de la Organización de la Aviación Civil Internacional es la Asamblea y el ejecutivo es el Consejo. La Asamblea se reúne una vez -- cada tres años por lo menos, y es convocada por el Consejo. - Esta decisión fue tomada en su XIV período de sesiones, celebrado en 1962, acordándose reunirse cada tres años como norma general, aunque por decisión propia del Consejo, pueden celebrarse periodos extraordinarios de sesiones.

Cada Estado contratante tiene derecho a un voto, y las decisiones se toman por mayoría de votos emitidos, excepto cuando el Convenio disponga lo contrario.

El Consejo dirige constantemente la labor de la Organización, junto con sus órganos auxiliares: La Comisión de Aeronavegación, el Comité Jurídico, el Transporte Aéreo, el de Ayuda Colectiva para los servicios de Navegación Aérea y el de Finanzas. Una de las principales funciones del Consejo es la de adoptar normas y métodos recomendados internacionales e incluirlos en los Anexos del Convenio. También de actuar como árbitro en caso de que surjan diferencias entre los Estados contratantes en cuestiones relativas a la aviación y a la aplicación del Convenio.

La tercera parte del Convenio se refiere al Transporte Aéreo Internacional y consta de tres capítulos. En el primero de ellos se determina la transmisión de datos e informes al Consejo por parte de los Estados contratantes. El capítulo de aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea, contempla la designación de rutas y aeropuertos, la mejora de las instalaciones y servicios por el Consejo, adquisición y uso de terrenos, los gastos y prorroga de fondos, la ayuda técnica y destino de los ingresos, la adquisición de las instalaciones y servicios suministrados por el Consejo y, finalmente, la restitución de fondos.

La cuarta parte del Convenio versa sobre las Disposiciones Finales, en sus seis capítulos aborda temas tales como: otros acuerdos y arreglos aeronáuticos, controversias e incumplimiento, guerras, anexos, ratificaciones, adhesiones, enmiendas y denuncias, y, por último, unas breves definiciones de los servicios aéreos internacionales, líneas aéreas y escalas para fines no comerciales.

Dentro de los Anexos al Convenio, encontramos que son 17 y se refieren a:

- 1.- Licencias al personal: otorgamiento de licencias a tripulaciones, funcionarios de control de tránsito aéreo y personal de mantenimiento de aviones.
- 2.- Reglamento del aire: normas de realización de vuelo visual y de vuelos por instrumentos.
- 3.- Meteorología: suministro de servicios meteorológicos para la navegación aérea.
- 4.- Cartas aeronáuticas: especificaciones relativas a las cartas aeronáuticas utilizadas en la aviación internacional.
- 5.- Unidades de medida que se emplearán en las comunicaciones aero-terrestres: sistemas de medidas destinadas a ellas.
- 6.- Operación de aeronaves: parte 1a. transporte aéreo comercial; parte 2a. aviación general internacional, sobre especificaciones destinadas a lograr que, en todo el mundo, las operaciones de igual índole se realicen con un grado de seguridad que exceda al mínimo prescrito.
- 7.- Marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves: sus requisitos para la identificación.
- 8.- Aeronavegabilidad: certificación e inspección de aeronaves de conformidad con procedimientos uniformes.
- 9.- Facilitación: supresión de obstáculos que dificultan el transporte aéreo internacional.
- 10.- Telecomunicaciones aeronáuticas: unificación de equipos y sistemas de comunicación y de sus procedimientos.
- 11.- Servicios de tránsito aéreo: establecimiento y mantenimiento de servicios de control de tránsito aéreo, información de vuelo y alerta.
- 12.- Búsqueda y salvamento: organización y funcionamiento de las instalaciones y servicios necesarios para la búsqueda y salvamento.
- 13.- Encuestas de accidentes de aviación: uniformidad sobre la notificación, investigación e informes de accidentes de aviación.

- 14.- Aeródromos: especificaciones para proyectos y equipos de aeródromos.
- 15.- Servicios de información aeronáutica: métodos de recopilación y difusión de información aeronáutica necesarias para las operaciones de vuelo.
- 16.- Ruido de las aeronaves: especificaciones para la certificación relativa al ruido de las aeronaves, control del mismo, y las unidades de intensidad a los efectos de ordenación urbana.
- 17.- Seguridad: especificaciones para la protección de la --- aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita.

En la actualidad se está estudiando el problema del transporte de mercancías peligrosas, por lo que tal vez este tema pueda convertirse en el Anexo 18 a la Carta.

Dentro del presente punto analizamos a groso modo - las funciones de la OACI, pero es importante mencionar que no sólo se limitan las acciones de dicho organismo única y exclusivamente a realizar los puntos mencionados, ya que la OACI - es un organismo complejo que tiene que ver con todo lo relativo al vuelo seguro de las aeronaves, que va desde la fabricación de las mismas hasta el funcionamiento de todas las instalaciones necesarias destinadas a la aviación civil internacional.

**2.3. TRATADOS INTERNACIONALES REFERENTES A LA AVIACION
CIVIL INTERNACIONAL.**

**1.- CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS
RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.**

Fue llevado a cabo en Varsovia, Polonia, el 12 de octubre de 1929. Consta de 41 artículos y V capítulos que se refieren a : objeto y definiciones, títulos de transporte, -- responsabilidad del porteador, disposiciones generales, y disposiciones finales.

En esta Convención se aprobó que las empresas de -- transporte pagaran la suma de \$ 125,000.00 Francos Oro, por -- concepto de indemnización a personas que fueren objeto de algún accidente de aviación. En caso de tratarse de otro país, la suma anteriormente mencionada, sería el equivalente en la moneda del país.

**2.- CONVENIO REFERENTE A LA UNIFICACION DE CIERTAS
REGLAS RELATIVAS A DAÑOS CAUSADOS POR AERONAVES A TERCEROS -
EN LA SUPERFICIE.**

Esta Convención tuvo como sede a la ciudad de Roma, Italia, el 7 de octubre de 1952. Se compone de 39 artículos -- divididos en VI capítulos que son: Principios de Responsabilidad; extensión de la responsabilidad; Garantías de responsa-- bilidad del operador; Procedimiento y prescripción de accio-- nes; aplicación del Convenio y Disposiciones Finales.

En esta Convención se acordó la creación de normas legales y jurídicas con respecto a los daños causados por --

aeronaves extranjeras en la superficie de un país.

3.- PROTOCOLO DE LA HAYA DE 1955.

En la ciudad de la Haya, Holanda, fue llevada a cabo esta Convención, el día 28 de septiembre de 1955. Esta Convención consta de 27 artículos desarrollados a través de III capítulos relativos a la autorización de doblar la suma establecida en la Convención de Varsovia en caso de indemnización por accidente.

4.- CONVENIO DE GUADALAJARA, MEXICO. 1961.

El nombre que recibió este Convenio fue el de "Convenio complementario de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional". Se llevó a cabo en la ciudad de Guadalajara, Jalisco, el 18 de septiembre de 1961. En este Convenio surgen normas para regular el transporte aéreo internacional por parte del transportista no contractual. Menciona que tanto el transportista contractual como el transportista de hecho -- quedarán sujetos a las Disposiciones del Convenio de Varsovia, el primero con respecto a todo el transporte que realice previsto en el contrato, y el segundo solamente con respecto al transporte que realice.

5.- CONVENIO DE TOKIO DE 1963.

Fue llevado a cabo en la ciudad de Tokio, Japón, el 24 de septiembre de 1963, donde se acordó que el Estado de matrícula de una aeronave es competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo de la misma. Este Convenio anuncia una excepción: si los actos cometidos a bordo de una aeronave pueden tener consecuencias o repercusiones en el país

sobrevolado, entonces en este caso, es el país sobrevolado - el que conocerá de estos casos.

El Convenio de Tokio será analizado en forma más - detallada en el siguiente punto de nuestra investigación, por lo que únicamente se mencionaron las generalidades del mismo.

6.- CONVENIO DE LA HAYA, HOLANDA DE 1970.

Este documento se firma el 16 de diciembre de 1970 y con él, se abre el momento más importante en el Campo del Derecho Internacional para la represión del apoderamiento -- ilícito de una aeronave. Este Convenio consta de 14 artículos y dentro de ellos tenemos que los más importantes son los -- que se afocan a la tipificación del delito, al tiempo que reduce a una sola definición del período de vuelo. Se habla -- igualmente, de las medidas a adoptar en caso del delito y, - sobre todo, la referencia a la extradición.

7.- CONVENIO PARA LA REPRESION DE LOS ACTOS ILICITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. MONTREAL, CANADA, 1971.

Firmado el 13 de septiembre de 1971, este documento no hace ninguna referencia a la definición ni clasificación de los delitos, sino se limita a enumerarlos y describirlos, como los cometidos a bordo en vuelo por actos de violencia, perturbar el funcionamiento de las aeronaves, colocación de aparatos explosivos, etc.

La síntesis de los Convenios mencionados no constituye un estudio minucioso de los mismos, ya que no todos estos documentos se refieren al secuestro aéreo, por lo que --

resultaría innecesario transcribir los mismos, y no constituyen tampoco todos los Tratados y Convenios Internacionales -- referentes a la aviación civil internacional, por lo que consideramos que analizamos sólo los más importantes sobre la -- materia.

2.5. CONVENIO DE TOKIO, JAPON, DEL 24 DE SEPTIEMBRE DE
1963.

Este Convenio fue firmado el 14 de septiembre de -- 1963, y muestra por vez primera la definición del delito de - interferencia en vuelo de las aeronaves.

El Convenio de Tokio consta de 26 artículos, divididos en III Capítulos, los cuales se denominan de la siguiente forma:

- I.- Campo de Aplicación del Convenio.
- II.- Jurisdicción.
- III.- Facultades del Comandante de la Aeronave.
- IV.- Apoderamiento ilícito de una aeronave.
- V.- Facultades y Obligaciones de los Estados.
- VI.- Otras disposiciones.
- VII.- Disposiciones finales.

Son de particular interés las Facultades del Comandante de la aeronave para imponer a los que presuntamente --- hayan cometido estos ilícitos o estén a punto de cometerlos, - ciertas medidas razonables, o incluso coercitivas, así como - la aplicación del período de vuelo en el que el Comandante --- puede ejercer tales medidas y su propia autoridad (4).

Para el estudio del presente Convenio nos permitiremos citar únicamente los artículos que consideramos se encuentran estrechamente vinculados con el tema central de nuestro trabajo, por lo que describiremos los mismos, sin entrar a las Atribuciones Jurídicas del Comandante de la aeronave, ya que este tema constituye un punto en diverso capítulo de nuestra investigación.

(4) Tapia Salinas, Luis. Curso de Derecho Aeronáutico. Editorial Bosch. Barcelona, España, 1991. Pag 49.

I. CAMPO DE APLICACION DEL CONVENIO.

Artículo 1°.- El presente Convenio se aplicará:

- a) Las infracciones a las leyes penales;
- b) Los actos que, sean o no infracciones, pueden poner en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o ---- bienes en la misma, o pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo.

A reserva de lo dispuesto por el Capítulo III, este Convenio se aplicará a las infracciones cometidas y a los --- actos ejecutados por una persona a bordo de cualquier aeronave matriculada en un Estado contratante, mientras se halle en vuelo, en la superficie de altamar o en cualquiera otra zona fuera del territorio de un Estado.

A los fines del presente Convenio, se considera que se encuentra en vuelo desde que aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas y de ---- policia.

Artículo 2°.- Sin perjuicio de las disposiciones - del artículo cuarto y salvo que lo requiera la seguridad de la aeronave y de las personas o bienes a bordo, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en sentido de que -- autoriza o exige medida alguna en caso de infracciones a las leyes penales de carácter político o basadas en la discriminación racial o religiosa.

CAPITULO II. JURISDICCION.

Artículo 3°.- Será jurisdicción del presente Convenio:

- a) El Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer las infracciones y actos cometidos a bordo.
- b) Cada Estado contratante deberá tomar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula - sobre infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.
- c) El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

Artículo 4°.- El Estado contratante que no sea el de matrícula, no podrá perturbar el vuelo de una aeronave, a fin de ejercer su jurisdicción penal sobre una infracción cometida a bordo, más que en los casos siguientes:

- I.- La infracción produce efectos en el territorio de tal Estado.
- II.- La infracción ha sido cometida por o contra una nacional de tal Estado, o una persona que tenga su residencia permanente en el mismo.
- III.- La infracción afecte a la seguridad de tal Estado.
- IV.- Cuando sea necesario ejercer la jurisdicción para cumplir las obligaciones de tal Estado, de conformidad -- con un acuerdo internacional multilateral.

CAPITULO III.- FACULTADES DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE.

El contenido de este capítulo será analizado en el siguiente capítulo de nuestra investigación.

CAPITULO IV. APODERAMIENTO ILICITO DE UNA AERONAVE.

Artículo 11.- Cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier acto ilícito de -- apoderamiento e interferencia o ejercicio de control de una -- aeronave en vuelo, o sea inminente la realización de tales -- actos, los Estados contratantes tomarán las medidas apropiadas, a fin de que el legítimo Comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

En los casos previstos en el párrafo anterior, el -- Estado contratante en que aterrice la aeronave, permitirá --- que sus pasajeros o tripulantes continúen su viaje lo antes -- posible y devolverá a la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

CAPITULO V. FACULTADES Y OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS.

Artículo 12.- Todo Estado contratante permitirá al Comandante de una aeronave matriculada en otro Estado contra tante, que desembarque a cualquier persona que el Comandante de la aeronave le entregue, en virtud del artículo 9, párrafo 1°:

Si un Estado contratante considera que las circunstancias lo justifiquen, procederá a la detención o tomará -- otras medidas para asegurar la presencia de cualquier persona que se presume ha cometido uno de los actos a que se refiere el artículo 11, párrafo 1°, así como cualquier otra -- persona que le haya sido entregada. La detención y demás medidas se llevarán a cabo, de acuerdo con las leyes de tal -- Estado, y se mantendrán sólo por el período que sea ---

razonablemente necesario, a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

La persona detenida, de acuerdo con el párrafo que antecede, tendrá toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo.

El Estado contratante al que sea entregado una persona, en virtud del artículo 9, párrafo 1, o en cuyo territorio aterrice una aeronave, después de haberse cometido alguno de los actos previstos en el artículo 11, párrafo 1, no pueda o desee proseguir su viaje, el Estado de aterrizaje si rehusa admitirla y se trata de una persona que no sea nacional del mismo, ni tenga su residencia permanente, podrán enviarla al territorio del Estado de que sea nacional o residente permanente o al Estado donde inició su viaje.

El desembarque, la entrega, la detención o la adopción de las medidas aludidas en el artículo 13, párrafo 2, o el envío de la persona conforme al párrafo anterior del presente artículo no se considerará como admisión en el territorio del Estado contratante interesado al efecto de sus leyes respectivas a la entrada o admisión de personas y ninguna disposición del presente Convenio, afectará a las leyes del Estado contratante, que regule la expulsión de personas en su territorio.

Artículo 15.- A reserva de lo previsto en el artículo precedente, cualquier persona desembarcada de conformidad con el artículo 8, párrafo 1, entregada de acuerdo al artículo 9, párrafo 1, o desembarcada después de haber come--

tido alguno de los actos previsto en el artículo 11, párrafo 1 que desee continuar su viaje, podrá hacerlo tan pronto como -- sea posible hacia el punto de destino que elija, salvo que su presencia sea necesaria, para la instrucción del procedimiento penal o de extradición.

Sin perjuicio de lo dispuesto en sus leyes de entrada, admisión, expulsión y extradición, el Estado contratante en cuyo territorio sea desembarcada una persona, de acuerdo -- con lo dispuesto en el artículo 8, párrafo 1, o entregada de -- conformidad con el artículo 9, párrafo 1, o desembarque una -- persona a la que se le impute alguno de los actos previstos en el artículo 11, párrafo 1, le concederá en orden a su protec-- ción y seguridad, un trato menos favorable que el dispensado - a sus nacionales en las mismas circunstancias.

CAPITULO VI.- OTRAS DISPOSICIONES.

Artículo 16.- Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves matriculadas en un Estado contratante, serán consideradas, a los fines de extradición, como si hubiesen sido cometidas en el Territorio del Estado de matrícula de la aeronave.

A reserva de lo dispuesto en el párrafo anterior, -- ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de crear una obligación de conceder la extradición.

Artículo 17.- Al llevar a cabo cualquier medida de - investigación, arresto o al ejercer cualquier otro modo de jurisdicción en materia de infracciones cometidas a bordo de una aeronave, los Estados contratantes deberán tener muy en cuenta

la seguridad y los demás intereses de la navegación aérea, -- evitando el retrasar innecesariamente a la aeronave, los pasajeros, los miembros de la tripulación o la carga.

Artículo 18.- Si varios Estados contratantes constituyen organizaciones de explotación en común u organismos internacionales de explotación, que utilicen aeronaves no matriculadas en un Estado determinado, designarán, según las modalidades del caso, cuál de ellos se considerará como Estado de matrícula a fines del presente Convenio y lo comunicará a la Organización de la Aviación Civil Internacional que lo notificará a todos los Estados parte del presente Convenio.

CAPITULO VII.- DISPOSICIONES FINALES.

Artículo 19.- Hasta la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo a lo previsto en el artículo 21, quedará abierto a la firma de cualquier Estado, que en --- dicha fecha, sea miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

Artículo 20.- El presente Convenio se someterá a la ratificación de los Estados signatarios de conformidad con -- sus procedimientos constitucionales.

Los instrumentos de ratificación serán depositados en la Organización de la Aviación Civil Internacional.

Artículo 21.- Tan pronto como doce Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día a contar del duodécimo instrumento de ratificación.-

Para cada uno de los Estados que ratifiquen después de esta - fecha, entrará en vigor el nonagésimo día a partir de la fe-- cha de su depósito de su instrumento de ratificación. .

Tan pronto como entre en vigor el presente Convenio será registrado ante el Secretario general de las Naciones -- Unidas.

La adhesión de un Estado se efectuará mediante el - depósito del correspondiente instrumento de adhesión ante la - Organización de la Aviación Civil Internacional, el cual tendrá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha de su depó-- sito.

Por lo que respecta del artículo 23 al 26 se trata de formalismos para la adhesión al Convenio y entrada en vigor del mismo, por lo que dichos artículos resultan reiterantes - de los anteriores mencionados.

El Convenio es un instrumento muy importante, y el cual marca las pautas a seguir en caso de apoderamiento ilf-- cito de una aeronave. En la actualidad la mayoría de los paí-- ses signatarios de este Convenio de Tokio han incluido dentro de sus legislaciones penales el delito de apoderamiento ilf-- cito de aeronaves, y tal es el caso de nuestro país, ya que - este delito lo ubicamos en el Código Penal Federal en su artí-- culo 170.

Por último, cabe señalar que todos los Tratados y Convenios Internacionales en nuestro país, deberán ser rati-- ficados por el Senado, de conformidad con el artículo 89, -- Fracción X de la Constitución Política de nuestro país.

2.6. LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y LA
LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

Ya hemos analizado a lo largo del presente capítulo a los organismos internacionales que rigen a la aviación civil a nivel mundial, por lo que es importante señalar que en nuestro país el órgano encargado del transporte aéreo es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes es un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, que tiene por objeto el formular planes y programas para el desarrollo de las comunicaciones y de los transportes en nuestro país.

Las funciones de dicha Secretaría dentro del ámbito de la aviación son muchas e importantes, ya que este organismo se encarga de regular y vigilar la administración de todas y cada una de las instalaciones aeroportuarias de nuestro país, así como de todas y cada una de las instalaciones y equipos necesarios para la navegación aérea.

De acuerdo con lo que establece el artículo 26 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, encontramos que: "para el estudio, planeación, y despacho de los negocios del orden administrativo, el Poder Ejecutivo de la Unión contará con las siguientes dependencias:..... La Secretaría de Comunicaciones y Transportes..." (5)

Además, el artículo 36 del ordenamiento en cita, nos señala:

(5) Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Editorial Porrúa, México. 1991.

Artículo 36.- A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I.- Fomentar y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país.

II.- Regular, inspeccionar y vigilar los servicios de correos y telégrafos y sus servicios diversos; conducir la administración de los servicios federales de comunicaciones eléctricas y electrónicas y su enlace con los servicios similares públicos concesionados con los servicios de teléfonos, telégrafos e inalámbricos y con las estatales y extranjeras; así como del servicio público de procesamiento remoto de datos.

III.- Otorgar concesiones y permisos, previa opinión de la Secretaría de Gobernación, para establecer y explotar sistemas y servicios telegráficos, telefónicos, sistemas y servicios de comunicación inalámbrica por telecomunicaciones y satélites, de servicio público de procesamiento de datos, estaciones de radio experimentales, culturales y de aficionados y estaciones radiodifusoras comerciales y culturales; así como vigilar el aspecto técnico del funcionamiento de tales sistemas, servicios y estaciones.

IV.- Otorgar concesiones y permisos para establecer y operar servicios aéreos en el territorio nacional, fomentar regular y vigilar su funcionamiento y operación; así como negociar Convenios para la prestación de servicios aéreos internacionales.

V.- Regular y vigilar la administración de los aeropuertos nacionales, conceder permisos para la construcción de aeropuertos y vigilar su operación.

VI.- Administrar los servicios de control de tránsito, así como la de información de vuelo y seguridad de la navegación aérea.

VII.- Construir vías férreas, patios y terminales - de carácter federal para el establecimiento y explotación de ferrocarriles, y la vigilancia técnica del funcionamiento y - operación de los mismos.

VIII.- Regular y vigilar la administración del sistema ferroviario.

IX.- Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransporte en carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación; así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas.

X.- Realizar la vigilancia general y el servicio de policía en las carreteras federales.

XI.- Fijar normas técnicas para el funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como -- otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas - de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, - portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones; y participar con la Secretaría - de Hacienda y Crédito Público con el establecimiento de tarifas de los servicios que presta la administración pública ---

federal de comunicaciones y transportes.

XII.- Participar en los Convenios para la construcción y explotación de puentes internacionales.

XIII.- Fomentar la organización de sociedades cooperativas cuyo objeto sea la prestación de servicios de comunicaciones y transportes.

XIV.- Regular, promover y organizar la marina mercante.

XV.- Establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil, marina mercante, -- servicios públicos de transporte terrestre y de telecomunicaciones, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas.

XVI.- Regular y promover las comunicaciones y transportes por agua.

XVII.- Inspeccionar los servicios de la marina mercante.

XVIII.- Construir, reconstruir y conservar las obras marítimas, portuarias y de dragado, instalar el señalamiento marítimo y proporcionar los servicios de información y seguridad para la navegación marítima, y demás que le faculte la ley.

Las anteriores fracciones son las que se refieren a la aviación civil, y dicho artículo comprende hasta la fracción XXVII, pero estas fracciones se refieren únicamente a --

otras clases de transporte, por lo que no consideramos necesario transcribirlas en su totalidad.

Por último, la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 326 indica:

Artículo 326.- El tránsito aéreo se sujetará a las siguientes reglas:

I.- Es atribución de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el control de tránsito aéreo y de los servicios de meteorología, de telecomunicaciones aeronáuticas y de ayudas a la navegación aérea. En ejercicio de esta atribución dictará las medidas que sean necesarias para la mayor seguridad y eficiencia de la navegación aérea, con el fin de proteger la vida humana y la propiedad. Puede, en su caso, otorgar concesiones o permisos para la prestación de dichos servicios, a organismos técnicos que tendrán el carácter de auxiliares o conexos de las vías de comunicación y se considerarán de interés público;

II.- El uso de los servicios de control de tránsito aéreo, de telecomunicaciones aeronáuticas, de información meteorológica y de ayuda a la navegación aérea, es requisito de seguridad de obligatorio cumplimiento para todas las aeronaves. Dichos servicios pondrán a disposición de quienes operen las aeronaves sobre bases, condiciones y tarifas aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

III.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes dictará las medidas que crea necesarias para ampliar y modificar la red de instalaciones auxiliares de la navegación aérea y vigilará que las empresas de servicio público y permissiona-

ESTA COPIA DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTES

rios de servicio privado, cumplan en todo tiempo con los requisitos de seguridad que establecen esta ley y su reglamento.

En términos generales, podemos concluir que el radio de acción de la Secretaría de Comunicaciones y transportes es muy amplio en materia de aviación, y las atribuciones de la misma no se limitan a las mencionadas por los preceptos anteriormente transcritos, ya que interviene en todo lo relativo a la seguridad de la navegación aérea.

Por lo que hace a la Ley de Vías Generales de Comunicación, ésta fue promulgada el 30 de diciembre de 1950 y es el Libro IV de dicha Ley el que aborda a las Comunicaciones aeronáuticas, que consta de 83 artículos en XVII capítulos, los cuales se dividen de la siguiente forma:

- Capítulo I. Disposiciones Generales.
- Capítulo II. Del régimen de las aeronaves.
- Capítulo III. De las marcas de nacionalidad y matrícula.
- Capítulo IV. De la aeronavegabilidad.
- Capítulo V. Del personal técnico aeronáutico.
- Capítulo VI. Del Comandante de la aeronave.
- Capítulo VII. De las operaciones.
- Capítulo VIII. Del tránsito aéreo.
- Capítulo IX. De los aeródromos civiles.
- Capítulo X. Del transporte aéreo nacional.
- Capítulo XI. Del transporte aéreo internacional.
- Capítulo XII. De los servicios aéreos privados.
- Capítulo XIII. De las responsabilidades por daños.
- Sección 1a. De los daños a pasajeros.
- Sección 2a. De los daños a carga y equipaje facturado.
- Sección 3a. De los daños a terceros.

Sección 4a. Disposiciones comunes.

Capítulo XIV. De los accidentes y de la búsqueda y salvamento.

Capítulo XV. De los gravámenes.

Capítulo XVI. De las industrias y escuelas aeronáuticas.

Capítulo XVII. Del registro aeronáutico mexicano.

El contenido de la Ley de Vías Generales de Comunicación será vertido a lo largo de la presente investigación, por lo que en forma de conclusión podríamos afirmar que dicha ley se ha apegado a todos los Tratados y Convenios Internacionales referentes a la Aviación Civil, y esto se puede observar en -- la mayoría de los capítulos de dicha ley.

CAPITULO III.

DERECHOS REALES SOBRE LA AERONAVE.

La doctrina hasta nuestros días ha examinado los -- problemas acerca de la naturaleza jurídica de la aeronave, ya que los estudiosos del Derecho han pretendido ubicar a la migma dentro de dos grandes grupos de cosas que son: muebles e inmuebles.

El criterio que ha prevalecido en nuestro país es -- que la aeronave se considera como un bien mueble de naturaleza especial, ya que además de la forma jurídica de la propiedad, encontramos a la hipoteca de las aeronaves, y, como es -- sabido, esta institución jurídica deja en libertad al propietario para la utilización del bien hipotecado, por lo que --- puede continuar con el ejercicio de la navegación aérea, aunque por otra parte exista el riesgo de pérdida total de aparto, quizá más fácil que el de otro bien inmueble, desapareciendo con ello la garantía del derecho establecido, por lo que -- la aeronave se considera como un bien mueble de naturaleza -- jurídica especial.

Al respecto, la Ley de Vías Generales de Comunicación nos señala en su artículo 362 que son objeto de hipoteca las aeronaves, así como la unidad completa de una empresa de --- transporte.

Así pues, la propiedad y la hipoteca constituyen -- los derechos reales sobre la aeronave, pero no constituyen la totalidad de ellos, y además encontramos que éstas son dos figuras estudiadas ampliamente por el Derecho Civil, y siendo --

la presente investigación correspondiente al Derecho Penal,-- estudiaremos otros aspectos legales de la aeronave, tales --- como son: los requisitos de aeronavegabilidad de la aeronave, y los requisitos que deben reunir todas aquellas personas que laboren en su entorno, así como las atribuciones jurídicas de el Comandante de la aeronave.

3.1. REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDAD DE LA AERONAVE.

Para que una aeronave pueda llevar a cabo un vuelo, es necesario que en primer término, dicha aeronave se encuentre dentro de los parámetros de seguridad y técnicos mínimos señalados por las normas internacionales al respecto, es --- decir, esa aeronave deberá contar con un documento que certifique que efectivamente se encuentra apta para el vuelo.

El Certificado de Aeronavegabilidad se considera -- como aquel documento oficial indicador de la aptitud de vuelo de las aeronaves y necesario para la realización de dicha actividad (1).

En el aspecto internacional, la obligatoriedad de - este documento viene impuesta en el Convenio de Chicago de -- 1944, que dispone: "toda aeronave empleada en la navegación - aérea internacional, debe estar provista de un certificado de navegabilidad expedido y convalidado por el Estado en que la aeronave fue matriculada".

En el caso de México, es la Secretaría de Comunicaciones y Transpores el organismo gubernamental encargado de - la expedición de este documento, en el cual consta que la aeronave ha pasado por las pruebas y control prescritos, para - permitirle volar en condiciones de seguridad técnicamente satisfactorias, asimismo, dicha Secretaría está facultada para suspender y cancelar dicho certificado, tal y como lo dispone el artículo 316 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

(1) Sáenz García, Roberto. Apuntes Inéditos de Reglamentación Aérea. México, 1985.

El certificado de aeronavegabilidad se expide en la zona de inspección donde se encuentra el aeródromo o aeropuerto de base de la aeronave, tiene vigencia de seis meses y si dentro de este período se encontrare la aeronave en otra zona de inspección, entonces ésta será igualmente competente para expedirle un nuevo certificado.

Además del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave, ésta deberá llevar a bordo Libros y Manuales para poder efectuar un vuelo.

Los Libros y Manuales que debe llevar a bordo una aeronave para realizar cualquier tipo de vuelo son los que a continuación se señalan:

- 1.- Bitácora de la Aeronave.
- 2.- Manual de Vuelo.
- 3.- Manual de operaciones.

La Bitácora de la aeronave es el libro por medio del cual el propietario comprueba las horas de vuelo y reparaciones de la aeronave, fecha de vuelo, nombre de los miembros de la tripulación, hora de salida y de llegada de la aeronave, horas totales y parciales de vuelo, observaciones para el mantenimiento de la aeronave y las horas de vuelo desde la última reparación mayor del avión. Esta bitácora deberá estar autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El Manual de Vuelo contiene especificaciones y limitaciones dentro de las cuales la aeronave debe ser considerada como aeronavegable, así como la información e instrucción necesarias para los miembros de la tripulación puedan operar

con seguridad a la aeronave. Este manual está dividido en dos partes: la primera, que contiene especificaciones de construcción de la aeronave, en la que destacan los sistemas de funcionamiento de la misma. En la segunda, encontramos las tablas de performancias, es decir, las tablas de cálculo en la que se determinan la aeronavegabilidad segura de la aeronave.

El manual de operaciones entre la información que suministra, contiene los procedimientos de emergencias de vuelo, mínimos meteorológicos correspondientes a cada aeródromo a volar, lista de equipos de navegación, luces de pista, etc.

Entre otros requisitos que se consideran indispensables para que una aeronave pueda navegar, de acuerdo a lo establecido en el Convenio de Chicago son:

- 1.- Certificado de matrícula de la aeronave.
- 2.- Certificado de aeronavegabilidad.
- 3.- Licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación.
- 4.- Bitácora de la aeronave.
- 5.- Licencias de la estación de radio de la aeronave.
- 6.- Lista de nombres y lugares de embarco y destino de los pasajeros.
- 7.- Manifiesto de declaración de la carga transportada.

Por último, la Ley de Vías Generales de Comunicación dispone para la aeronavegabilidad de las aeronaves dos artículos que son el 317 y 318:

Artículo 317.- Se presume, salvo prueba en contrario,

que una aeronave con certificado de aeronavegabilidad vigente ha partido en condiciones de vuelo técnicamente satisfactorias.

Artículo 318.- Las aeronaves, motores y accesorios, que se construyan, reparen o modifiquen, no podrán ser puestos en servicio sin la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de conformidad con su reglamento respectivo.

Por lo anteriormente expuesto, es importante destacar la importancia que tiene este documento, ya que de él depende que la aeronave se encuentre apta o no para volar, por lo que este valioso documento certifica la seguridad de la misma por cuanto a los elementos mecánicos respecta, y si al término de alguna reparación la aeronave quedara defectuosa, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes suspenderá dicho certificado, lo cual se convierte en la seguridad de la tripulación, carga y pasaje de una aeronave.

3.2. EL PERSONAL DE LA ACTIVIDAD AVIATORIA CIVIL.

El personal técnico aeronáutico lo constituyen los miembros de la tripulación de vuelo y el personal de tierra adscritos al servicio de la navegación aérea civil, y está representado en el siguiente cuadro:

DE VUELO

Piloto Estudiante.
Piloto Privado de ala fija.
Piloto Privado de Planeador.
Piloto Privado de Helicóptero.
Piloto Comercial de ala fija.
Piloto Comercial de Helicóptero.
Sobrecargos de Vuelo.

**PERSONAL TECNICO
AERONAUTICO**

DE TIERRA

Personal de Servicio Meteorológico.
Personal de mecánica aeronáutica.
Personal de operaciones de vuelo.
Controladores auxiliares.
Controladores de área.
Despachadores de aeronaves.
Despachadores de helicópteros.
Otros.

El artículo 319 de la Ley de Vías Generales de Comunicación dispone que el personal técnico aeronáutico está --- constituido por los miembros de la tripulación de vuelo, y el personal adscrito al servicio de la navegación aérea civil.

Para actuar como miembro del personal técnico aeronáutico se requiere ser titular de una licencia válida para ejercer las funciones correspondientes, que la haya otorgado o reconocido la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Esta dependencia podrá convalidar o reconocer las licencias expedidas en el extranjero por la autoridad competente, siempre que los requisitos sean iguales, por lo menos, a las normas reglamentarias exigidas en México para el otorgamiento de tales licencias.

Los requisitos de edad, nacionalidad y conducta exigidos para obtener las licencias aeronáuticas, las condiciones de capacidad, aptitud física, exámenes, experiencia y pericia necesarios para obtenerlas, así como la aptitud que a sus titulares reconozca y las facultades que les conceden las mismas licencias, serán determinados por los reglamentos respectivos que también prescribirán la vigencia, condiciones de renovación y revocación de dichas licencias.

De acuerdo con el Reglamento de Licencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil de nuestro país, actualmente existen doce licencias para el personal de vuelo que son:

- 1.- Licencia de Piloto Estudiante.
- 2.- Licencia de Piloto Privado.
- 3.- Licencia de Piloto Comercial de Transporte Público Restringido.
- 4.- Licencia de Piloto Comercial de ala fija.
- 5.- Licencia de Piloto Comercial de Transporte Público Federal Internacional.
- 6.- Licencia de Piloto de Planeador Privado.
- 7.- Licencia de Navegante.

- 8.- Licencia de Mecánico a bordo.
- 9.- Licencia de Piloto Agrícola.
- 10.- Licencia de Piloto Privado de Helicóptero.
- 11.- Licencia de Piloto Comercial de Helicóptero.
- 12.- Licencia de Piloto Comercial de Helicóptero de Transporte Público Federal.

Cabe mencionar que los sobrecargos de vuelo también requieren de licencia respectiva para poder desempeñar sus servicios a bordo.

A su vez, el personal especializado de tierra, también deberá ser titular de su licencia respectiva, y las categorías de dichas licencias dependen del trabajo o especialidad de que se trate, siendo diversas y también con cierto tiempo - se vigencia, por lo que éstas también deberán ser revalidadas periódicamente.

Siendo los pilotos los personajes centrales y más -- importantes para la realización de un vuelo, nos lleva necesariamente a estudiar los requisitos que debe reunir para la obtención de su licencia respectiva, y tenemos que dichos requisitos los impone la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y así - tenemos que son requisitos para la obtención de las licencias de Piloto Privado y Piloto Comercial, respectivamente, las que a continuación señalamos:

- 1.- Ser mexicano por nacimiento.
- 2.- Ser mayor de edad.
- 3.- Haber terminado satisfactoriamente la instrucción preparatoria o equivalente.
- 4.- Ser titular de la licencia de radiotelefonista aeronáutico restringido.

- 5.- Comprobar la terminación de un curso de instrucción reconocida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- 6.- El curso de instrucción reconocida comprenderá también, - 40 horas de vuelo para Pilotos Privados y 180 Horas de -- vuelo para Pilotos Comerciales.
- 7.- Demostrar su pericia en la ejecución de maniobras de vuelo normales y de emergencia, propias de su categoría y -- clase de aeronave.
- 8.- Aprobar el examen de aptitud física, el cual únicamente -- será válido si se encuentran expedidos por médicos especializados en Medicina de Aviación.

Dentro de los privilegios que gozan los portadores de las licencias de Piloto encontramos:

I.- Para el titular de Licencia de Piloto Privado:

- a) Piloto o piloto al mando de cualquier aeronave de servicio privado.
- b) Copiloto de aeronave de servicio privado.

En ambos casos será de acuerdo al certificado, categoría, clase y tipo de aeronave inscritos en su licencia.

II.- Para el titular de Licencia de Piloto Comercial:

- a) Gozar de todos los privilegios concedidos a los pilotos -- privados.
- b) Actuar como piloto al mando en cualquier aeronave destinada a vuelos que no sean de transporte público, de acuerdo a -- los certificados de categoría, clase y tipo de aeronave -- inscritos en su licencia.
- c) Actuar como piloto al mando en servicios no regulares de -- transporte público de pasajeros en cualquier aeronave que no exceda de 6,000 Kilogramos de peso bruto.

- d) Actuar como piloto al mando en servicios no regulares de -- servicios público de carga de cualquier aeronave cuyo peso bruto no exceda de 12,000 Kilogramos.
- e) Actuar como copiloto en servicios de transporte público regular.

En cuanto a las certificaciones de capacidad tenemos que pueden ser de cuatro tipos: a) Por la naturaleza de vuelo; b) Por categoría de la aeronave; c) Por clase de aeronave; y, - d) Por el tipo de aeronave.

Por otra parte, encontramos como requisito indispensable para la vigencia de una licencia de personal de vuelo, - tratándose de pilotos y sobrecargos que éstos sean sometidos - periódicamente a exámenes médicos, así como exámenes técnicos y de vuelo, dada la naturaleza y riesgo profesional de sus trabajos.

Para los titulares de licencia de Piloto Privado, los exámenes médicos tienen vigencia de un año, al igual que para los sobrecargos, y de seis meses para los titulares de Licencias de Piloto Comercial.

Por lo que respecta al trabajo de las tripulaciones aeronáuticas, tenemos que la Ley Federal del Trabajo contempla un capítulo especial para los mismos, capítulo éste denominado "Trabajo de las Tripulaciones Aeronáuticas", y se encuentra -- incerto del artículo 215 al 245 de dicha ley, y en éste se contemplan las condiciones de trabajo que tiene que observar los patrones y la tripulación misma, destacando, en primer término, el artículo 218 del ordenamiento legal invocado, el cual nos - señala: "deberán considerarse como miembros de las tripulaciones aeronáuticas, de acuerdo a las disposiciones legales y téc

nicas correspondientes, los siguientes:

- I. El piloto al mando de la aeronave (Comandante);
- II. los oficiales que desarrollen labores análogas;
- III. el navegante, y,
- IV. los sobrecargos".

Dentro de los atributos que gozan las tripulaciones aeronáuticas, podemos señalar que son responsables de la seguridad y buen desempeño en el vuelo de una aeronave, y además gozan de jornadas de trabajo y descanso especiales, tal y como se desprende del Capítulo IV de la Ley Federal del Trabajo.

Cabe destacar que dicho ordenamiento omite al trabajo del personal aviatorio de tierra, el cual de alguna forma debería estar dentro del capítulo correspondiente a las tripulaciones aeronáuticas de la Ley Federal del Trabajo, debido a que su trabajo es también de naturaleza especial y este personal se encuentra muy expuesto a riesgos profesionales.

Para concluir el presente punto, podemos afirmar -- que el personal que trabaja alrededor de una aeronave es numeroso, y que éste, o más bien todo el personal, contribuye en forma directa para la seguridad de un vuelo.

3.3 EL COMANDANTE DE LA AERONAVE.

Nuestros ordenamientos positivos, determinan a una aeronave como parte del territorio nacional como ámbito de aplicación de nuestras leyes. El responsable de la seguridad, del orden y la disciplina de una aeronave, según lo dispone la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley Federal del Trabajo, y los Tratados y Convenios Internacionales, es el Comandante, quien no tiene, cuando se halla en vuelo, auxilio material de otra autoridad, de fuerza pública o de orden social de ninguna especie.

En presente capítulo, analizaremos al Comandante de la aeronave, sus diferentes investiduras y sus atribuciones jurídicas.

De acuerdo con diversos reglamentos concernientes a la aviación, tenemos:

El comandante o piloto al mando de una aeronave, es el piloto responsable de la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la aeronave en vuelo.

El Copiloto es el titular de la Licencia de Piloto, que presta un servicio de pilotaje sin estar al mando directo de la aeronave.

Los miembros de la tripulación de vuelo son personas que prestan sus servicios a bordo de una aeronave en vuelo, y por último, los miembros del personal de vuelo son los tripulantes de una aeronave, poseedores de una licencia que los acredita para desempeñar funciones técnicas esenciales durante el ---

tiempo de vuelo.

De acuerdo con las definiciones anteriores, el Comandante tendrá autoridad decisiva en todo lo relacionado a la aeronave durante el vuelo.

Durante el desarrollo de un vuelo el Comandante tendrá facultades amplias y bastantes para conservar la seguridad de la aeronave, y estas facultades no serán limitativas durante la travesía. El Comandante de la aeronave en todo tiempo de vuelo será responsable de la tripulación, carga y pasaje (2).

Las funciones del personal de vuelo son muy diversas, pero en términos generales se ha determinado que las funciones de dicho personal, que incluyen al Comandante de la aeronave, -- empiezan desde los momentos previos al vuelo, es decir, desde el momento en que la tripulación llega a su lugar de embarque.

De acuerdo a lo anterior, podemos distinguir tres investiduras del Comandante: la de director y responsable de la -- operación de vuelo; como representante del patrón o de la empresa; y, como delegado de la autoridad del Estado de matrícula de la aeronave.

Dentro del carácter de director técnico y responsable de la operación de vuelo, tenemos que son obligaciones del Comandante de la aeronave las siguientes:

En ningún momento podrá llevar a cabo un vuelo sin -- que haya formularios de preparación que certifiquen que se ha -- comprobado que:

- 1.- El avión reúne las condiciones de aeronavegabilidad.
- 2.- Los instrumentos y equipos prescritos para el tipo de opera-

(2) Sáenz García, Roberto. Apuntes Inéditos de Operaciones Aéreas. México, 1985.

ción que vaya a efectuarse están instalados y sean suficientes.

- 3.- Se haya tenido conformidad o visto bueno del mantenimiento del avión.
- 4.- El peso del avión sea tal, que puede realizarse el vuelo con seguridad tomando en cuenta las condiciones previstas.
- 5.- Que toda la carga transportada está debidamente distribuida y sujeta.
- 6.- Que se han cumplido los requisitos de planeamiento operacional del vuelo.

Dentro del carácter de director técnico de vuelo y de operación, el Comandante de la aeronave también se encuentra sujeto a ciertas prohibiciones que se encuentran establecidas en los Anexos de la Organización de la Aviación Civil - Internacional, prohibiciones éstas que son:

El Comandante no podrá actuar:

- a) De forma negligente a temeraria de modo que ponga en peligro la vida de personas o de propiedades ajenas.
- b) Realizar vuelos acrobáticos, salvo autorización expresa al no tratarse de aviones comerciales.
- c) Volar sobre zonas prohibidas o restringidas sin autorización expresa de la autoridad competente.
- d) De forma diferente a la establecida en el plan de vuelo, a menos que haya conseguido autorización o permiso para un cambio del mismo, o que se presente alguna situación de emergencia que exija tomar medidas inmediatas, en cuyo caso, después de aplicarlas, informará a la dependencia correspondiente.
- e) Remolcar a otra aeronave.
- f) Rociar o tirar papeles u otra substancia.
- g) Tirar en paracaídas a otra persona, a menos que cuente con

permiso de la autoridad competente.

A su vez, el Comandante tiene ciertas obligaciones, y al respecto la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 322 nos indica:

Artículo 322.- El Comandante de la aeronave, registrará en el libro de bitácora los hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos a bordo durante el vuelo y los pondrá en conocimiento de las autoridades federales competentes del primer lugar de aterrizaje en territorio nacional, o de las autoridades extranjeras competentes y del cónsul mexicano, si el aterrizaje se realiza fuera del país.

Por lo que hace a su segundo carácter, el Comandante como representante o delegado de la empresa para la cual -- trabaja, es considerado como tal por la Ley Federal del Trabajo, que en su artículo 219 indica que: "serán considerados como representantes del patrón, por la naturaleza de las funciones que desempeñan, los gerentes o superintendentes de vuelo, los jefes de adiestramiento, los pilotos instructores o asesores, y cualesquiera otros funcionarios que aún cuando tengan diversas denominaciones de cargos, realicen funciones análogas de las anteriores".

En cuanto a las prohibiciones laborales de los miembros de la tripulación de vuelo, éstas las señala el artículo 242 de la Ley Federal del Trabajo, el cual establece:

Queda prohibido a los tripulantes:

I. Ingerir bebidas alcohólicas durante la prestación del servicio y en las veinticuatro horas anteriores a la de iniciación de los vuelos que tengan asignados.

- II. Usar narcóticos o drogas enervantes dentro o fuera de sus horas de trabajo, sin prescripción de especialistas en medicina de aviación. Antes de iniciar su servicio, el trabajador deberá poner el hecho en conocimiento del patrón y presentarle la prescripción suscrita por el médico; y,
- III. Ejecutar como tripulantes algún vuelo que disminuya sus posibilidades físicas y legales de realizar vuelos al servicio de su patrón.

Como tercer y última investidura, encontramos que el Comandante es el delegado de la autoridad del Estado de -- matrícula de la aeronave. En este caso el Comandante tendrá -- poderes de mando, policía y autoridad, de acuerdo a las leyes respectivas.

De conformidad con el Convenio de Tokio de 1963, -- las medidas disciplinarias y de autoridad de un Comandante -- habrán de aplicarse cuando la aeronave se encuentra en vuelo, entendiéndose como tal: desde el momento en que se cierran -- las puertas externas después del embarque y el momento en que se abran cualquiera de dichas puertas para el desembarque.

En caso de aterrizaje forzoso, sólomente se aplican hasta que las autoridades competentes del Estado se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes de la misma.

El momento de aplicación de tales medidas será --- aquel en el que el Comandante tenga razones fundadas para --- creer que una persona ha cometido o está a punto de cometer a bordo de una aeronave una infracción o un acto en contra o -- que atente contra las leyes penales, o que puede poner o ponga en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o -- bienes de la misma, o que ponga en peligro el buen orden y la

disciplina a bordo.

Los fines de las medidas es que éstas han de ser -
razonables y que pueden transformarse incluso en coercitivas,
y se impondrán para:

- 1.- Proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes de las mismas.
- 2.- Para mantener el buen orden y la disciplina a bordo.
- 3.- Para permitirle entregar a la persona responsable a las - autoridades competentes o desembarcarlas.

El Comandante puede exigir o autorizar la ayuda de la tripulación, y solicitar, o autorizar, pero no exigir la - ayuda a pasajeros.

También cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables, - sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes.

En cuanto a las atribuciones jurídicas del Comandante, éstas son objeto de un punto posterior de nuestra investigación, por lo que el presente título sólo ha pretendido demostrar algunas de las investiduras del Comandante de una --- aeronave, y a lo largo del presente capítulo, serán analizadas otras atribuciones, las cuales poseen un carácter eminentemente jurídico.

3.4. HECHOS Y ACTOS COMETIDOS A BORDO DE UNA AERONAVE.

El maestro Gutiérrez y González, nos dice que la norma jurídica se elabora para regir conductas humanas, pero sólo aquellos casos que el derecho considera que esas conductas deben de producir consecuencias; no todas las conductas humanas producen consecuencias jurídicas; hay también ciertos hechos de la naturaleza que el Derecho, al relacionarlos con seres humanos, les atribuye consecuencias de Derecho (3).

El acto jurídico, es la manifestación externa de la voluntad que se hace con el fin de crear, transmitir, modificar o extinguir un derecho o una obligación, y que produce el efecto deseado por su autor, porque el Derecho sanciona -- esa voluntad, y dichos actos se clasifican en unilaterales y bilaterales.

En cambio, el hecho jurídico es la manifestación de la voluntad, es decir, de la intención del autor para que se produzcan esos efectos, o un hecho de la naturaleza al que la ley vincula efectos jurídicos.

En la aeronave se pueden llevar a cabo actos jurídicos, así como también se pueden producir hechos, los que se han visto envueltos dentro del ámbito del Derecho Internacional Privado, dada su naturaleza. Los hechos y actos jurídicos aunque en la mayoría de las veces casuales, que se producen en forma más repetida, son los nacimientos y defunciones a bordo.

El nacimiento a bordo de una aeronave, hecho que si bien es frecuente, se ha producido en diferentes ocasiones

(3)Gutiérrez y González, Ernesto. Derecho de las Obligaciones. Editorial Cajica. México, 1980. Pag 121

y se encuentra al fin y al cabo dentro de los límites de la posibilidad, plantea un problema especial de conflicto de leyes en la mayoría de los casos, cuya resolución no aparece en modo alguno, exenta de dificultades de orden jurídico.

Aparte de la típica colisión normal en Derecho nacional privado entre el jus soli y el jus sanguinis, en la de terminación del primero, es decir, respecto de la ley del territorio a aplicar, se presenta el problema cuando se trata de una aeronave en vuelo sobre un Estado distinto al de matrícula de la aeronave.

Para la solución del problema planteado, nuestro Código Civil en su artículo 70 nos dice que si el nacimiento ocurriere a bordo de un buque nacional, los interesados harán extender una constancia del acto, en el que aparezcan las circunstancias a que se refieren los artículos 58 al 65 del mismo ordenamiento, en su caso, y solicitarán que los autorice el capitán o patrono de la embarcación y dos testigos de los que se encuentren a bordo, expresándose, si no los hay, esta circunstancia (4).

El precepto anterior tendrá que ser aplicado para el caso de las aeronaves con matrícula mexicana.

A mayor abundamiento, y examinando a nuestro ordenamiento legal fundamental, es decir, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 30 nos señala que son mexicanos por nacimiento aquellos que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes, con lo que tenemos que el problema del nacimiento deberá estarse a este ordenamiento, ya que en el caso que nos

(4) Código Civil para el Distrito Federal. Editorial Porrúa. México, 1991.

ocupa , prevalece el principio de extraterritorialidad de -- las leyes.

Por otra parte, tenemos que en el caso de un nacimiento en la aeronave, el Comandante, dentro de sus funciones administrativas, deberá dar conocimiento del hecho a las autoridades del aeropuerto de aterrizaje, entregando para ello -- las constancias respectivas a la autoridad competente, no sin antes anotar el hecho en el libro de bitácora de la aeronave, y en forma por demás importante, deberá dar constancia de la nacionalidad de matrícula de la aeronave.

El interés jurídico que puede presentar la muerte a bordo de una aeronave, es en realidad escaso en cuanto se -- refiere a diferencias fundamentales como la acaecida en otros lugares.

En el caso de fallecimiento a bordo, la consideración y determinación del lugar de tal hecho deberá reconocer la nacionalidad de matrícula de la aeronave, en las mismas -- condiciones que para el nacimiento.

Lo que sí suele regularse en ambos casos, es la intervención del Comandante de la aeronave en su carácter de -- autoridad administrativa para todos los trámites de esta índole, encargándose de todas las constancias oficiales, conocimiento a las autoridades competentes del lugar de aterrizaje y de la nacionalidad de la aeronave, tomar medidas de custodia de los bienes en el caso de fallecimiento y de documentos del fallecido, inscripción en la bitácora de la aeronave, etc.

Los actos jurídicos que pueden acontecer en una -- aeronave son numerosos, dentro de los cuales podríamos seña-- lar: los testamentos, los convenios, los contratos, etc., --- pero cabe hacer mención que en dichos actos el Comandante de la aeronave podrá intervenir como testigo, ya que en la mayo-- ría de los casos, la ley exige la presencia de testigos, los cuales podrán ser cualquiera de los pasajeros a bordo, siempre y cuando reunan los requisitos legales.

Por otra parte, tenemos que existen actos que tie-- nen un carácter ilícito, pero éstos serán estudiados en su -- capítulo correspondiente.

3.6. ATRIBUCIONES JURIDICAS DEL COMANDANTE DE UNA

AERONAVE.

Con base en el Derecho Positivo Mexicano y en las diversas normas dictadas por la Organización de la Aviación - Civil Internacional, el Piloto Aviador de Transporte Público, y concretamente, el Comandante de la aeronave, acciona y actúa en diversos ámbitos legales.

La Ley de Vías Generales de Comunicación previene que el Comandante es responsable de la dirección, el cuidado, el orden y seguridad de la aeronave, la tripulación, los pasajeros y su equipaje, la carga y el correo, tan pronto como se haga cargo de la aeronave para comenzar el vuelo.

El Comandante de una aeronave tiene autoridad para tomar decisiones y hacerlas respetar aún antes de subir al -- avión, así como cada uno de esos particulares, porque de ---- acuerdo con la ley, es el único autorizado para tales efectos.

El Comandante, como autoridad, actúa como director o encargado responsable de la operación técnica aeronáutica, - es decir, actúa dentro del aspecto técnico-aeronáutico, y como autoridad actúa en el ámbito de la seguridad socio-técnico política, o sea, es el guardián responsable de la disciplina y buen orden a bordo, en áreas, como ya se ha dicho, de seguridad, de la eficiencia y de la economía del vuelo asignado, pero sobre todo, la seguridad de las operaciones aéreas.

Las atribuciones o deberes que ha de cumplir como funcionario público son que debe dar fé y actuar en función - de actos concretos en beneficio o servicio de los miembros de

la comunidad viajante. Le incumbe lo que los reglamentos señalan en relación con los nacimientos, defunciones o desapariciones a bordo, testamento aeronáutico y matrimonio aeronáutico.

Cabe señalar que a bordo de una aeronave civil en vuelo, no existe más autoridad que la del Comandante: los altos funcionarios de Estado que viajan en ella no tienen facultades ni autoridad alguna durante el vuelo, sea cual sea su investidura y rango, pues el respeto y la consideración que éstos merecen, están sólo dentro del aspecto humano-político-social-moral, pero no jurídico.

Además de la capacidad técnica, lo más valioso que puede poseer un piloto aviador, es su buen criterio para tomar decisiones en momentos críticos, y si a su buen criterio le suma conocimientos legales precisos, incrementará su capacidad para no cometer errores en el desempeño del cargo de Comandante de una aeronave.

El Comandante de la aeronave en el desempeño de sus funciones se encuentra sometido a :

- 1.- El Reglamento del Aire.
- 2.- La Ley de Navegación Aérea.
- 3.- Las Leyes Penales Federales.
- 4.- Los Convenios y Tratados Internacionales ratificados por nuestro país.
- 5.- Los Anexos a la Convención de Chicago.
- 6.- Los manuales de operaciones.
- 7.- Los manuales de operaciones auxiliares.
- 8.- Las funciones que le corresponden como encargado eventual del Registro Civil, etc.

Otro renglón importante de destacar es que el Comandante de la aeronave además de las labores antes mencionadas, funje de acuerdo con la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República, como auxiliar del Ministerio Público Federal, tal y como lo dispone el artículo 14 de dicho ordenamiento. (5)

Como pudimos observar a lo largo del presente capítulo de nuestro trabajo, es el Comandante de la aeronave la autoridad suprema en la misma, pero es importante destacar la función de los copilotos, ya que a falta de Comandante, son ellos los que quedan a cargo de la aeronave fungiendo como tal, y en la gran mayoría de los casos son los copilotos los encargados del vuelo de un avión bajo la dirección del Comandante.

A falta del Comandante de la aeronave, el copiloto asumirá todas las responsabilidades que tenía éste, sin importar que medie nombramiento alguno, por lo que los pilotos se convierten en los personajes centrales del transporte aéreo.

(5) Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República. Editorial Porrúa, México. 1989

CAPITULO IV.

EL SECUESTRO AEREO.

4.1. DEFINICION DE SECUESTRO.

Desde el punto de vista eminentemente jurídico-penal, por secuestro se entiende el apoderamiento y retención que se hace de una persona con el fin de pedir rescate en dinero o en especie y se utiliza como sinónimo de plagio (1).

Ahora bien, por su parte Rafael de Pina sostiene que el secuestro también es una figura que se da dentro de nuestro Derecho Civil y se entiende como "el depósito de una cosa litigiosa en poder de un tercero hasta que se decida judicialmente a quién debe entregarse" (2).

En cuanto al secuestro civil, éste podrá ser de dos tipos, el convencional y el judicial. Será convencional aquel que se realiza cuando los litigantes depositan la cosa o bien litigioso en poder de un tercero, que se obliga, a su vez, a entregarla, ya sea concluido el litigio o para el fin de dar cumplimiento a la sentencia que declare quién tiene derecho a la cosa. Será judicial aquel secuestro que se constituya por resolución de un órgano jurisdiccional y se rige por las disposiciones del Código de Procedimientos Civiles.

De lo anterior se puede desprender que el secuestro dentro del Derecho Civil tiene varias acepciones, tales como el depósito de una cosa litigiosa, el embargo de bienes, la detención forzosa de una persona, etc.

(1) Instituto de Investigaciones Jurídicas. Diccionario de Derecho. U.N.A.M. Tomo IV. Pag 93

(2) De Pina, Rafael. Diccionario de Derecho. Editorial Porrúa. México, 1991. Pag 455.

Por obligación de método, y en virtud de que el -- presente capítulo de este trabajo trata del secuestro aéreo, -- se hace necesario distinguir que existe una gran diferencia -- dentro del propio término "secuestro" en vía civil y en vía -- penal.

Dentro del Código Civil para el Distrito Federal, el secuestro se encuentra reglamentado dentro de los artículos 2539 al 2545 inclusive, pero dentro de dicha reglamentación se dispone por el legislador que para el secuestro convencional se estará a las disposiciones del depósito.

Ahora bien, si se está a lo manifestado por el --- propio Código Civil, veremos que señala al depósito, y por lo que hace al secuestro convencional observamos que el depósito es un contrato, es decir, tiene una reglamentación contractual en la que van a existir dos partes, una cosa, que puede ser mueble o inmueble, el depositante que la confía y el depositario que debe guardarla para restituirla cuando lo pida el depositante.

En cambio, por lo que hace al secuestro como tal o plagio, que es una figura delictiva, varía el contenido de -- acuerdo a lo que ha evolucionado la sociedad misma. Claro --- está que por mucho tiempo se mantuvo en las legislaciones penales como si se tratara de un delito contra el patrimonio, -- pero es tan vasto el bien jurídico que debe tutelar esta figura delictiva, que en la actualidad este ilícito deberá estar referido no únicamente a las personas, su patrimonio, a los -- bienes, sino también al aspecto que tratamos en la presente -- investigación, y que se refiere al secuestro aéreo.

4.2. DEFINICION DE SECUESTRO AEREO EN EL DERECHO PENAL
MEXICANO.

Después de haber analizado la definición de secuestro en general, tanto en la vía civil como en la penal, es conveniente ver la definición del secuestro aéreo en el Derecho Penal Mexicano.

Esta figura delictiva se da dentro de nuestro Código Penal a partir del mes de diciembre de 1968 en el Decreto y dentro del Diario Oficial de la Federación del 24 de diciembre de 1968 que reforma al artículo 170 de dicho ordenamiento, en virtud de la evolución que presentó esta figura delictiva, y a falta de su reglamentación dentro de nuestro Código Penal.

El artículo 170 del Código Penal en su tercer párrafo dice: "asimismo, se impondrá prisión de cinco a veinte años, sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa, al que hiciere cambiar su destino a una aeronave, valiéndose de amenazas, violencia, intimidación o por cualquier otro medio ilícito, o la hiciere desviar de su ruta".

Si analizamos la definición del tipo, podemos afirmar que se trata de piratería aérea, y que, cuando dicho párrafo habla de "cambiar su destino a una aeronave", el término "destino" no es el apropiado, en virtud de muchas veces se interpreta como equivalente a suerte, o a lo aleatorio, y en tratándose de un tipo puramente penal, el término "destino" no está aplicado dentro del tipo en su estricta acepción de llegada de una aeronave.

Por otro lado, se ha venido usando el término piratería, secuestro, extorción, desviación compulsiva, agresión armada contra el vuelo, interferencia ilícita de la aviación, o simplemente, infracciones a bordo de la aeronave, pero lo cierto es que existe en el fondo dentro de todos estos términos, un ataque contra la seguridad aérea en vuelo, a la seguridad personal del pasaje y de la tripulación, y en varias -- ocasiones, la violación del espacio aéreo del país sobrevolado sin culpabilidad para la aeronave que lo hace, la tripulación y el país de origen de dicha aeronave.

Aparte de lo anterior, cabe afirmar que la definición que maneja nuestro Código Penal del ilícito en cuestión, es completamente congruente con el Convenio de Tokio de 1963, del cual México es país signatario, por lo que resulta que el secuestro de aeronaves es un ilícito tipificado dentro de --- nuestra codificación penal, y sugerimos que el término mejor usado será "el que se apodere o el que quite el control de la aeronave", por lo que es necesario analizar detenidamente los elementos de la definición usada dentro de nuestro ordenamiento Penal, y estos elementos son los siguientes:

En primer término, tenemos: "el cambiar de su destino a una aeronave", esto implica que la aeronave salga de - su ruta y del plan de vuelo original, no por causas físicas o naturales, sino por ejercer un apoderamiento ilícito, control y mando de las personas que realizan el apoderamiento de la - aeronave.

En segundo lugar, se destaca: "la forma de la comisión del ilícito", las amenazas, la violencia, la intimidación o cualquier otro medio ilícito.

Por lo que respecta a la amenazas, nuestro Código Penal vigente maneja el simple dar a entender con actos o -- palabras que se hiciera un mal a otros, y esto se refiere al hecho de que el sujeto activo del ilícito quiera causar un -- mal a una persona, en sus bienes, en su honor o en sus derechos de un tercero.

Por lo que hace a la violencia dentro de esta definición, debe manifestarse e interpretarse como una coacción a fin de que se llegue a hacer lo que uno no quiere, y lo que quiere el sujeto activo del ilícito, ya sea por el empleo de la fuerza o de otros medios; basta con que se arranque el con sentimiento del Comandante de la aeronave por cualquier medio para que se de la violencia.

En cuanto a la intimidación, no es otra cosa que -- el temor producido en una persona por medio de amenazas de un daño moral o material, que este llegue a ser grave y afecte a la misma.

De todos los anteriores elementos analizados, se -- desprende que efectivamente se está ante la presencia de una conducta antisocial, típica, antijurídica y culpable, por lo que a continuación analizaremos el tipo de secuestro aéreo.

4.3. ANALISIS DEL TIPO.

Conforme al párrafo tercero del artículo 14 de nuestra Constitución Política, "en los juicios del orden criminal queda prohibido imponer por simple analogía o aún por mayoría de razón, pena alguna que no esté decretada por una ley exactamente aplicable al delito de que se trate". Esta es la base constitucional de la existencia de los tipos penales, el que no agota su función al cumplir la exigencia de la Ley suprema, sino que, como trataremos más adelante, utilizado como instrumento técnico, resuelve prácticamente toda la problemática del delito.

Muy al principio de este siglo, se elaboró la doctrina del tipo. Ernest Von Beling en su "Esquema del Derecho Penal y la Doctrina del Tipo", había sostenido que el tipo es la descripción de una conducta desprovista de valoración, acerto que fué corregido años después, al afirmarse que la creación de los tipos no es un juego artificial, sino que deberán de contestarse siempre afirmativamente dos interrogantes; la primera de ellas si la conducta es antijurídica, y la segunda, si es tan matizadamente antijurídica que merezca un tratamiento específico. Contestadas estas dos interrogantes, viene después lo que será la creación legislativa (2).

El tipo es la descripción de una conducta como ---- acreedora de pena, por lo que se deberá observar si existe una tipicidad formal y una tipicidad material.

Cuando se hable de tipicidad formal, deberá entenderse que el término implica la adecuación letrística de la conducta a la descripción legal, por ejemplo, cuando se priva

(2) Beling, Ernest Von. Esquema de Derecho Penal y la Doctrina del Delito Tipo. Editorial De Palma. Buenos Aires, Argentina, 1944.

de la vida en defensa legítima, hay tipicidad formal, puesto que la conducta ejecutada realiza el presupuesto fáctico de la norma. Cuando se maneja la tipicidad material se estará - significando que, la conducta, además de encajar letrísticamente en la parte descriptiva del tipo, implica la presencia de los presupuestos de la pena, es decir, que la tipicidad - material es consubstancial a la existencia del delito.

Los tipos en materia penal sólo incluyen conduc--
tas consideradas con alto contenido de afectación a bienes -
que deben ser salvaguardados más prioritariamente que otros,
por lo que podemos sostener que el legislador en la creación
del tipo, concretiza lo que era una conducta incolora, vol--
viéndola sancionable.

Ahora bien, desde el momento en que el legislador
crea la figura, lo hace bajo el condicionamiento de conside--
rar implícita la antijuricidad; con este señalamiento, al --
darse su realización en el mundo real, implica la lesión ---
antijurídica que sólo se desvanece si el propio legislador -
lo autoriza.

La conducta, al ser enmarcada en la figura descripti
ta por el legislador, se considera típica, o sea, penetra en
principio al ilícito, terreno de la tipicidad, por lo que --
podemos definir a la tipicidad como la realización del actuar
humano en términos fijados por el legislador.

Para el maestro Fernando Castellanos Tena, y den--
tro de su obra "Lineamientos Elementales de Derecho Penal",
el tipo debe clasificarse por su composición, por su ordena--
ción metodológica, en función de su autonomía o independencia,

por su formulación y por su resultado (4).

En cuanto a su composición, el tipo puede ser normal o anormal, será normal cuando se limita a realizar una -- descripción objetiva, y anormal cuando el tipo contiene elementos subjetivos o normativos que requieren de una valoración jurídica o cultural.

En cuanto a la ordenación metodológica, los tipos pueden ser fundamentales o básicos, especiales y complementados. Serán fundamentales cuando constituyen la esencia o fundamento de otros tipos, especiales cuando se agrega otro requisito al tipo fundamental, y complementados, porque se constituyen con un tipo básico y una circunstancia o peculiaridad distinta.

Por su autonomía o independencia, son aquellos tipos que tienen vida propia, sin depender de cualquier otro -- tipo, y serán subordinados aquellos tipos que dependen de otro para su existencia.

Por su formulación, los tipos pueden ser casuísticos y amplios; serán casuísticos cuando el legislador no describe una modalidad única, sino varias formas de ejecutarlo, y amplios cuando el legislador describe una hipótesis única.

Por su resultado, el tipo puede ser de daño y de -- peligro. Será de daño cuando el tipo protege contra la disminución o destrucción del bien, y de peligro cuando tutela penalmente al bien contra la posibilidad de ser dañado.

(4) Castellanos Tena, Fernando. Lineamientos Elementales de Derecho Penal. Editorial Porrúa, México. 1986 Pag 168

Por lo que hace al tipo de secuestro aéreo, contemplado en el párrafo tercero del artículo 170 del Código Penal para el Distrito Federal, en el que se establece: "asimismo, se impondrá prisión de cinco a veinte años, sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa, al que hiciere cambiar de destino a una aeronave valiéndose de amenazas, violencia, intimidación o por cualquier otro medio ilícito, o la hiciere desviar de su ruta".

De acuerdo al análisis anteriormente hecho de las clases de tipo, podemos afirmar que el tipo de delito de secuestro aéreo no es normal, ya que no se limita a realizar -- una descripción objetiva, puesto que el tipo de secuestro -- aéreo incluye tanto factores objetivos, como elementos subjetivos que requieren una valoración jurídica y cultural, por lo que pertenecerá al tipo anormal en cuanto a su composición.

Por lo que hace a su ordenación metodológica, el tipo de secuestro aéreo éste es complementado, ya que se -- constituye con un tipo básico y una circunstancia o peculiaridad distinta.

En cuanto a su autonomía o independencia, se dice que es un tipo subordinado porque depende de otro tipo y tanto su penalidad como su tipicidad está inmersa en un solo artículo de nuestro Código Penal, en el que contempla a los -- ataques a las vías de comunicación y piratería.

Por su formulación, tenemos que es casuístico, en virtud de que describe varias modalidades en su forma de ejecución.

Por su resultado, es un tipo de peligro, en virtud de que protege el bien y la seguridad de las personas contra la posibilidad de ser dañadas, pero, también es de daño, en cuanto protege la disminución o destrucción del bien, en este caso la aeronave, por lo que, en cuanto al resultado podemos afirmar que el tipo de secuestro aéreo es de daño y de peligro.

Bajo la Teoría General del Delito encontramos que el delito de secuestro aéreo tiene aspectos positivos y aspectos negativos, teniendo dentro de los positivos a la acción, la tipicidad, la antijuricidad y la culpabilidad, y como aspectos negativos a la falta de acción, la atipicidad, los justificantes y la inculpabilidad.

La acción o conducta, viene a ser la base de toda estructura y, puede ser considerada como el sujeto de varios predicados.

La conducta es un comportamiento en el cual media un movimiento de la psique. El delito, y en el caso especial del delito de secuestro aéreo, independientemente de su composición técnico-jurídica, requiere del sustrato humano; debido a esto, para su estructura resulta indispensable la base que viene a ser constituida por la conducta humana, sin ésta no puede ni tan siquiera pensarse en los demás elementos del delito.

En nuestro Derecho Penal, la conducta puede ejecutarse haciendo lo prohibido o dejar de hacer lo exigido. Por eso se denominan delitos por acción (comisión) cuando se viola una norma prohibitiva, y, delitos por omisión cuando se viola una norma preceptiva. En general, la mayoría de los tra

tadistas también mencionan los delitos de comisión por omisión llamándoles de omisión impropia, porque cuando no se hace lo que se debió hacerse y ello produce un resultado material, se está violando una norma preceptiva, y después, una prohibitiva por lo que podemos reducir lo anterior a lo siguiente: ya sea que el delito se realice por acción o por comisión, o por omisión impropia, siempre resultará transgredida la prohibición - dentro del tipo penal, como es el caso del secuestro aéreo, -- por lo que dicho ilícito necesariamente tendrá que ser un delito de acción.

La tipicidad es la adecuación de la conducta a la hipótesis normativa prevista por la ley. En el caso que nos -- ocupa, encontramos que el tipo del delito de secuestro aéreo, -- se encuentra contemplado en el artículo 170 del Código Penal - Federal.

Antijuricidad. En cuanto a la antijuricidad, Sergio Vela Trevino en su obra "Antijuricidad y Justificación", manifiesta que la antijuricidad "es el resultado del juicio valorativo de la naturaleza objetiva, que determina la contrariación existente entre una conducta típica y la norma jurídica, en -- cuanto se opone la conducta a la norma cultural reconocida por el Estado" (5).

De la anterior definición se desprende que el --- secuestro aéreo en nuestro país, tiene una conducta típica, -- una norma jurídica establecida, un juicio valorativo y un resultado declarativo, por lo que dicho ilícito tiene la característica de la antijuricidad lisa y llanamente.

(5) Vela Treviño, Sergio. Antijuricidad y Justificación. Editorial Trillas. México. 1987 Pag 130.

Por último, y por lo que hace a la culpabilidad, - ésta se identifica con la reprochabilidad hacia el sujeto activo, por haberse conducido éste contrariamente a los establecido por la norma jurídico penal. En el secuestro aéreo siempre el sujeto activo se conduce contrariamente a lo establecido por el Código Penal, puesto que existe un tipo estrictamente establecido. La conducta del sujeto es antijurídica, y al serlo, es culpable, ya que la culpabilidad se presenta en las formas de dolo o intención y en especial, en este delito, el dolo opera cuando el sujeto activo del mismo ha representado en su mente la conducta que va a realizar, y el resultado de esa conducta también, y decide en un acto de voluntad, llevar a cabo lo que en su mente se representó.

Los anteriores aspectos analizados en el delito de secuestro aéreo tienen su contrapartida en cuanto a los aspectos positivos del delito, consistentes en la falta de acción, la atipicidad, las causas de justificación e inculpabilidad pero éstos no surten en el caso del secuestro aéreo.

Independientemente de lo anterior, manifestamos -- que no analizamos en forma exhaustiva todos y cada uno de los elementos de la Teoría General del Delito por no ser dicha -- Teoría parte toral dentro de la presente investigación, sino sólo se analizaron los elementos más significativos del delito en cuanto a los aspectos positivos del mismo, independientemente de que el título presente se refirió única y exclusivamente al análisis del tipo del delito de secuestro aéreo.

4.4. REPERCUSIONES JURIDICAS DEL SECUESTRO AEREO.

En cuanto a las repercusiones jurídicas de este delito, encontramos que son numerosas e importantes, las cuales interesan a las distintas partes que intervienen en la navegación aérea: a los Estados, por la necesidad de asegurar la -- navegación aérea y de velar por la seguridad de las relaciones internacionales; a las compañías aéreas, por el normal -- desarrollo de sus líneas y para evitar las perturbaciones de toda índole que tales hechos suponen, y a los usuarios de este medio de comunicación, tanto por motivos de seguridad propia como para reafirmar el derecho de elegir libremente sus rutas, puntos de traslado y escalas, sin interferencias extrañas.

No podemos dejar de señalar el profundo impacto -- psicológico y moral que trae consigo el secuestro aéreo, ya -- que como es sabido, durante la realización de este ilícito, la conducta de los agentes activos del mismo, es decir, de los -- secuestradores, se manifiesta en distintas formas de agresividad, que van desde un comportamiento pasivo, es decir, sin -- llevar a cabo torturas a los pasajeros, o bien, hasta el homicidio de varios de ellos, hasta conductas totalmente agresivas y activas, que se manifiestan en el continuo hostigamiento a pasajeros y tripulación, y en este caso es común que los secuestradores para llegar a su objetivo, se valgan de torturas, amenazas, lesiones, homicidios, y no en pocos casos, --- llegan a volar, mediante aparatos explosivos, a la aeronave -- entera.

Las distintas legislaciones mundiales, han incluido a este delito, de acuerdo a lo estipulado en el Convenio -

de Tokio del 24 de septiembre de 1963, en sus legislaciones penales, y los bienes jurídicos tutelados por estas legislaciones e incluso la nuestra son:

- 1.- La seguridad del pasajero.
- 2.- La seguridad de la aeronave.
- 3.- El respeto a la soberanía de los Estados.
- 4.- La libertad de tránsito.
- 5.- El Derecho de ruta.
- 6.- El espacio aéreo nacional del país sobrevolado.

En cuanto a la seguridad del pasajero, las compañías aéreas tienen la obligación de velar por la seguridad de los mismos, ya que desde que el pasajero opta por comprar su pasaje, pacta su traslado con la compañía aérea, y ésta se hace depositaria de la seguridad del pasajero en su traslado, por lo que el secuestro aéreo repercute en las compañías aéreas en cuanto a la seguridad del pasajero, puesto que tienen que responder ante terceros por la seguridad del correo, carga y pasaje, lo que trae como consecuencia que dichas compañías se manejen en la actualidad con compañías aseguradoras, -- las cuales cobran fuertes cantidades por concepto de seguros y reaseguros.

Independientemente de lo anterior, y de acuerdo -- a lo que establece la Ley de Vías Generales de Comunicación, -- el Comandante de la aeronave, sobre todo, tratándose en servicio de transporte público de transporte, es el responsable de la dirección, el cuidado, el orden y seguridad de la aeronave, la tripulación, los pasajeros y su equipaje, la carga y el -- correo que transporta, tan pronto como se encuentre a cargo -- de la aeronave, y sobre él recaerá la seguridad de todos los pasajeros y sus bienes.

También repercute el ilícito del secuestro aéreo - en la seguridad de la aeronave, ya que la destrucción de ésta por causa de algún secuestro, incide en el deterioro del capital invertido de la compañía aérea sobre ésta.

Por otro lado, se debe contemplar el respeto a la soberanía de los Estados en cuanto a su espacio aéreo, ya que esto apoya y fundamenta todos los Tratados y Convenios Internacionales que se refieren a la soberanía y a la navegación - aérea.

Nuestra Constitución Política consagra el derecho irrestricto a la Libertad de tránsito, y el hecho de que una aeronave nacional sea secuestrada dentro del propio territorio nacional, es violatorio de la garantía de libertad de --- tránsito, que es una garantía individual como colectiva, consagrada en la parte dogmática de la Constitución.

Por lo que respecta al derecho de ruta, éste está protegido por la propia Ley de Vías Generales de Comunicación toda vez que el simple hecho de desviar de su ruta a una --- aeronave ya es un ilícito, puesto que atribución de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es dictar las medidas - que sean necesarias para la mayor seguridad y eficiencia de - la navegación aérea, con el fin de proteger a la vida humana y las propiedades de las compañías de aviación. Es bien sabido que en la vida cotidiana de la navegación aérea, por errores humanos o técnicos, las aeronaves cambian su ruta, y en - muchas ocasiones suceden accidentes por ese motivo . A mayor abundamiento, un desvío de ruta realizado por un secuestrador altera, en primer lugar, el plan de vuelo original, los cuales se encuentran basados en las cartas de navegación inter--

nacionales, y en segundo, motivaría hasta accidentes en pleno vuelo, en virtud de que los planes de vuelo siguen rutas y -- patrones fijos a través de corredores aéreos, y el secuestrador, al desviar al avión, pone en peligro inminente la seguridad de la aeronave, del pasaje, de la carga y correo, así --- como también a la propia tripulación, no olvidando también a los terceros sobre la superficie, por lo cual este ilícito -- viola en todos sus aspectos al derecho de ruta.

El sobrevolar un espacio aéreo de un tercer Estado y aún el espacio aéreo nacional, implica, en primer término, - el permiso correspondiente del Estado sobrevolado, y en segundo término, el que tal Estado haya suscrito Tratados y Convenios Internacionales respecto a su espacio aéreo. El Estado - sobrevolado puede considerar violado su espacio aéreo en el caso de que una aeronave secuestrada penetre en dicho espacio, y éste deberá considerar que en este caso se trata de un hecho delictuoso en el que no interviene la voluntad de la tripulación para sobrevolar dicho espacio, por lo que el Estado ---- sobrevolado deberá proporcionar ayuda para que la aeronave -- secuestrada llegue segura al aeropuerto que le sea asignado, - evitando con esto que esa aeronave se encuentre en un mayor - peligro.

Por otra parte, cabe hacer mención que el Estado - sobrevolado podrá no autorizar el aterrizaje de una aeronave secuestrada en su territorio, y al respecto podemos señalar que se trata de asuntos de cooperación internacional, toda -- vez que se encuentran en juego vidas humanas.

Como consecuencia de lo anterior, el ilícito del - secuestro aéreo presenta repercusiones jurídicas de índole -- internacional, mismas que pueden considerarse como económicas

y sociales, por lo que este ilícito tiene como bienes jurídicos tutelados a la vida y seguridad de los pasajeros y tripulación en primer término, por lo que se hace necesario que este delito se encuentre dentro de todas las legislaciones penales existentes en el mundo.

4.5. POSIBLES ILICITOS COMETIDOS A BORDO DE UNA AERONAVE
SECUESTRADA.

En cuanto a los posibles ilícitos que se pueden -- llegar a cometer a bordo de una aeronave secuestrada, en vía enunciativa más no limitativa, se puede afirmar que se pueden llegar a cometer desde el secuestro en general como el secuestro de personas, de la aeronave y su tripulación, el delito - de lesiones, homicidio del pasaje y tripulación, el de daño - en propiedad ajena, el de asociación delictuosa, el de piratería aérea, terrorismo, e inclusive, el de violación a los --- Tratados y Convenios Internacionales.

En primer lugar, dentro de estos posibles ilícitos, deberá analizarse quiénes son responsables del delito, y remitiéndonos al análisis que hace nuestro Código Penal en su artículo 13, podemos afirmar que por lo general y de acuerdo a la evolución que ha tenido el ilícito del secuestro aéreo, -- éste en muy raras ocasiones se ha realizado en forma unipersonal, pues en la mayoría de los casos, el secuestro aéreo lo - llevan a cabo varias personas, por lo que tuvo que haber existido un acuerdo previo o una preparación para la realización de dicho ilícito, por lo que se caería en cuanto a la responsabilidad de los sujetos, en la fracción primera del artículo 13 del Código Penal. En tratándose de una sola persona, se -- estará en el supuesto que contempla la fracción segunda del - artículo mencionado.

Por lo general, en el secuestro aéreo existen muchas personas involucradas en la comisión de este ilícito: encontramos a los que se asocian, los que determinan las incondicionalmente para la comisión del ilícito, los que intencionalmente prestan su ayuda, y los que auxilian a los secuestra

dores con posterioridad al hecho, por lo tanto se podría encuadrar a los sujetos activos en la mayoría de las fracciones contenidas en el artículo 13 del Código Penal en cita, toda vez que se puede hablar de coparticipación delictuosa, de una --- corresponsabilidad, es decir, de una co-delincuencia, ya que dentro del secuestro aéreo y habiendo multiplicidad de partí-- cipio existe la intención de todos los copartícipes de realizar un mismo y determinado delito: debe existir la intención encaminada a la consumación del delito, donde todos los copartícipes deberán ejecutar, cuando menos, algún acto encaminado directa o indirectamente a la consumación del delito de secuestro aéreo. Claro está que la co-delincuencia en este tipo de delito existe no solo cuando se obtiene la consumación, sino también en los grados de tentativa y frustración.

Tocante al secuestro en general, el secuestro de la aeronave, el de personas y la tripulación de la misma, estos ilícitos fueron tratados en capítulos anteriores, por lo que nos remitiremos a los delitos de lesiones, homicidio, daño en propiedad ajena y el de asociación delictuosa, que son delitos -- colaterales, o, como muchos autores los denominan, son delitos inmersos en el delito mayor.

Respecto a las lesiones, y de acuerdo a nuestra codificación penal, tenemos que bajo el nombre de lesiones y de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 288 del Código Penal, se comprende "no solamente las heridas, escoriaciones, contu-- siones, fracturas, dislocaciones, quemaduras, sino toda altera-- ción de la salud y cualquier otro daño que deje huella material en el cuerpo humano, si esos efectos son producidos por una -- causa externa".

De esta definición que maneja el Código Penal, en la mayoría de los casos y en cuanto a su comisión, se presenta el delito de lesiones que muchas veces no ponen en peligro la vida del sujeto pasivo, es decir, a la vida del mismo, que sí estaría en los supuestos contemplados por los artículos 289 al 293 del Código Penal vigente, sin descartar el hecho de que podrían inferirse lesiones dentro del secuestro, que disminuyan ciertas facultades del cuerpo humano en cuanto a su función o pérdida de algún miembro, o en su defecto, puedan dejar huella o cicatriz permanente en el sujeto pasivo.

Por lo que toca al delito de homicidio, este ilícito se da en la mayoría de las veces, respecto al pasaje de la aeronave secuestrada o a la tripulación que no sea necesaria o vital para el vuelo de la aeronave, implicando este delito de homicidio, en cuanto su comisión, un agravamiento de la pena o penalidad respecto de los secuestradores, ya que se debe tomar en consideración la cantidad de sujetos activos que participen (la asociación delictuosa), la forma de comisión del ilícito (circunstancias de modo, tiempo, espacio) y la forma de comisión del mismo.

El bien jurídico tutelado, la vida, es el más valioso dentro del campo del Derecho Penal, ya que nadie está facultado de privar de la vida a otro, y es más, en tratándose de un secuestro aéreo, el grado de peligrosidad de el o los secuestradores aumenta, en virtud del medio que se emplea, de la altitud de la aeronave y la magnitud de correo, carga y pasaje. Siendo el objeto jurídico tutelado la vida humana, el homicidio puede perpetrarse mediante un acto o una comisión, pero siempre que sea por medios físicos, puede realizarse en forma dolosa o culposa, así como también prete

rintencionalmente.

En el secuestro aéreo siempre aparece el animus - necandi, es decir, el dolo, consistente en la voluntad y conciencia en el agente de ejecutar un hecho con la intención - de causar la muerte de una o varias personas, intención que puede ser determinada o indeterminada.

la posibilidad de la comisión del ilícito de homicidio a bordo de una aeronave secuestrada, sabemos que se -- consume con la muerte del sujeto pasivo, pero también es --- configurable la tentativa acabada, es decir, la frustración, y la inacabada cuando se da comienzo de ejecución y ésta no se consume en su hipótesis. En conclusión, este ilícito es - el que más posibilidades tiene de cometerse en un secuestro aéreo, ya que se puede cometer en cuanto al pasaje y la tripulación de la aeronave en vuelo, o, puede darse en tierra - al inicio del secuestro, y, en último lugar, al aterrizar -- técnicamente la aeronave, ya sea para estacionarse, o bien - para reabastecerse de combustible.

El ilícito de daño en propiedad ajena, tiene un - cien por ciento de posibilidades de realizarse durante la -- comisión del ilícito de secuestro aéreo, y puede consistir - en el daño que se causa a la aeronave misma, al pasaje y sus propiedades, a la carga y a la línea aérea en general.

Este ilícito se da siempre que se secuestra a una aeronave, puesto que desde el hecho mismo del secuestro, se está produciendo un daño, tanto moral como material, a la -- compañía aérea, tripulación y pasaje, independientemente de los daños materiales que pudiesen cometer los secuestradores

en contra del bien o de los bienes de la compañía aérea, del pasaje y de la carga, es decir, que este ilícito de daño en propiedad ajena le es al secuestrador como la sombra al cuerpo.

Nuestra legislación penal contempla a este ilícito dentro de los delitos patrimoniales, puesto que se parte del principio de afectación a los bienes patrimoniales de los sujetos pasivos, y en cuanto al tipo del delito de daño, por cualquier medio, se deberá estar a lo dispuesto por el artículo 399 del Código Penal.

Otro de los delitos que deben de estudiarse, o -- cuando menos mencionarse como posibles en cuanto al secuestro aéreo, es el de asociación delictuosa, condición que la mayoría de las veces se da para llevar a cabo un secuestro aéreo; se requiere de varias personas para la comisión de -- dicho ilícito, puesto que el o los secuestradores, realizan una unión voluntaria y con carácter de permanencia suficiente para desarrollar los propósitos delictuosos que unen a -- sus componentes. Ahora bien, por tratarse de un delito per se es independiente de los delitos para cuya ejecución se -- hubieren concertado los asociados, es decir, que este delito en cuanto a su penalidad se puede aplicar a los secuestradores aéreos, independientemente del secuestro, de las lesiones, del homicidio y del daño en propiedad ajena que pudieran haber causado los secuestradores. Se manifiesta lo anterior en virtud de que la pena por el delito de asociación -- delictuosa, a lo menos en nuestro país, se aplica independientemente de las penas correspondientes a los demás delitos, de acuerdo con las reglas de acumulación contempladas en el artículo 64 del Código Penal. Este delito de asociación delictuosa es un delito de conducta, doloso, de peligro y tenden-

cia, por lo que el sujeto activo del mismo puede serlo cualquiera y el sujeto pasivo la comunidad social establecida en el territorio nacional, y en el caso del secuestro aéreo, la comunidad de pasajeros que se encuentran amparados y protegidos por la nacionalidad de matrícula de la aeronave.

El delito de piratería aérea en nuestra legislación se encuentra subsumido y formando parte del artículo -- 170 del Código Penal, por lo que los comentarios que se pueden hacer respecto de este ilícito se harán más adelante de la presente investigación.

Por otra parte, una de las figuras que pueden ir implícitas en el delito de secuestro aéreo es el de terrorismo, y que, en nuestro medio penal puede manejarse o admitir dos acepciones: una, como los actos de violencia cometidos - por grupos revolucionarios, y otra, como un régimen de violencia instaurados por un gobierno.

Es conveniente resaltar que el terrorismo en toda su extensión, deviene de la palabra terror, y se ha practicado, sobre todo, como una táctica dentro de los movimientos revolucionarios de carácter político-social. El terrorismo encuadra una problemática no sólo de tipo jurídico, sino político y filosófico, por lo que nuestro Código Penal en su artículo 139, que por cierto es sólo un artículo, regula al terrorismo; claro está que en la actualidad el terrorista -- como sujeto activo del ilícito ya no es anónimo, puesto que el propio artículo en cita, le quita el carácter de anónimo al usar el término "al que". Se hace necesario dejar clarificado que mediante el secuestro aéreo se llevan a cabo actos de terrorismo internacional o nacional que ponen en peligro

no únicamente a las personas que viajan, sino también a toda la comunidad, por lo que este delito atenta contra la seguridad nacional e internacional, y por lo general va de la mano con el secuestro aéreo.

Por último, mediante el delito de secuestro aéreo y sin intención del país que hubiese suscrito Tratados y Convenios Internacionales sobre la materia, puede darse el delito de violación a los Tratados y Convenios Internacionales, pero por lo general, son sin responsabilidad de los Estados que suscribieron dichos Tratados, con la salvedad de que los secuestradores jamás podrán alegar el beneficio del jus sanguinis para su procedimiento penal correspondiente.

4.6. PROCEDIMIENTO TECNICO A SEGUIR POR LA TRIPULACION

EN CASO DE SECUESTRO.

La situación de un secuestro aéreo no es una cuestión fácil de resolver para la tripulación de vuelo de una aeronave, y menos aún para las autoridades competentes del Estado que en esos momentos conoce del secuestro, o bien, que tiene que recibir en su territorio a alguna aeronave secuestrada.

Ahora bien, existen procedimientos teóricos a seguir por la tripulación de vuelo en caso de secuestro. El presente título de nuestra investigación tiene por objeto señalar dicho procedimiento, así como también el enunciar el procedimiento a seguir por las autoridades aeroportuarias mexicanas en caso de secuestro aéreo. A mayor abundamiento, para una aeronave secuestrada que pretenda aterrizar en territorio nacional.

El Comandante de la aeronave es quien en caso de secuestro, se convierte en un interlocutor entre los secuestradores y el Estado sobrevolado. En la mayoría de las ocasiones los secuestradores pueden contar con explosivos y con armas de fuego, y por lo regular son los sobrecargos de a bordo las primeras personas que se enteran del secuestro. Con mucha frecuencia los secuestradores viajan como simples pasajeros, por lo que en cuanto el sobrecargo sepa de esta situación, -- deberá ponerla del conocimiento del Comandante de la aeronave, es decir, conducir a los secuestradores ante la presencia del Comandante de la aeronave.

Como es sabido, los aparatos de aviación modernos

cuentan con equipos sofisticados de radio y radar; y el Comandante de la aeronave en el caso de no poder transmitir la situación por radio a las autoridades de Control de Tránsito -- Aéreo, procederá a poner una frecuencia determinada en el -- radar de a bordo, y éste automáticamente emitirá una señal a tierra, en donde en las pantallas de radar aparecerá que di-- cha aeronave esta siendo objeto de un secuestro, con lo cual el Centro de Control de Tránsito Aéreo conocerá al instante - de tal situación, y entablará comunicación con el Comandante de la aeronave y procederá a formular preguntas a éste en un código de lenguaje especial, de tal manera que éste confirme el secuestro.

El Comandante de la aeronave es el responsable de la seguridad de los pasajeros, de la aeronave, correo y carga, por lo que en caso de no poder controlar a los secuestradores, se verá obligado a obedecerlos, ya que como lo hemos estable-- cido, los secuestradores en la mayoría de los casos cuentan -- con armas de fuego y explosivos, de modo que deberá procurar - que los secuestradores no dañen a los pasajeros y tripulación de vuelo, y obviamente, a la aeronave.

En caso de que el Comandante logre establecer con-- tacto por radio con las estación de Control de Tránsito Aéreo, dará a conocer los hechos a esta dependencia, para que ésta -- pueda ir desalojando las rutas o aerovías, y en su caso, la -- trayectoria y pistas de aterrizaje disponibles. Lo anterior -- obedece a que es necesario que Control de Tránsito Aéreo evite colisiones en vuelo de dos o más aeronaves.

Si los secuestradores no permiten la comunicación - vía radio o radar, entonces el Comandante de la Aeronave procederá, con toda precaución, a desviar la ruta de la aeronave a

la ruta que establezcan los secuestradores, o bien, al aeropuerto de destino señalado por los mismos, y para ello observará las siguientes reglas: observará el tránsito aéreo a su alrededor, y de ser posible, aterrizará sin desalojar la pista de aterrizaje, para lo cual dejará las aletas del avión -- totalmente extendidas, de manera que la Torre de Control pueda observar lo anterior, la cual se percatará que la aeronave ha sido secuestrada. Deberá tratar de acordar con los secuestradores la salida, es decir, la bajada de pasajeros, de manera que pueda salvar el mayor número de vidas posibles, pero es importante señalar que al momento del secuestro aéreo, el Comandante de la aeronave se encuentra bajo la presión de las pretensiones y peticiones de los secuestradores.

El procedimiento anteriormente señalado es un procedimiento teórico, que no en todos los casos de secuestro -- puede llevarse a cabo, ya que no todos los secuestros tienen la misma naturaleza.

Ahora bien, tratándose de la autoridad competente en tierra, estas sí deberán llevar a cabo un procedimiento ya establecido por las autoridades aeroportuarias, por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por la Secretaría de -- Gobernación y por la Dirección General de Seguridad, dependiendo de la Secretaría de Gobernación.

Los objetivos primordiales de las autoridades de -- tierra en este procedimiento para el caso de apoderamiento -- ilícito de aeronaves en territorio nacional son:

- a) Salvar la vida de pasajeros y tripulantes.
- b) Velar por la integridad de la aeronave y la carga transportada.

- c) Que sin peligro para todos éstos, recobre el control de la máquina por sus legítimos poseedores y pueda ésta seguir operando.

En este tipo de emergencias, sea que estén involucradas aeronaves o personas nacionales o extranjeras, queda comprendida dentro de la jurisdicción de la Secretaría de -- Gobernación, la cual actuará a través del personal de la --- Dirección General de Investigaciones y Seguridad Nacional, y en todos los casos en coordinación con el Centro de Control de Emergencias del aeropuerto de que se trate.

Ninguna dependencia o empresa podrá tomar decisiones o acciones individuales que pongan en peligro la seguridad de los pasajeros y tripulantes.

Inmediatamente se procederá a notificar por el -- Centro de Control de Tránsito que conozca del secuestro a:

1. - La Comandancia de la Dirección de Investigaciones y Seguridad Nacional destacada en el aeropuerto de que se -- trate.
- 2.- A La Procuraduría General de la República y Policía Judicial destacada en el aeropuerto.
- 3.- A la Subgerencia de Vigilancia del Aeropuerto.

Los responsables de las dependencias o empresas - afectadas tendrán la obligación de presentarse de inmediato para la planeación, coordinación y ejecución de este procedimiento en el lugar requerido. El Centro Director de emergencia deberá asegurarse que éstos hayan sido notificados.

Recibida la información de que una aeronave intenta aterrizar en el aeropuerto mexicano, se deberá efectuar el siguiente procedimiento:

1.- La Torre de Control deberá dar prioridad a las maniobras de la aeronave afectada. Instruirá a la nave hacia plataforma de emergencia, indicándole al piloto que se estacione con la puerta orientada contra la dirección del viento.

2.- El Comandante de la aeronave deberá proporcionar toda la información posible al Centro Director de la emergencia vía Torre de Control, y conducirá, de ser posible, a la aeronave a la plataforma de emergencia.

3.- La Subgerencia de Seguridad y Vigilancia controlará el acceso de personas y de vehículos, según se ordene. Acordonará el área alrededor de la aeronave, según se ordene y no permitirá que se acerque persona o vehículo sin autorización previa. Coordinará su acción con el personal de la Dirección General de Investigaciones y de Seguridad Nacional y otras unidades o elementos que deban participar, según sea el caso, y mantendrá comunicación con el Centro Director de la emergencia. No intentará acción sin la autorización correspondiente.

4.- La Dirección de Investigaciones y Seguridad Nacional coordinará las acciones (entrevistas, prensa, peticiones, etc.) de acuerdo a las instrucciones que dicte la Secretaría de Gobernación. Asumirá el control total de la operación si es necesario, en coordinación con el Centro Director de la emergencia. No permitirá que intervenga el cónsul o funcionario de otro país, a menos que lo considere necesario e indispensable para salvar vidas o en apoyo técnico o para --

facilitar las negociaciones.

Cuando el Comandante de la aeronave reporte a los servicios de Control de Tránsito Aéreo del aeropuerto sobre el incidente producido, las medidas que deberán adoptarse -- son:

a) Los servicios de tránsito aéreo comunicarán a la Comandancia del aeropuerto (Centro de Comunicación Inicial de Emergencia) el comunicado de la tripulación y las medidas que solicita se adopten.

b) La Comandancia del aeropuerto, dependiendo de la información, hará las comunicaciones necesarias para la participación de las entidades responsables dentro del aeropuerto.

c) Los tripulantes y toda persona que tenga conocimiento de las faltas o actos delictivos, deberá colaborar a la preservación de evidencias que sean necesarias para el proceso respectivo.

Por último, es de hacer notar que estos procedimientos varían, ya que no todos los aeropuertos de nuestro país cuentan con las Direcciones mencionadas con anterioridad por lo que una situación de esta naturaleza puede recibir distintos tratamientos por la autoridad competente.

4.7. MEDIDAS INTERNACIONALES DE SEGURIDAD PARA LA
PREVENCIÓN DEL SECUESTRO AEREO.

Dado que las aeronaves secuestradas ha aumentado en número hoy en día, los aeropuertos internacionales y aún los nacionales, han venido aplicando mayores medidas de seguridad para la prevención del delito de secuestro aéreo, consistentes en la colocación de aparatos técnicos y humanos de seguridad - en dichas instalaciones aeroportuarias, lo cual sí ha disminuído el número de secuestros, es decir, el número de posibilidades para la comisión de este ilícito, pero que en ningún momento han constituido un impedimento para que se lleven a cabo.

Lo cierto es que las medidas técnicas y humanas de seguridad que se han adoptado no han sido eficaces; generalmente el delito de secuestro aéreo no es un delito unipersonal y para su comisión interviene la colaboración de muchas personas, por lo cual las medidas de seguridad adoptadas en los aeropuertos como son las revisiones de las personas y sus equipajes, no ha disminuído la comisión del ilícito.

Dentro de las medidas técnicas de seguridad que se han implementado encontramos que en las salas de espera para el abordaje existen aparatos de rayos X para detectar el posible acarreo de armas de fuego y explosivos, tales como son -- las pistolas, granadas de mano, entre otras; pero por ejemplo, tenemos que con respecto a los explosivos plásticos no pueden ser detectados por dichos aparatos de seguridad, haciendo que dichas medidas de seguridad resulten ineficientes para la prevención de este ilícito.

En donde consideramos que tendría verdaderamente que

emplearse un aparato de seguridad más estricto es dentro del personal que labora en plataforma, es decir, el personal encargado del comisariato, de la limpieza del avión previa al vuelo, ya que en la mayoría de los casos es este personal de mantenimiento del avión el que se deja sobornar e introduce las armas al interior del avión, así como también puede colocar explosivos en el interior del mismo, por lo que es realmente aquí donde se debería de implantar un aparato de seguridad humano que se encargara de supervisar al avión previo al vuelo.

Por otro lado, tenemos que el Comandante de la aeronave, o bien un oficial (copiloto), son los encargados de realizar una revisión al avión previa al vuelo, pero dicha revisión en la mayoría de los casos se limita a observar el funcionamiento de las operaciones de los elementos mecánicos indispensables para el vuelo de la aeronave, sin que en algún momento se encargen de la revisión interna del avión, indagando la existencia de armas de fuego a bordo, o bien, explosivos en su caso, por lo que esta medida de seguridad resulta también ineficiente para la prevención del ilícito en estudio.

A su vez, como el secuestro aéreo trae aparejado una asociación delictuosa, las medidas adoptadas de seguridad en su entorno del avión resultan inoperantes.

A nivel internacional, las medidas de seguridad que se han adoptado en ocasiones se orientan hacia el aumento en la penalidad del ilícito, medida ésta basada en la Convención de Tokio del 24 de septiembre de 1963 la cual propone además, que se incluya a éste delito en las legislaciones penales de los distintos Estados.

Podemos concluir el presente capítulo mencionando que en la actualidad existen proyectos internacionales para la obtención de mayores medidas de seguridad al respecto, -- tendientes a disminuir la incidencia del delito de secuestro aéreo, proyectos éstos que urge se lleven a cabo para que -- las medidas de seguridad tengan resultados más eficaces.

CAPITULO V.

PROPUESTA DE CODIFICACION DEL SECUESTRO AEREO EN NUESTRA
LEGISLACION PENAL FEDERAL.

5.1. EL SECUESTRO AEREO EN NUESTRA LEGISLACION PENAL
FEDERAL.

De conformidad con lo analizado en el capítulo anterior, encontramos que la legislación mexicana (Código Penal y la Ley de Vías Generales de Comunicación) sancionaba con -- anticipación a 1968, conductas atentatorias contra la seguridad de la navegación aérea, mediante la extensión a ésta de -- fórmulas de protección jurídica aplicables a otros medios de transporte, tales como la marina mercante y de pasajeros. No obstante, es hasta 1968 que mediante la incorporación a nuestro Código Penal Federal de los principios adoptados en el -- Convenio de Tokio del 24 de septiembre de 1963, denominado -- "Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves", del cual México es país signatario -- que el secuestro aéreo fue tipificado como delito, y se inserta en el artículo 170 del Código Penal.

Cabe señalar que nuestro Código Penal es también -- acorde en cuanto al secuestro aéreo, con el Convenio "Para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves", firmado en la Haya, Holanda, el 16 de septiembre de 1970, del cual también México es país signatario. Este Convenio fue ratificado el 19 de julio de 1972.

El artículo 170 del Código Penal contempla al se--

cuadro aéreo en su párrafo tercero, párrafo que fue adicionado por Decreto de 19 de diciembre de 1968, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre de 1968, y entró en vigor tres días después.

Para la adición de este párrafo del artículo 170 - del Código Penal, se presentó ante la Cámara de Diputados el proyecto de adición y en el dictamen se manifestó que con apoyo y fundamento en los artículos 57 y 87 del Reglamento Interiores del Congreso, se formuló dictamen aprobatorio del proyecto que fue sometido a la Honorable Asamblea de acuerdo a las siguientes consideraciones:

"Primera.- Es del dominio público la reiterada ejecución de determinados actos que, al poner en peligro la vida de las -- personas, las comunicaciones aéreas, la seguridad de los medios de transporte de pasajeros, mercancía y correspondencia en aeronaves, han configurado un nuevo tipo de delito como es el de secuestro de aviones, que no se encuentra previsto en el Código Penal y que debe ser sancionado enérgicamente".

"Segunda.- Es evidente la obligación que tiene el Estado de proteger jurídicamente a los intereses de la colectividad y de evitar la comisión de actos delictuosos como son los que motivan la iniciativa presidencial y que al ejecutarse no tan solo en el ámbito nacional sino en el internacional, han causado graves trastornos al progreso y seguridad del tránsito aéreo, innumerables daños económicos que no son resarcibles y otros perjuicios, por lo que deben caer en la esfera de acción del Derecho Punitivo para prevenirlos y castigarlos con máxima energía, dado el peligro social que representan".

"Tercera.- La inclusión en el Código Penal del tipo delictivo

que permita sancionar con prisión de cinco a veinte años a los que por medios violentos desvían a las aeronaves de sus rutas o las hacen cambiar de destino, con los consiguientes perjuicios para sus tripulantes y pasajeros, proporcionará al Estado un medio jurídico para prevenir esos delitos, procesar y castigar a los autores y además gestionar legalmente ante otras naciones, la extradición de los que se hayan sustraído a la acción de la justicia mexicana".

"Cuarta.- En consecuencia, las Comisiones estiman que la Iniciativa del Ejecutivo Federal, aprobada por la Colegisladora, viene a satisfacer un imperativo de la opinión pública que requiere el castigo de los secuestradores de aeronaves, es de un gran interés colectivo y protege a la sociedad por lo que debe ser aprobada en sus términos".

Del espíritu de la Exposición de Motivos transcrita en los párrafos que anteceden, se desprende que el Estado lo que hizo al sancionar la conducta delictiva del secuestro aéreo, fue hacer una aplicación directa de la Teoría del Reproche Social, ya que la reglamentación actual del artículo 170 del Código Penal, a la vez que reglamenta la conducta delictiva, protege y tutela como bien jurídico la seguridad de los pasajeros de las aeronave, de la carga y del correo, lo que implica que la penalidad se haya contemplado bajo el parámetro de cinco a veinte años.

Independientemente de lo anterior, cabe analizar -- que este tipo penal tiene como estructura angular el hecho de haber contemplado por mucho tiempo la evolución del secuestro aéreo en otros países, sobre todo, en aquellos países que por su problemática ideológica, política y religiosa usaban al se-

cuestro aéreo como forma de presión para los países con los que se encontraban en pugna; en la actualidad se ha visto una mayor incidencia de este ilícito en los países de Medio Oriente, en los cuales fue más aguda la incidencia de este ilícito entre la década de los ochentas y aún en la de los noventa.

Puede suceder que para la ejecución del delito del secuestro aéreo intervengan varios sujetos en calidad de activos, y en esta hipótesis se estará en presencia de la institución penal que se conoce con el nombre de participación.

En nuestro medio mexicano, la gran inmensa mayoría de los Códigos han abandonado la antigua división de autor -- inmediato, mediatos cómplice, etc, y bajo el rubro de personas responsables de los delitos, se captan las diversas formas en las que quienes intervienen en la producción del resultado lesivo deben ser consideradas como responsables, entendiendo por responsables a los individuos que deben afrontar las consecuencias represivas de la conducta.

Con base en esto, es que sostenemos que la Iniciativa de reforma al artículo 170 y la adición al mismo fue atinadamente elaborada, ya que tomando en consideración el alto grado de peligrosidad de los sujetos activos del delito de -- secuestro aéreo, fue necesaria la inserción de la tipificación del delito de secuestro aéreo.

De acuerdo a nuestra codificación, ésta prevalece -- sobre todo en el ámbito federal, en virtud de reglamentar conductas antijurídicas que lesionan las vías generales de comunicación, y muy en concreto, el transporte aéreo nacional e internacional sobre el espacio aéreo mexicano.

De todo lo anterior se desprende que el delito de secuestro aéreo en nuestra legislación penal tiene el carácter de delito Federal, en virtud de que también transgrede lo establecido en el artículo tercero de la Ley de Vías Generales de Comunicación, la que establece: "las Vías Generales de Comunicación y los medios de transporte que operen en ellas, quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales".

Por otro lado, la propia Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 5º, el cual establece "corresponderá a los tribunales federales conocer todas las controversias de orden civil en que fuere parte actora, demandada o tercera opositora una empresa de vías generales de comunicación, así como de los delitos contra la seguridad de las obras o contra la explotación de las vías".

Con anterioridad manifestamos que el delito de secuestro aéreo hace desplegar una serie de conductas delitivas a los sujetos activos del mismo, por lo que podemos estar en el caso de un concurso ideal de delitos, ya que con una sola conducta se cometen varios delitos, o bien, un concurso real, ya que con varias conductas, es decir, con una pluralidad de las mismas, se cometen varios delitos, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 18 del Código Penal.

Para concluir, podemos afirmar que el delito de secuestro aéreo en la actualidad tiene tanta importancia en cuanto a los bienes que tutela, que sería motivo de un trabajo especial el hablar de un concurso de delitos en el mismo.

5.2. ANALISIS Y CRITICA DE LOS ARTICULOS 170 Y 172 BIS

DEL CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL.

Dentro del campo del Derecho Penal, se ha venido afirmando, desde tiempo atrás, que la mejor manera de evitar algo es previniendo lo que pueda ocurrir, postura ésta que no ha sido recogida por el Derecho Penal Mexicano, ya que nuestro Derecho Penal es completamente represivo, más no preventivo. Es por ello que como consecuencia de la función legislativa, nace la obligación primaria de los valores esenciales de la sociedad por parte del Estado, y su más depurada y perfecta forma de lograrlo es mediante la elaboración de leyes, de las cuales dependerá la protección, y en su caso la sanción cuando se vulneren esos valores de la sociedad.

Se hace necesario manifestar que el delito actualizado en forma concreta una hipótesis abstracta denominada tipo, la cual es creada por el legislador con el fin de proteger y en su caso sancionar a la sociedad misma.

En la actualidad y gracias a la intervención de las Ciencias Penales, tales como son la Criminología, la Investigación Criminológica, entre otras, han aportado valiosos elementos para poder determinar la necesidad de imponer variantes en los ordenamientos penales, tan es cierto esto, -- que las cifras de delincuencia en la actualidad se encuentran debidamente clasificadas, y son estas Ciencias Penales las que han aconsejado un tratamiento distinto para el delincuente, y esto con independencia del estudio que se ha realizado sobre la pena privativa de la libertad.

Todo lo anterior ha sido gracias a los estudios -

científicos y sociales, sobre todo, en cuanto a la modificación de la parte especial del Código Penal toda vez que algunas conductas se han despenalizado, puesto que han dejado -- de tener un carácter antisocial.

Las tendencias de una reforma en torno al delito de secuestro aéreo, se plantean tanto en el terreno de la Política Criminológica como en el de la Dogmática, en donde -- en muchas ocasiones se conjugan implicaciones hasta de carácter filosófico. En la parte general del Código Penal y muy particularmente en el conjunto de disposiciones relativas al delito en general, es donde se plasman los criterios que determinan la orientación seguida por una legislación, y tratándose este rubro de nuestro trabajo del análisis y crítica de los artículos 170 y 172 Bis del Código Penal, sobre todo, en materia Federal en cuanto a su aplicación, empezaremos -- con los términos que empleó el legislador dentro de la redacción de dichos artículos.

El artículo 170 del Código penal a la letra dice: "Al que empleando explosivos o materias incendiarias, o por cualquier otro medio destruya total o parcialmente una aeronave, una embarcación u otro vehículo de transporte público federal o local, si se encontraren ocupados por una o más -- personas se aplicará prisión de veinte años.

Si en el vehículo de que se trate no se hallare -- persona alguna, se aplicará prisión de cinco a veinte años.

Asimismo, se impondrá prisión de cinco a veinte -- años, sin perjuicio de la pena que corresponda por otros --- delitos que cometa, al que hiciere cambiar de destino a una

aeronave valiéndose de amenazas, violencia, intimidación, o - por cualquier otro medio ilícito, o la hiciere desviar de su ruta".

En primer término, el hecho de que el artículo 170 del Código Penal dentro de su redacción emplee el término de explosivos o materias incendiarias, hace suponer en cuanto su propia redacción de que se encuentran inmersos varios sistemas o formas para destruir en cuanto al material explosivo o materias incendiarias, cuando de antemano es bien sabido y de práctica común, que el explosivo tiene como consecuencia inmediata, independientemente de la explosión, el incendiar o provocar el incendio, por lo que resulta repetitivo el poner --- explosivos o materias incendiarias, independientemente de que el legislador abusó de la "o" copulativa, puesto que si analizamos el texto, encontramos cinco veces el uso de la "o" que se menciona.

En segundo lugar, maneja la destrucción total o -- parcial de una aeronave, una embarcación u otro vehículo de - servicio público federal o local. En cuanto a la crítica que se le puede hacer a la redacción del numeral en cita, se puede decir que el legislador quiso ser muy reiterativo en las - hipótesis contempladas como ilícitos en cuanto a la forma de ejecución, y en tratándose de la destrucción de una aeronave, la crítica que se hace a dicho artículo es que no precisa si se destruye a una aeronave en tierra o en vuelo, más aún, en plataforma, pista o calle de rodaje, por lo que faltó al legislador precisar el lugar de destrucción de la misma, que - es lo importante en cuanto a la seguridad de los bienes tutelados.

En tercer lugar, se habla dentro del Código en comentario que sea de servicio público federal o local, y la crítica sería, ¿Qué pasaría si la aeronave fuera de servicio privado?, el legislador no precisa ni contempla esa hipótesis, - sino sólomente se concreta a manejar el servicio público federal o local.

En cuarto lugar, se maneja una condición objetiva de punibilidad cuando se establece: "si se encontrare ocupados por una o más personas", esto como se desprende del numeral en cita y crítica, aumenta la penalidad, más sin embargo, en el segundo párrafo disminuye la penalidad de cinco a veinte años si en la aeronave no se encontrare persona alguna a bordo, y nos preguntaríamos, ¿Qué pasa con el bien jurídico tutelado en cuanto a la destrucción de la aeronave?, por lo que consideramos que el legislador debió haber manejado iguales máximas y mínimas en un caso y en otro.

Por lo que respecta al tercer párrafo del artículo en estudio, el cual fue adicionado a este artículo por Decreto de 19 de diciembre de 1968, desprendemos de dicho párrafo que contempla el aumento en la penalidad para el que cambie de destino a una aeronave valiéndose de amenazas, violencia, intimidación o por cualquier otro medio ilícito o la hiciere desviar de su ruta, se critica a esta parte del artículo en el sentido de que se hubiese usado por el legislador un solo término dentro del secuestro aéreo al mencionar únicamente -- desviar de su ruta, ya que como vimos dentro de la definición de secuestro aéreo, el cambiar de destino no es el medio idóneo, por lo que hubiese bastado el término cambiar de su ruta ya que el desvío se puede dar desde el momento de despegue de la aeronave, o bien en la travesía por una ruta fijada.

Por otro lado, vemos que disminuye la penalidad máxima a veinte años, claro está por presuponer que pueden aumentarse éstos por otros delitos que pudieran corresponder en el evento del secuestro aéreo.

Ahora bien, por lo que respecta al artículo 172 del Código Penal, en primer lugar, tenemos que a la letra -- dice: Se aplicará prisión de uno a dos años, de cien a trescientos días multa y decomiso de los instrumentos, objetos, o productos del delito, cualesquiera que sea la naturaleza de aquellos, a quien permita el uso o utilice aeródromos, -- aeropuertos, helipuertos, pistas de aterrizaje o cualquier otra instalación destinada al tránsito aéreo que sean de su propiedad o estén a su cargo y cuidado, para la realización de actividades delictivas. Cuando en la construcción, instalación, acondicionamiento u operación de dichos inmuebles y de sus instalaciones empleados para delinquir no se hubiesen -- observado las normas de concesión o permiso contenidas en la legislación respectiva, la pena aplicable se elevará de en un año y doscientos días multa, además del decomiso. Las sanciones previstas en este artículo se impondrán sin perjuicio de las medidas que disponga la Ley de Vías Generales de Comunicación y de las sanciones que corresponda, en su caso, por otros delitos cometidos".

Este artículo contempla varias hipótesis dentro del mismo, tan es cierto esto, que maneja una penalidad de -- uno a dos años de prisión más el decomiso de los instrumen-- tos a quien permita el uso o utilice aeródromos, aeropuertos, helipuertos, pistas de aterrizaje o cualquier otra instala-- ción destinada al tránsito aéreo, que sean de su propiedad o estén a su cargo y cuidado, para la realización de activida-

des delictivas. Ahora bien, aquí se está en presencia de un supuesto previo a la comisión de la actividad delictiva en -- cuanto que este artículo maneja que se permita el uso, o en -- su defecto, que el sujeto activo del ilícito esté en concerta ción previa para la actividad delictiva con el que se encuen-- tre a cargo y cuidado de aeropuertos, pistas de aterrizaje, o cualquier instalación destinada al tránsito aéreo, y, por otro lado, maneja un acto meramente administrativo en cuanto habla de las concesiones y permisos, y si faltase a este supuesto, -- se incrementará la penalidad en un año más y el decomiso de -- los instrumentos.

Una tercera conducta que se maneja en el artículo 172 Bis del Código Penal es en cuanto a las sanciones previas puesto que éstas se impondrán al sujeto activo del ilícito -- sin perjuicio de las medidas que se contengan en la Ley de -- Vías Generales de Comunicación.

Consideramos que este artículo se incluyó en nuestra codificación penal como un apéndice del artículo 170 del Código Penal, ya que el legislador había dejado de tutelar -- como bien jurídico a las instalaciones aeroportuarias en gene ral, así como su mantenimiento, uso, cuidado, cargo y, sobre todo, el artículo 170 no hizo una distinción de aeródromos, -- aeropuertos y helipuertos, así como las propias pistas de --- despegue y aterrizaje de las aeronaves.

Si analizamos en su conjunto las disposiciones penales que llegan a regular el ilícito del secuestro aéreo, -- observamos que las mismas son muy reducidas e incompletas, -- así como también carecen de un rubro de denominación en nuestro Código Penal.

5.3. JURISPRUDENCIA DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA
NACION DE 1917 A 1991.

Se hace necesario tratar dentro del presente tema ver el origen del término Jurisprudencia. La mayoría de los autores y tratadistas del Derecho manifiestan que proviene - del latín "jurisprudencia", que a la vez, se encuentra formada por los términos jus y prudentia, que significa prudencia de lo justo.

Haciendo un poco de historicismo jurídico, Ulpiano define a la jurisprudencia como "la ciencia de lo justo y de lo injusto"; esta definición del gran maestro romano, coincide con el sentido etimológico de la voz.

La Jurisprudencia es, por consiguiente, y desde un punto de vista etimológico, el conjunto de conocimientos y - modos de pensar que adquieren los estudiantes en las facultades y escuelas de Derecho, pero que todavía a principios de este siglo, se llamaban Facultades o Escuelas de Jurisprudencia, como la Escuela Nacional de Jurisprudencia que funcionó en México hasta el año de 1910.

En nuestro país, la palabra Jurisprudencia, se ha aplicado para designar la interpretación con carácter obligatorio que hacen los jueces de los preceptos legales.

Consideramos que a todos los abogados en general, no les bastaría únicamente saber qué es lo que la norma legal dice, sino el conocimiento de la resolución sobre casos concretos, que le permitan saber su aplicación y de ahí mane

jar la generalidad de los supuestos.

El maestro Fernando castellanos Tena, en su obra - "Lineamientos Elementales de Derecho Penal", sostiene que la jurisprudencia no constituye propiamente una fuente formal -- del Derecho Penal", y se basa en sostener lo anterior en el -- hecho de que a pesar de su obligatoriedad, es una simple in--terpretación de los preceptos legales en vigor; es decir, vie--ne a ser la ley misma, ya que la Suprema Corte de Justicia de la Nación sólo desentraña el sentido de las normas jurídicas para afirmar qué dicen, ya que la Corte es la genuina intér--prete de las leyes, al corresponderle determinar su sentido. (1).

Ahora bien, en nuestro país se usa en forma reite--rada lo que se ha dado por llamar Jurisprudencia Judicial, -- que no es otra cosa más que la interpretación que hacen los -- tribunales competentes al aplicar la ley de conflicto que so--meten a su conocimiento.

Esta Jurisprudencia es única y exclusivamente in--terpretativa, es decir, que los tribunales que se encuentran conociendo de los supuestos de un conflicto, la interpretan -- de tal o cual manera, por lo que en nuestro país, la Jurispru--dencia Judicial es la interpretación de la Ley, firme, reite--rada y de observancia general obligatoria, que emana de las -- ejecutorias pronunciadas por la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación funcionando en pleno o por salas, y en la actua--lidad, la que hacen los Tribunales Colegiados de Circuito.

Por otro lado, tenemos que en virtud de las recien--tes reformas a la Ley de Amparo, son actualmente tribunales -- facultados para sentar Jurisprudencia obligatoria, exclusiva--

(1) Castellanos Tena, Fernando. Lineamientos Elementales de Derecho Penal. Editorial Porrúa, México. 1986. Pag 79

mente la Suprema Corte de Justicia de la nación en Pleno o en Salas, y los Tribunales Colegiados de Circuito, de tal manera que la Jurisprudencia por ellos emitida, es obligatoria en -- esencia, para todos los tribunales de la República Mexicana - sujetos a su jerarquía, o en su defecto, para aquellos tribunales cuyos actos pueden ser sometidos a sus respectivas jurisdicciones.

Como resultado de las reformas anteriormente señaladas, sostenemos que en la actualidad están más obligados a emitir Tesis Jurisprudenciales los Tribunales Colegiados de Circuito por ser los tribunales clásicos de amparo.

Por otro lado, tenemos que de acuerdo a la Teoría Pura del Derecho de Hans Kelsen, la actividad judicial siempre consiste en la aplicación de normas generales y abstractas con el propósito de crear una norma concreta e individual contenida en una resolución pronunciada para fallar el asunto sometido a su decisión (2).

En la actualidad, y sobre todo en materia penal, - deberá aplicarse una nueva conceptualidad a la Jurisprudencia, ya que surge como una necesidad tanto técnica como metodológica, lo que se puede llamar Jurisprudencia Dinámica. Entendemos por Jurisprudencia Dinámica aquella en cuyas resoluciones se plasman interpretaciones en las cuales el contenido no se limita al texto de la disposición legal aplicada, pues su esencia y finalidad, aunque muchas veces no expresadas en el texto de las disposiciones legales relevantes, se proyectan en las resoluciones correspondientes a través de consideraciones judiciales constructivas.

(2) Kelsen, Hans. Teoría Pura del Derecho. Pag 242.

Desde este punto de vista, el carácter dinámico -- se ve y se deja sentir en la calidad, y no en la cantidad -- de las resoluciones.

Esta idea de Jurisprudencia Dinámica, se está estudiando por los autores del Derecho penal, a petición de un autor contemporáneo que es el Licenciado José Arturo González Quintanilla, quien propone la existencia de una Jurisprudencia Dinámica, que a la larga, será de aplicación directa por nuestro máximo Tribunal de Justicia (3).

para concluir el presente rubro de nuestra investigación, podemos afirmar que en materia de secuestro aéreo no existe Jurisprudencia alguna dentro de la Suprema Corte de -- Justicia de la nación, obedeciendo ésto al hecho de que en -- nuestro país no se ha presentado caso alguno de secuestro -- aéreo en el que se haya detenido o procesado a el o los se--cuestradores, y menos aún, en el que se haya pronunciado sentencia o ejecutoria alguna respecto de los mismos.

5.4 PROPUESTA DE CODIFICACION, OPINION PERSONAL AL

RESPECTO.

Si bien es cierto que el Código Penal Federal contempla al Libro Segundo, Título Quinto, que se refiere a los delitos en materia de Vías Generales de Comunicación y Correspondencia, también es cierto que existen únicamente los artículos 170 y 172 Bis que contemplan al ilícito de secuestro -- aéreo que en mi opinión se señalan en forma general y somera.

Tomando en consideración lo anterior, y habiendo - desarrollado el presente trabajo movido por el hecho de ostentar el Título de Piloto Aviador de Ala Fija, fué por ello que decidí escribir la presente Tesis Recepcional sobre una conducta ilícita denominada secuestro aéreo, sobre todo tomando en consideración que en la actualidad la aviación comercial - es una de las vitales formas de comunicación para la sociedad en general, en la gran cantidad de usuarios podrán estar sujetos al riesgo que implica el secuestro aéreo, es por ello que sin pretender ser legislador o descubridor del Derecho, me -- permito hacer la propuesta de inclusión en nuestro Código --- Penal Federal de todo un título denominado "Del Secuestro --- Aéreo", en el que se contemple todo lo que se ha afirmado en cuanto a este ilícito y en última instancia, podría quedar -- dicho Título de la siguiente manera:

TITULO QUINTO BIS.

" DEL SECUESTRO AEREO".

Se incluirán los siguientes artículos:

1.- Cometerá el delito de secuestro aéreo, aquel o aquellos que se apoderen materialmente de una aeronave, encontrándose la misma en tierra o en vuelo, empleando para ello - el uso de la intimidación, amenazas, violencia o el uso de -- armas de fuego o por cualquier otro medio ilícito, el que se sancionará con pena privativa de la libertad de 10 a 30 años, sin perjuicio de las penas que por otros delitos que con motivo de dicho secuestro se cometieren.

2.- Cuando se cometa el delito de secuestro aéreo en grado de tentativa, y además se cause un daño, deberá es-- tarse a lo dispuesto por el artículo 62 de la presente Ley, - sin perjuicio de las penas que correspondan por otros delitos que se cometan.

3.- Las penas mencionadas en los artículos anteriores se verán aumentadas en un tercio de las mismas por el --- ataque a las vías generales de comunicación.

4.- Se aplicará prisión de dos a cinco años y decomiso de los instrumentos del delito a todos aquellos sujetos que utilicen aeródromos, aeropuertos, helipuertos, pistas de aterrizaje y calles de rodaje, así como sus instalaciones destinadas al tránsito aéreo que hagan de ellos vía el ilícito - de secuestro aéreo.

La anterior propuesta descansa en lo vertido en el cuerpo del presente trabajo. Asimismo, por el incremento en - el índice en aumento de este ilícito, del cual nuestro país - no se encuentra exento.

Por otro lado, también se puede afirmar que el progreso y la diversificación de las técnicas empleadas por los secuestradores y terroristas, hace cada vez más difícil la -- formación de un concepto que alcance a todas sus facetas, por lo que el ilícito de secuestro aéreo es un fenómeno multiforme, que llega a incluir, en la mayoría de los casos, el ánimo terrorista.

C O N C L U S I O N E S

1.- El hombre por su paso en la historia se ha visto en la necesidad de recorrer grandes distancias en tiempos cada vez menores. Con el surgimiento del avión, esas distancias han dejado de ser un obstáculo para que el hombre se transporte y transporte a sus mercaderías y correo. Como consecuencia de lo anterior, surge el Derecho Aeronáutico como medio regulador del vuelo humano, las instituciones y relaciones surgidas en dicha actividad.

2.- Como resultado de la expansión e incremento en el transporte, surgen diversos organismos internacionales para regir el desplazamiento de las aeronaves a través del espacio que rodea a la tierra, organismos éstos que tienen como principal objeto velar por la seguridad de quienes emplean este sistema de transporte, y en nuestro país el organismo que rige al transporte aéreo es la Secretaría de Comunicaciones y transportes, la cual en base a las atribuciones que le confieren las leyes respectivas, vela por la seguridad de los usuarios del transporte aéreo en nuestro país, así como por la seguridad del espacio aéreo mexicano, acatando las disposiciones, Tratados y Convenios Internacionales de los cuales México sea país signatario.

3.- Asimismo, con el surgimiento del transporte aéreo nace un nuevo delito, el de secuestro aéreo. Las diversas legislaciones penales de los países han tomado como base para la tipificación de este ilícito a la Convención de Tokio del 24 de septiembre de 1963, de la cual México es país signatario.

4.- Para que una aeronave pueda llevar a cabo un vuelo, es necesario que se encuentre dentro de los parámetros -

mínimos de seguridad establecidos por la ley, reuniendo con -
ello los requisitos de aeronavegabilidad, y será el Comandan-
te de la aeronave quien se encuentra a cargo de vigilar dichos
requisitos, así como el de velar por la seguridad de la aereo-
nave, pasaje, correo y carga, teniendo el Comandante atribucio-
nes de dirección, jurídicas, políticas y de seguridad, que en
el caso de México llegan a ser limitativas, por lo que el le-
gislador deberá contemplar que el Comandante de la aeronave -
es la única autoridad que existe en una aeronave durante el -
vuelo, por lo que dichas atribuciones deberán ser más exten-
sas dentro de los reglamentos que lo contemplan.

5.- El tipo del delito de secuestro aéreo en nues-
tra legislación Penal Federal tiene varios bienes jurídicos -
tutelados, de los cuales destacan la seguridad de los pasaje-
ros, su vida, la seguridad de la aeronave, correo y carga, --
pero el tipo no contempla situaciones específicas para el se-
cuestro aéreo, por lo cual se deberá legislar enunciando un -
nuevo tipo para el secuestro aéreo que contemple dentro de --
sus hipótesis los delitos que se pueden cometer a bordo de --
una aeronave secuestrada.

6.- Las repercusiones jurídicas del secuestro ----
aéreo son numerosas e importantes, mismas que atañen no sólo-
mente al pasajero, sino a los propios Estados por razones de
seguridad nacional, ya que son éstos los que tienen que velar
por la seguridad de los pasajeros, de su espacio aéreo, de --
sus instalaciones aeroportuarias y de esta forma poder darle
mayor seguridad a este medio de transporte, hoy en día el más
eficaz y rápido.

7.- En virtud de que nuestra legislación Penal Federal sólo contempla a dos artículos para regular lo concerniente a los ataques a las vías generales de comunicación, se hace necesario que el legislador elabore un título especial de denominación dentro de la legislación Penal para que regule al --- ilícito del secuestro aéreo.

8.- Si se analiza en su conjunto a las disposiciones penales que llegan a regular el ilícito de secuestro aéreo, vemos, en primer término, que las mismas son muy reducidas por un lado, y por otro, y sobre todo, fuera de un rubro espacial de denominación, de ahí que se propusiera la tipificación del delito de secuestro aéreo, sus modalidades y penalidades respectivas.

B I B L I O G R A F I A

- 1.- BELING, Ernest Von
"Esquema de Derecho Penal. La Doctrina del Delito Tipo".
Editorial De Palma.
Buenos Aires, Argentina, 1944.
- 2.- CASTELLANOS TENA, Fernando.
" Lineamientos Elementales de Derecho Penal".
Editorial Porrúa.
México, 1986.
- 3.- CENTRO INTERNACIONAL DE ADIESTRAMIENTO DE AVIACION CIVIL.
"Navegación Aérea".
Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
México, 1978.
- 4.- DE PINA, Rafael.
"Diccionario de Derecho".
Editorial Porrúa.
México, 1990.
- 5.- ENCICLOPEDIA DE CONOCIMIENTOS
"El Tesoro de la Juventud".
W.M. Jackson Editores.
Estados Unidos, 1970.
- 6.- ENCICLOPEDIA TEMATICA
"El Mundo en su Mano".
Editorial Cárdenas
México, 1973.

- 7.- ESCRICHE, Joaquín.
"Diccionario de Legislación y Jurisprudencia".
Cárdenas Editores.
México, 1979.

- 8.- GISCARD D'ESTAING.
"Libro Mundial de los Inventos"
Editorial Maeva.
Madrid, España, 1990.

- 9.- GONZALEZ QUINTANILLA, José Arturo.
"Apuntamientos de los Métodos de la Jurisprudencia
y Legislación".
México, 1989.

- 10.- GUTIERREZ Y GONZALEZ, Ernesto.
"Derecho de las Obligaciones".
Editorial Cajica.
México, 1980.

- 11.- INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS DE LA U.N.A.M.
"Diccionario Jurídico Mexicano".
Editorial U.N.A.M.
México, 1983.

- 12.- KELSEN, Hans.
"Teoría Pura del Derecho".
Editorial Porrúa.
México, 1980.

- 13.- PALOMAR DE MIGUEL, Juan.
"Diccionario para Juristas".
Editorial Mayo.
México, 1981.

- 14.- SAENZ GARCIA, Roberto.
"Apuntes Inéditos de Reglamentación Aérea".
México, 1985.

- 15.- SAENZ GARCIA, Roberto.
"Apuntes Inéditos de Operaciones Aéreas"
México, 1985.

- 16.- SEARA VAZQUEZ, Modesto.
"Derecho Internacional Público".
Editorial Porrúa.
México, 1988.

- 17.- SEPULVEDA, César.
"Derecho Internacional Público"
Editorial Porrúa.
México, 1988.

- 18.- VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar.
"Contratos Mercantiles".
Editorial Porrúa.
México, 1982.

- 19.- TAPIA SALINAS, Luis.
"Curso de Derecho Aeronáutico"
Editorial Bosch.
Barcelona, España, 1990.

20.- WALKER, Ernest E.
"Aviación o Vuelo Humano"
Editorial Aeronáutica Education Fundation.
Estados Unidos, 1969.

21.- VELA TREVIÑO, Sergio.
"Antijuricidad y Justificación".
Editorial Trillas.
México, 1987.

ORDENAMIENTOS JURIDICOS CONSULTADOS

I.- Código Civil para el Distrito Federal.
Editorial Porrúa.

II.- Código Penal para el Distrito Federal.

III.- Ley de Vías Generales de Comunicación.
Editorial Porrúa.

IV.- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal
Editorial Porrúa.

V.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
Editorial Porrúa.

VI.- Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República.
Editorial Porrúa.

VII.- Convenio de Tokio del 24 de Septiembre de 1963.

VIII.- Convenio de Chicago de 1944.

IX.- Exposición de Motivos de la Cámara de Diputados del Artículo 170 del Código Penal Federal.

X.- Reglamento de Licencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil. México.

XI.- Reglamento Internacional del Aire.

XII.- Publicación de Información Aeronáutica.

XIII.- Ley General de Bienes Nacionales.

XIV.- Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles.

XV.- Reglamento Interior de Licencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil.