



Universidad Nacional Autónoma de México

Escuela Nacional de Estudios Profesionales

“ A C A T L A N ”

**El apoderamiento ilícito de Aeronaves en el
derecho penal Mexicano en Materia
Internacional**

TESIS PROFESIONAL

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A

Manuel Alejandro Herrera Gómez



Acatlan, Edo. de México

1987

M-0021993



Universidad Nacional
Autónoma de México



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 esta 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.

" CON LAS PIEDRAS QUE ENCUENTRES
EN EL CAMINO
SE DELICADO, Y LLEVATELAS
Y SI NO LAS PUEDES CARGAR A HOMBROS
COMO HERMANAS,
AL MENOS, DEJALAS ATRAS
COMO AMIGAS ".

A MIS QUERIDOS PADRES

JUVENAL HERRERA VEGA

CARMEN GOMEZ DE HERRERA

" QUIENES CON SACRIFICIOS,
ESFUERZOS, HUMILDAD, TOLERANCIA
Y TENACIDAD ME HAN ENSEÑADO EL
CAMINO DEL BIEN.
GRACIAS MIL POR ENSEÑARME A VIVIR."

A MIS HERMANOS

DANIEL ANTONIO

CARMEN PATRICIA

" CON QUIENES HE COMPARTIDO
ALEGRÍAS Y TRISTEZAS EN
LA VIDA. "

CON CARIÑO A MI ESPOSA

MARIA DEL CARMEN ENRIQUETA LEYVA S.

" PORQUE HEMOS COMPARTIDO
BELLOS MOMENTOS EN
NUESTRAS VIDAS. "

CON INMENSO AMOR A MI HIJA
ALEJANDRA HERRERA LEYVA

" A QUIEN EN EL FUTURO
LE PUEDA SERVIR COMO
TESTIMONIO DE SUPERACION
PARA LLEVARLA POR EL
CAMINO DEL BIEN.

CON CARINO Y AFECTO A MI SOBRINA

DANIELA HERRERA CALDERON

AL C. LIC. RENE ARCHUNDIA DIAZ

QUIEN ME DIRIGIO ESTA TESIS
Y TUVE EL HONOR Y PRIVILEGIO
DE TENERLO COMO MAESTRO

A TODOS LOS MAESTROS DE LA
E.N.E.P. ACATLAN

"AÑO TRAS AÑO VAN ALEJÁNDOSE DE NUESTRA VIDA
LOS SERES QUE APRENDEMOS A ESTIMAR,
PERO ES ADMIRABLE PENSAR QUE
AL VOLVERNOS A ENCONTRAR
UNA SONRISA DE SATISFACCION Y SINCERIDAD
NOS BRINDAREMOS, PORQUE LO QUE DIO
OPORTUNIDAD DE CONOCERNOS
NOS VOLVERA A REUNIR."

A MIS AMIGOS

"UN BARCO FRAGIL DE PAPEL PARECE A VECES LA AMISTAD,
PERO JAMAS PUEDE CON EL LA MAS VIOLENTA TEMPESTADA,
PORQUE ESE BARCO DE PAPEL TIENE AFERRADO A SU
TIMON POR CAPITAN Y TIMONEL " UN CORAZON "

AMIGO MIO, SI ESTA COPLA COMO EL VIENTO LA LLEVA,
Y A DONDE QUIERAS ESCUCHARLA TE RECLAMA,
SERAS PLURAL, PORQUE TE LO EXIGE EL
SENTIMIENTO CUANDO SE LLEVA A LOS AMIGOS
EN EL ALMA. "

CON TODO RESPETO AL:

HONORABLE JURADO

EL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES
EN EL DERECHO PENAL MEXICANO EN MATERIA
INTERNACIONAL

I N D I C E

Pag.

INTRODUCCION

CAPITULO I.- DEL DERECHO AERONAUTICO.

A).- Historia del Derecho Aeronáutico en la Organización de la Aviación Civil (O.A.C.I.)...	2
B).- Definición del Derecho Aeronáutico.....	7
C).- Objeto y Fines de la O.A.C.I.....	9
D).- El Derecho Aeronáutico en México.....	11
E).- Definición de los Delitos Aeronáuticos.....	16

CAPITULO II.- EL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES.

A).- Terrorismo en relación a este estudio.....	23
B).- Características del terrorismo.....	27
C).- Las consecuencias de un ataque terrorista..	28
D).- Las diversas formas de terrorismo en relación a este estudio.....	29
E).- Diversas denominaciones del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves.....	29

CAPITULO III.- EL APODERAMIENTO ILICITO EN EL DERECHO COMPARADO.

A).- La Legislación Argentina en relación a este estudio.....	37
B).- La Legislación Cubana en Materia Aeronáutica.....	39
C).- La Legislación Estadounidense.....	47
D).- Legislación Mexicana.....	49

E).- Otras legislaciones en relación a esta ma teria.....	57
CAPITULO IV.- DE LA LEY Y LOS CONVENIOS INTERNACIO NALES EN RELACION A ESTA MATERIA.	
A).- Los delitos contra el Derecho Internacio nal en México.....	63
B).- El artículo 170 párrafo tercero en rela-- ción a este estudio.....	65
C).- El Convenio de Tokio en relación a este - estudio.....	69
D).- La importancia de los Convenios de la Ha ya y de Montreal.....	81
E).- La Política en México en relación a este estudio.....	88
Conclusiones.....	91
Bibliografía.....	96

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

El derecho se forma y toma sus distintas modalidades en la vida misma; por ello debe adaptarse a los distintos aspectos de la vida de relación que ha de regir. A medida que se ha ido perfeccionando una natural tendencia hacia la especialización, permite distinguir el derecho nacional -- del internacional; el público del privado; el civil del pe---nal, etc.

También han aparecido ramas del derecho aplicables a determinadas relaciones; como el derecho comercial, el marítimo, el minero, etc.

A partir de la segunda mitad del siglo pasado, la aparición del maquinismo y el perfeccionamiento de la técnica revolucionan al derecho y provocan la aparición de -- dos nuevas ramas que solo en los últimos años comienzan a adquirir su forma definitiva. Son ellas: el derecho laboral y el derecho industrial.

En la misma forma, merced al notable desen--volvimiento y perfeccionamiento de la técnica aeronáutica, ha nacido otra rama del derecho, encargada de regular todas las relaciones jurídicas de especial naturaleza que se originan - con la explotación de este nuevo medio de transporte, otorgando las Naciones atención preferente en el contexto Internaciou

nal.

La evolución del Derecho Aeronáutico ha sido tan rápida como la de la técnica a que responde, así ha adquirido el carácter de rama autónoma de las ciencias jurídicas, esto gracias a un intenso y eficaz trabajo doctrinal, juris--prudencial y legislativo, que han ido moldeando y dando forma a una nueva disciplina jurídica, sirviéndose de principios tomados y adoptados de otras ramas del derecho y por otra, de -normas especialmente creadas para regular la actividad aero--náutica. Así, encontramos que esta disciplina jurídica se en--cuentra íntimamente vinculada con el derecho interno o inter--nacional, civil, penal, comercial, laboral, administrativo, -etc.

En algunas ocasiones los países fomentan su realización apoyando a los perpetradores para el logro de sus fines, ya sean políticos, económicos o de otra índole.

La aereonavegación cada día se ve afectada -por los "apoderamientos ilícitos de aeronaves", consecuente--mente es necesario tratar de incitar a los organismos interna--cionales públicos y privados para que tomen las medidas pre--ventivas necesarias y así tratar de aminorar o en su caso evitar que continúe este ilícito, además es importante que los -

sujetos no los dejen sin sancionarlos por parte de las autoridades competentes; ya de lo contrario esto sería fomentarlos.

La aviación civil nacional e internacional - debe de ser segura; y coordinar sus esfuerzos con los órganos internacionales para que juntos realicen planes y medidas eficaces para evitar su continuidad.

Se han utilizado legislaciones de otros países a fin de conocer sus criterios respecto a la aplicación de la forma de tipificar y sancionar el delito.

El presente trabajo tiene como objeto estudiar y definir la problemática existente del delito de "apoderamiento ilícito de aeronaves" en materia penal frente al ámbito internacional.

No pretendemos agotar el tema por lo amplio que es, y lo complejo que son las relaciones internacionales, simplemente nos concretamos a dar una visión general que sirva de base a otros estudiosos de la materia, y de ser así nos sentiríamos satisfechos de haber logrado uno de los objetivos principales de esta investigación.

C A P I T U L O P R I M E R O

DEL DERECHO AERONAUTICO.

- A).- Historia del Derecho Aeronáutico en la Organización -
de la Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).
- B).- Definición del Derecho Aeronáutico.
- C).- Objeto y Fines de la O.A.C.I.
- D).- El Derecho Aeronáutico en México.
- E).- Definición de los Delitos Aeronáuticos.

C A P I T U L O P R I M E R O

DEL DERECHO AERONAUTICO.

A).- Historia del Derecho Aeronáutico en la Organización -
de la Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

Conviene analizar la evolución histórica de esta rama de la ciencia jurídica que en tan poco espacio - de tiempo ha alcanzado un desarrollo tan amplio; puede decirse de ella que ha avanzado con la misma velocidad que el - - avión.

En un número reducido de años, las leyes que rigen las actividades aéreas, las convenciones internacionales que a ellas se refieren y la bibliografía sobre la materia se han desarrollado en forma extraordinaria.

La historia del derecho aeronáutico puede comenzar con una referencia a las primeras disposiciones legales que tuvieron relación con la aviación, fueron ellas dos - ordenanzas dictadas en 1784 por el Lugarteniente General de - Policía de la Ciudad de Paría, Lenoir y por las Autoridades - de la de Milán, quienes prohíben las ascenciones en globo sin autorización previa (1).

Este es el primer antecedente de norma legal que se ocupó de la materia.

(1) Videla Escalada. Derecho Aeronáutico. Tomo I. Editor Vic - tor de Zavala. Buenos Aires 1969.

" En realidad de acuerdo a la opinión de juristas, puede fijarse en 1908 la aparición del Derecho Aero-náutico como disciplina organizada. Desde entonces los trabajos y las obras se ven multiplicadas en número, profundidad e importancia, y cabe hablar de una literatura jurídica aeronáutica.

En 1911, se aprobó en Madrid una reglamentación orgánica sobre la materia, dividiéndola a reglas relativas, a tiempos de paz y de guerra; la Internacional Law Association estudió en sus conferencias de París de 1912 y Madrid de 1913, puntos fundamentales que se refiere a estos tópicos". (2)

"En Verona se reunió en 1910 un Congreso Internacional de la Locomoción Aérea que arribó a sólidas conclusiones de orden jurídico, el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, realizó en Bruselas en 1910 y París en 1911 - sus primeros congresos". (3)

Los Gobiernos de diversas Naciones empezaron a contemplar un marcado interés al tema de la aviación y a dictar las primeras ordenaciones orgánicas: Así, en Francia se dictó en 1910, la primera ordenanza en Bronderburgo, a la que siguió una de Prusia pocos meses después; Inglaterra promulgó dos importantes textos legales en 1911 y 1913, año este

(2) Videla Escalada, op. cit. pág. 18

(3) Idem.

último en que también lo hizo Servia; Italia dio a luz una --
reglamentación en 1914 y en América varias Entidades de los -
Estados Unidos pusieron en vigor sus primeras leyes - - - - -
Connecticut, Pennsylvania y California en 1911 y - - - - - --
Massachussetts en 1913.

El interés de las esferas oficiales motivó -
los primeros acuerdos internacionales, como los celebrados en
tre Estados Unidos y Canadá en 1910, entre Francia y Alemania
en 1913, ya en 1899 en la Haya de forma somera se tocó el te-
ma referente al derecho de guerra, prohibiendo arrojar proyec-
tiles desde el aire, posteriormente se trató en forma más am-
plia y definida en la Haya en 1907 y en la Conferencia Naval
de Londres en 1909, habiendo culminado en la realización de -
la Conferencia Internacional Aérea en París de 1910, en la --
que se agrupó a representantes de casi todos los países euro-
peos.

" Sin embargo, no se llegó a ninguna conclu-
sión definida, debido al criterio excesivamente estrecho de -
algunos Gobiernos, llevando el esfuerzo a un fracaso; el tema
rio de trabajo quedó como un antecedente interesante para pos-
teriores reuniones ya que comprendía la división de aerosta-
tos en públicos y privados, la nacionalidad de los mismos, la
matriculación de las aeronaves, las autorizaciones para la na

vegación aérea, las condiciones exigibles para el personal de abordó, la documentación de las máquinas, la libertad de aterrizaje, las aduanas, la asistencia aérea, etc." (4)

La agenda demuestra el avance paulatino de esta disciplina, cuyos problemas producian mayor interés.

El avance que vivía este movimiento se vió interrumpido por el acontecimiento trágico de la guerra que estalló en agosto 5 de 1914. Siendo la aviación usada como arma bélica, los países dedicaron atención a la formación de flotas aéreas, los técnicos de todas las Naciones descubren nuevos adelantos que desarrollaron en forma vertiginosa por la urgente necesidad de la guerra, que posteriormente, habría de transformarse en tiempos de paz en un poderoso medio de comunicación entre los hombres.

Al término de la conflagración, las Naciones pudieron apreciar con evidencia la importancia de la aviación llegando a comprender la imposibilidad de establecer una reglamentación interna, así como dar ordenaciones jurídicas a sus problemas y asignarle un carácter internacional, ya que el interés de los países exbeligerantes y los exneutrales provenía de puntos de vista distintos. Uno de orden militar, en que la aviación no solo se veía efectiva en cuanto arma de combate, sino que podía prestar utilidad como auxiliar de ex-

(4) Videla Escalada, op. cit. pág. 19

ploración, relevamiento y fotografía aérea, misión que se podía ampliar en plena era de paz, con vistas a un futuro se miraba como tema justificado. El otro punto de vista era coordinar esfuerzos para facilitar la reglamentación jurídica de la aeronavegación, un mayor rendimiento posible de este medio de comunicación, aplicándolo en provecho de la humanidad entre los primeros esfuerzos, encontramos el Tratado de Versalles.

En 1919, en la capital de Francia se lleva a cabo el primer Convenio Internacional, con el título de Convención de París de 1919, constituye la primera reglamentación orgánica de los principios, problemas e instituciones básicas del tema.

En este convenio se estatuye la Comisión Internacional de Navegación Aérea, conocida como la CINA, quien desarrolló fecunda acción en pro del Derecho Aeronáutico.

En 1926, nace un organismo privado, el C.I.T.E.J.A. (Comité Internacional de Técnicos y Expertos Jurídicos Aéreos), el cual desarrolló una gran acción dentro de la materia, su trabajo duró hasta la Convención de Chicago, en que fué creada la Organización de Aviación Civil Internacional convocada por el CITEJA, se llevó a cabo en 1929 una conferencia internacional en la cual se acordó el Convenio de

Varsovia de gran importancia en la disciplina jurídica aeronáutica seguido de los convenios de Roma en 1933 y Bruselas - 1938.

La Segunda Guerra Mundial nuevamente perturbaba la elaboración del Derecho Aeronáutico, en 1944 en pleno desarrollo de las actividades bélicas se suscribió la Convención de Chicago que introdujo modificaciones en el renglón internacional de la aviación; ocasionando esto la desaparición de la CINA, naciendo el 5 de Marzo de 1947 la base de una definitiva e importante entidad sobre la materia que es la OACI que inicia una etapa que llega hasta nuestros días. Siendo este un organismo especializado ligado a la Organización de las Naciones Unidas através del Consejo Económico y Social.

B).- Definición del Derecho Aeronáutico.

La correcta denominación de una materia tiene la importancia de dar a conocer con claridad los conceptos que en ella se pretenden incluir.

Diferentes denominaciones encontramos como Derecho de la Aviación, Derecho Aviatorio, con mayor éxito -- Derecho Aéreo y Derecho Aeronáutico.

Quienes sostienen en llamarle Derecho Aéreo se basan en un aspecto más general, comprendiendo la utiliza-

ción del aire, siendo indistintamente aplicada para tratar -- cuestiones de locomoción aérea, como para entrar al análisis de problemas referente a telegrafía, radio, televisión y ondas que surcan el aire o el espacio.

Así para Verplaetse, Derecho Aéreo "es el -- cuerpo de normas que regulan la actividad humana en el dominio del aire junto con sus actividades correlativas en la superficie", para Ch. Vischer "un conjunto de reglas que rigen el medio aéreo y su utilización." (5)

La expresión Derecho Aeronáutico sostenida -- por los autores como Tapia Salinas, Gay de Montellá, Cobo Cayón y Videla Escalada es más clara y más específica, reservada exclusivamente para el tratamiento de los temas que surgen de la actividad generada por la utilización de las aeronaves, y comprendiendo absolutamente a todas las instituciones que -- los integran actualmente y aún los que pudieran surgir en el futuro.

Tapia Salinas, define el Derecho Aeronáutico como: "aquel conjunto de normas que se refieren a la navegación aérea y problemas con ellas relacionados". (6)

Para Gay de Montellá, los define como: "el -- conjunto de normas de derecho público y privado de la navega-

(5) Cobo Cayón Juan Fernando, Derecho Aeronáutico, Editorial Lito-Lucros, Colombia, Bogota, pags. 59 y 60

(6) Cobo Cayón Juan Fernando, op. cit. pag. 62.

ción aérea dedicada al transporte de cosas y personas mediante la utilización de aeronaves, y las relaciones jurídicas -- nacidas de tal sistema". (7)

Derecho Aeronáutico para Cobo Cayón es: " el conjunto de normas jurídicas en relación a la actividad humana en y sobre la navegación aérea, las aeronaves y sus usos y servicios; su personal especializado y el espacio en que -- aquellos circulan o permanecen". (8)

La definición que mejor comprende el objetivo y contenido de la materia, resaltando al mismo tiempo su jerarquía científica es la del maestro Videla Escalada: "Es el conjunto de principios y normas de derecho público y privado, de orden interno e internacional que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificaciones por ella".

"Por último, ha mencionado Ambrosini a esta rama, como el derecho de la aeronavegación o aviatorio por entender las expresiones aeronavegación la que da una idea de aproximación muy íntima con navegación, comparándolo con el Derecho Marítimo". (9)

C).- Objeto y fines de la O.A.C.I.

Los objetos y fines de la O.A.C.I. se contie

(7) Gay de Montellá Rafael, Principios de Derecho Aeronáutico, Editorial de Palma, Buenos Aires 1950, pag. 10.

(8) Cobo Cayón Juan Fernando, op. cit. pag. 65.

(9) Videla Escalada Federico, op. cit. pag. 18.

nen en su preámbulo del estatuto constitutivo, se basan en -- que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y entendimiento entre las Naciones y los pueblos del mundo, - mientras que el abuso de la misma, puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general; que es deseable evitar to da disesión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo; por con siguiente los gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la Aviación Civil Internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordena-- da y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunida-- des y realizarse de modo sano y económico.

Sus objetivos son:

Desarrollar los principios y la técnica de - la navegación aérea internacional y fomentar el establecimien-- to y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional pa-- ra:

a).- Lograr el progreso seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo.

b).- Fomentar la técnica de la construcción

y utilización de aeronaves para fines pacíficos.

c).- Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea empleados en la aviación civil internacional.

d).- Fomentar en general, el desarrollo de la aeronáutica civil en todos sus aspectos.

e).- Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo de un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico.

f).- Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explorar empresas de transporte aéreo internacional.

g).- Evitar preferencias entre Estados contratantes.

h).- Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional.

i).- Fomentar el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos. (10)

D.- El Derecho Aeronáutico en México.

Dentro de este inciso, hemos de examinar la actitud asumida por nuestros legisladores ante la nueva rama

(10) Rodríguez Jurado Agustín, Teoría Práctica del Derecho Aeronáutico, Ediciones de Palma, Buenos Aires 1963, pag.180.

del derecho, que es el Derecho Aeronáutico y su importancia.

Fue seguramente respondiendo a estas dos -- circunstancias como el primer ordenamiento legal sobre la materia se promulgó el día 30 de junio de 1930 bajo el título de 'Ley de Aeronáutica Civil' que fijó las bases elementales para dar vida a una vigorosa y moderna legislación; más su vigencia fué efímera, vino un año más tarde, la Ley de Vías -- Generales de Comunicación y Medios de Transporte, a negarle -- su autonomía y propia personalidad al absorberla; legislación que fué derogada por la Ley de 29 de Agosto de 1932, que -- suprimió la mención de la palabra "transporte" la que se observó hasta el año de 1940 en que entró en vigor la actual Ley -- de Vías Generales de Comunicación.

La desaparición del sistema autónomo que seguía la Ley de Aeronáutica Civil, en el momento de su anexión a las leyes de comunicaciones y transportes, sólo se explica por el deseo del legislador de llevar a cabo una codificación con propósitos de glosa del Derecho Administrativo.

Compendió en un mismo ordenamiento legal, -- disposiciones referentes a diversos y disímolos medios de -- transporte, y fueron estos medios; el denominador común que -- orientó al legislador, incurriendo con ello, en la lamentable

confusión de apartarse de la naturaleza jurídica de las relaciones normadas, del campo propio del derecho sustantivo y -- devenir en disposiciones reglamentarias propias del derecho - administrativo; y fué en esa corriente legislativa como su--- cambió el Derecho Aeronáutico que, no obstante los grilletes impuestos con su injustificable inclusión en la Ley de Vías - Generales de Comunicación, revela su autonomía, evidencia - - su propia existencia a través de los numerosos tratados, convenios, acuerdos, circulares, etc.,; que al margen de la cita da ley, tienen eficacia, son consecuencia y prueba irrefuta-- ble de que los marcos del Derecho Administrativo son insufi-- cientes para contener la naturaleza de un derecho autónomo.

La doctrina, el método y la técnica jurídi-- ca, aún la práctica misma del comercio aeronáutico, revelan - con toda claridad, la necesidad de no incrustar en el Derecho Administrativo los preceptos aplicables a esta moderna activi-- dad.

La organización correcta y el buen funciona-- miento de un régimen jurídico aconsejan una codificación orde-- nada y homogénea en aquellas ramas del derecho que así lo re-- clamen.

Codificar el derecho, es una labor jurídica

científica en la que se debe observar un sistema y un orden, no debiéndose concretar el legislador al elaborar un código al simple proceso de formar un haz de leyes, unas veces disím^{bol}as, otras yuxtapuestas y aún contradictorias.

Una codificación aceptable, debe realizarse unificando todas aquellas disposiciones relativas a una actividad, conducta o hechos regulados por una rama específica -- del derecho y esto es primordial; seguir el criterio al codificar la norma de tomar en cuenta incidentes, accidentes o de talles con ella relacionados, como en el caso que nos ocupa, el carácter de los medios de transporte, lleva seguramente a situaciones contrarias a las que se proponen, pues en lugar de hacer expedita su aplicación ésta se complica, se enlaza a otro tipo de normas jurídicas que hace muchas veces imposible su debida observancia o significan un obstáculo al desarrollo de la colectividad.

Esto nos lleva a reflexionar sobre el futuro del Derecho Administrativo y podrá parecer un juicio aventurado el que se augure a esta rama del derecho un campo de aplicación cada día más reducido, pues su contenido irá quedando formado por disposiciones de carácter adjetivo poseyendo precariamente las sustantivas, mientras no alcancen la madurez -

jurídica y la importancia social suficiente para que cobren - autonomía o independencia desde el punto de vista teórico, -- científico y legislativo.

Un argumento más, que confirma el error ac--- tual de tratar al Derecho Aeronáutico como una parte del Derecho Administrativo en el campo de la legislación, es su incongruencia con la ciencia del derecho y la ciencia en general, que aconseja la especialización como medio eficaz para el estudio y conocimiento y así como ellas se dividen en varias -- disciplinas y crean sus ramas, resulta inexplicable que ese - mismo método no se observe en el orden legislativo.

La Ley de Vías Generales de Comunicación ju- rídicamente no tiene justificación alguna al compendiar en su seno a cuerpos legales diferentes entre sí, con característi- cas específicas, y aún más, su aplicación se hace por organis mos gubernamentales distintos.

Acorde con lo anterior, debe concluirse que la legislación aeronáutica en nuestro país debe volver a su - situación original, codificando debidamente todas las disposi ciones relativas, otorgándole un especial y merecido trato me diante un cuerpo de leyes específico.

E).- Definición de los Delitos Aeronáuticos.

Con el desarrollo de la actividad aeronáutica se constituye un nuevo sistema de transporte que da nuevos cauces a la actividad del hombre, surgiendo así el nacimiento de un Derecho Aeronáutico autónomo que se ocupe de la diversidad de problemas jurídicos que dicha actividad suscita.

Una idea ampliamente aceptada entre los estudiosos del Derecho Aeronáutico, es la de que la materia aeronáutica presenta múltiples aspectos de tipo social, económico, jurídico, etc., por lo mismo es necesaria una evolución paralela entre ellos.

En el aspecto jurídico, ha aparecido como manifestación de esta evolución una especial protección de ciertos bienes, a los cuales podemos calificar como bienes propia mente aeronáuticos.

Tal protección se pretende lograr a través - de la tipificación precisa de determinadas conductas que afec tan dañosamente y por cuya comisión se hacen acreedores sus - autores a la aplicación de sanciones previstas por un especí fico cuerpo de normas.

Las normas jurídicas que prevén las sancio- nes aplicables a los responsables de los llamados delitos ae-

ronáuticos, tienen como finalidad fundamental la de proteger la seguridad del vuelo, con lo cual se logra el aseguramiento de las personas y de los bienes transportados, y de personas y bienes que se encuentran en la superficie; así también la seguridad de los Estados que se sobrevuela y además garantizar en gran medida el desarrollo normal de dicha actividad -- aeronáutica.

El tema de los delitos no sólo ha sido de la atención de los estudiosos del Derecho Aeronáutico, sino también la de los del Derecho Penal y del Derecho Internacional, debido a que estas disciplinas jurídicas se ocupan de varios aspectos de estos actos jurídicos. Nos permite observar la existencia de grandes problemas, a saber: la determinación de los hechos punibles, el problema de la competencia y jurisdicción, delitos que pueden cometerse dentro de la aeronave, teniendo consecuencias dentro o fuera de ella, creando problemas de intereses en Estados (subyacentes), actos criminales - dirigidos a trabar o entorpecer la aeronavegación o simplemente delitos de derecho común, utilizando la aeronave como instrumento de un mejor resultado.

De lo anterior, surge el problema para los estudiosos del Derecho Aeronáutico si existe un Derecho Penal

Aeronáutico que regule tales ilícitos.

No creemos que lo exista realmente, ya que el Derecho Penal en sí mismo, como el Derecho Aeronáutico, en conjunto de principios y normas que integran un todo orgánico. La circunstancia de que el hecho técnico de la aeronavegación pueda dar lugar al nacimiento de delitos específicos, no justifica que se pretenda crear un Derecho Penal Aeronáutico, pues para ello sería necesario que se justificara la modificación de principios e instituciones del Derecho Penal, que son independientes de los delitos en sí y como tal cosa no ocurre, ni podrá ocurrir, no puede considerarse que exista un Derecho Aeronáutico Penal. Con el mismo criterio se justificaría hablar de Derecho Aeronáutico Civil, Comercial, Administrativo, etc.

Rechazada la idea del Derecho Penal Aeronáutico o Derecho Aeronáutico Penal, cabe considerar el tema también discutido, de si existen "delitos aeronáuticos", es decir figuras delictivas emanadas de la actividad aeronáutica con características especiales que los hagan diferir de otras figuras delictivas clásicas.

Evidentemente, no se trata de analizar si un homicidio, un robo o un contrabando realizado en una aeronave o por medio de ella, adquiere características tan pecu-

liares como para considerarlos como delitos especiales; a lo sumo la aeronave como lugar o medio para la consumación del delito será en tales casos un elemento más a considerar por el juzgador, pero no adquiere suficiente entidad científica para elevarlos a la categoría de delitos especiales o para justificar una legislación especial al respecto. Existen, en cambio, otras figuras nacidas como consecuencia de la actividad aeronáutica y que solo ella y por sus características especiales pueden tipificarse como reales "delitos aeronáuticos"; tales son los que reprimen la conducción de aeronaves sin títulos habilitantes o las violaciones de las rutas o fronteras aéreas.

El Derecho Penal es evidentemente, y ningún otro, el que está destinado a dar las normas generales relativas a la imputabilidad, técnica de aplicación, normas de procedimiento y demás elementos que integran esa rama de las ciencias jurídicas, pero no puede contener en sí todas las figuras delictivas de los distintos campos de la actividad humana pueden generar, por ello existen figuras delictivas ordinarias y más generales. No es pues, una creación del Derecho Aeronáutico, el considerar delitos especiales cuya exacta tipificación solo puede lograrse mediante la conjugación de -

las técnicas jurídicas de las ramas del derecho. En tal sentido, la correcta tipificación y calificación de un delito aeronáutico sólo puede lograrse a través de la suma de conocimientos que aportan el Derecho Aeronáutico y el Derecho Penal.

El Derecho Penal no puede en su concepción general entrar a considerar estas figuras delictivas especiales, también el Derecho Aeronáutico, especialmente en su expresión positiva incurre muchas veces en falta en cuanto a la más acabada aplicación de la concepción penológica a los delitos específicos. De todo ello, no obstante, la existencia de verdaderos "delitos aeronáuticos".

Como consecuencia de la existencia de los delitos aeronáuticos, surge la interrogante de saber si estos deben ser materia de estudio e incluso de legislación, a través del Derecho Aeronáutico o del Derecho Penal.

Debe considerarse que ni el Derecho Aeronáutico puede invadir el campo que corresponde al Derecho Penal, ni cabe aceptar la solución inversa, pero tampoco es posible negar que en algún punto, todas las ramas del derecho se ponen en contacto entre sí, y es ahí precisamente donde corresponde otorgar a cada uno lo suyo. El Derecho Aeronáutico rige una forma de conducta humana en un medio o con una aplica-

ción determinada, y en ese ámbito le cabe expresar la solución jurídica a la violación de sus reglas; el Derecho Penal, por su parte, aportará sus técnicas para la calificación del delito, sus normas de procedimiento y demás que competen a su campo de acción dentro de las ciencias jurídicas.

C A P I T U L O S E G U N D O

EL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES.

- A).- Terrorismo en relación a este estudio.
- B).- Características del Terrorismo.
- C).- Las consecuencias de un ataque terrorista.
- D).- Las diversas formas del Terrorismo en relación a este estudio.
- E).- Diversas denominaciones del apoderamiento ilícito de aeronaves.

C A P I T U L O S E G U N D O

EL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES.

A).- Terrorismo en relación a este estudio.

Las definiciones de la palabra "terrorismo" cambian, porque se perciben de manera diferente, tanto en sus perpetradores como de sus víctimas y de sus observadores objetivos.

El terrorismo es un hecho que ha existido -- desde siempre, aunque su manifestación y su exteriorización -- hayan estado acordes con la época y el lugar geográfico de -- los sucesos, es una acción tan antiquísima como la sociedad -- misma, pues el hecho de provocar pánico, terror o miedo para obtener propósitos personales o de grupo, lo encontramos desde la antigüedad hasta nuestros días, su única variante es el empleo de los métodos, algunos más antiguos y primarios y -- otros más sofisticados y tecnificados.

Es imposible negar, que habiéndose estrechado el mundo y siendo las fronteras ya una limitación más teórica que práctica entre las Naciones, el terrorismo tiene una congruencia y tiene, además, nexos de tipo internacional, en que la política y la economía juegan un papel importante y se conjugan intereses entre las Naciones para incitar, en momen-

to determinado, cambios de tipo social.

Los países que se unifican en intereses y -- estrategias para lograr que otras Naciones o un solo bloque -- internacional, adopte tanto medidas, así como conductas que -- son de la preferencia de aquellos; los casos se propagan, y -- en nuestra época en que, la guerra fría y la carrera sobre el armamentismo resulta ser un peligro para la extinción de la -- raza humana.

El terrorismo es una conducta violenta en -- contra de la población, quienes pueden ser los afectados di-- rectos para atacar a las autoridades y lograr de ellos el ob-- jetivo que se hayan propuesto; este tipo de conducta, desde -- el punto de vista psicológico se le denomina agresión despla-- zada ya que, el terrorista no ataca en forma directa a las au-- toridades gubernamentales, sino que usa a la ciudadanía o po-- blación civil para que éste reaccione en contra de las autori-- dades, reacción provocada por el pánico, miedo, terror, etc.

El terrorismo, pretende cambios dentro de la sociedad, estos pueden ser de tipo político o económico para favorecer ya sea a uno o a varios grupos pequeños que trans-- greden la ley, usando a la población indefensa, quien padece los estragos de las acciones terroristas. Podemos también de

cir que, el terrorista es una persona que no esta acorde con el sistema de vida social existente, para ello utiliza de la agresión contra esa misma sociedad a la que ve o imagina "conformista" y además, se aprovecha de las circunstancias negativas; su agresión, los dirige hacia esas personas del conglomerado comunitario para hacer que se vean a las autoridades, también como gente "conformista", que existe un desacuerdo -- con las pautas de conducta, ideas, ideologías y valores existentes en el grupo.

El terrorismo posee múltiples facetas y motivaciones personales como de grupo que impide que se proporcione un reflejo general de este tipo de criminales. Ataca a débiles, a la gente que no puede responder, sino con pánico hacia la violencia desplegada por el o los delincuentes y que buscan la protección en las instituciones, las cuales se en-cuentran, en ocasiones imprevistas para dar protección.

Esa es la principal arma terrorista desbocada entre la multitud y al acecho para causar lesión a la convivencia.

"El terrorista cuando actúa solo, es el clásico lobo solitario cuyas frustraciones, provocadoras de la agresión, son las motivaciones básicas para cometer sus fechorías; su inconformidad puede ser real o ficticia, producto de

una reflexión patológica, pero los resultados dañinos con violencia son idénticos".

"Posee una filosofía propia y antagonica con la cultura prevalente; es un individuo intransigente, de donde nace su patología, y puede convertirse en psicópata, con adormecimiento o aplanamiento de los conceptos básicos del bien y del mal y sus actitudes son egocentristas, buscando ya no un cambio verdadero, sino un placer en aterrorizar a la sociedad o a un grupo de ella".

"El terrorista grupal tiene mayores probabilidades de poseer una mística y una ideología de cambio político y social. Perpetran sus actos con más espíritu comunitario y estan convencidos que la violencia solapada y emboscada es el primer paso para lograr enfrentamientos posteriores con las autoridades poderosas; el segundo paso es hacer proselitismo entre la ciudadanía para tener adeptos a su causa; pretenden que el último punto es el enfrentamiento armado. Emplean varios tipos de delitos, los cuales no sabemos distinguir a menudo, ya que el sabotaje, el secuestro o privación de la libertad, el robo con violencia física o moral, son medios terroristas para la consecución de sus fines. Hay ocasiones que aparentan ser delitos del orden común y de las autoridades así los clasifican, pero resultan ser medios para -

mantener a la sociedad en constante zozobra". (11)

B).- Características del Terrorismo.

Las características comunes del terrorismo son las siguientes:

1. El uso sistemático de la amenaza con violencia, dirigidos a blancos particulares y estando fuera de las reglas normales de la guerra.
2. La selección de objetivos que en su mayoría representen las metas políticas de los terroristas.
3. El uso de propaganda para expresar y difundir estas metas políticas.
4. El uso del miedo como arma de persecución

Sin que el terrorismo sea un fin en sí, es una herramienta usada para lograr las metas específicas. Para el practicante, el terrorismo es el medio local a un fin práctico; sin ser normalmente un evento aislado, el terrorismo es una manifestación de un programa completo a coacción.

Los terroristas están organizados y son hábiles para hacer, con recursos limitados, operaciones brillantes que atraen la atención internacional. Como lo fué en el año de 1972, en los Juegos Olímpicos celebrados en la Ciudad

(11) American Society for Industrial Security. Capítulo México, A.C. Sistema de Manejo de Crisis, por Lloyd W. Singer, Seguridad y Protección, Julio-Agosto, 1980, No. 6 - Pag. 20 y 21.

de Munich, Alemania; en donde un grupo de terroristas captaron la atención mundialmente, reteniendo a los atletas. Esta organización se extiende hacia conspiraciones internacionales entre grupos divergentes de terroristas. La evidencia indica que la ayuda, tanto táctica como financiera, ha sido proporcionada a estos grupos por Gobiernos extranjeros. Las acciones del terrorismo se llevan a cabo internacionalmente por mercenarios, con habilidades y técnicas sofisticadas.

C).- Las consecuencias de un ataque terrorista.

El ataque terrorista, puede desembrollar:

1. Peligro, vida o muerte.
2. Violencia o amenaza de violencia.
3. El impacto emocional de la amenaza sobre ejecutivos, empleados y sus familiares.
4. Tácticas sorpresivas usadas por los terroristas y la dificultad de predecir su próximo movimiento.
5. Un enemigo invisible, cuyas acciones pueden parecer arbitrarias e irracionales.
6. Grandes presiones de tiempo.
7. Situaciones difíciles de decidir.
8. Resultados impredecibles.

Frecuentemente, el terrorismo es definido --

solo en términos de violencia; la propaganda es realmente la meta del terrorismo y la violencia, su medio.

D).- Las diversas formas del Terrorismo en relación a -- este estudio.

Los terroristas, tienen una amplia gama de - tácticas para lograr sus metas; estas abarcan:

- Asesinato
- Bombardeo.
- Sabotaje.
- Asaltos.
- Incendios premeditados.
- Hostigamiento.
- Interrupción de trabajo.
- Ocupación de locales.
- Piratería aérea.
- Motines.

E).- Diversas denominaciones del Apoderamiento Ilícito - de Aeronaves.

Los hechos o actos antijurídicos que nacen - una vez que la navegación aérea adquiere pleno desarrollo y - que se transforman en un medio usual de comunicación entre -- las personas, usado masivamente con normalidad.

Cada autor, y cada Nación ha venido utilizando dentro de la ley un NOMEN IURIS para expresar esta moderna y modalidad del ilícito, estas denominaciones que se han formulado acerca del delito, algunas de ellas incompletas, otras más extensas y por lo consiguiente se está frente al problema de encontrar cual de ellas identifica y encuadra de plano al delito.

Debemos analizar, si no todos, algunos de los términos para designar a este ilícito, tanto en organismos internacionales, como en la doctrina, ya que ésta, tampoco ha unificado su criterio y mucho menos ponerse de acuerdo, sin embargo, existe otra denominación que designa al delito - ampliamente y es: "APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES".

El significado de la palabra apoderamiento es: "el hecho de adueñarse del bien ajeno". Es decir, que el delincuente se adueña de un bien ajeno, sin el consentimiento de su dueño, por lo que comete el "ilícito", puesto que no existe justificación para que ordene a la tripulación y a los pasajeros a seguir sus órdenes.

Dentro de la doctrina, y los medios de comunicación se han utilizado diversas acepciones para poder determinar los hechos ilícitos cometidos a bordo de aeronaves, por lo que a continuación, se hará una breve síntesis de las

denominaciones que con más frecuencia se utilizan.

a).- SECUESTRO.- "Es la figura delictiva consistente en la privación ilegal de la libertad personal de un sujeto, o de varias personas, llevada a cabo por un particu--lar o varios, con el objeto de obtener un rescate o causar daños o perjuicios al secuestrado o secuestrados, o a otra persona de ellos". (12)

Lo anterior es dentro de la esfera del Dere--cho Penal, es en sí y quizá el más común, además dentro del - campo del Derecho Civil, el secuestro es para identificar un depósito judicial, es decir, el que se constituye por una or--den del juez.

Este término es el más usado para designar - al apoderamiento ilícito de aeronaves, no sólo en la prensa y en el lenguaje común, sino también en documentos de tipo ofi--cial de carácter internacional. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), en un documento expedido en el año de 1969 del mes de enero y que fué dirigido a 103 compa--ñías que en aquellas fechas eran sus miembros, interesando -- el apoyo de sus gobiernos, denominaban a los hechos de inter--vención armada de los aviones de servicio regular "secuestro".

Opina Mario O. Folchi: "que secuestro, en la

(12) De Pina, Rafael. Diccionario de Derecho. Editorial Porrúa. México 1983, pag. 443.

mayoría de los países latinoamericanos, tiene el significado de acto de disposición judicial por el cual una cosa o un bien que se halla en poder de alguien, o sea de persona o entidad distinta aquella que lo ostentaba" (13). Por ello no resulta apropiado el término para designar el delito que estamos analizando.

Por lo que hace a Sampaio de Lacerda, manifiesta que: "la expresión 'secuestro de aeronaves' es impropia, ya que la palabra secuestro encubre una noción diferente, se trata de una medida judicial relativa a los bienes o a un crimen contra una persona física" (14).

b).- PIRATERIA.- Esta denominación, tampoco es aceptada, ya que la utilización del término "piratería" es muy antigua y más que todo emana de la esfera jurídica del Derecho Marítimo.

De acuerdo con la Real Academia de la Lengua Española, nos define a la Piratería como: "Aventurero que en alta mar se apodera ilegalmente de barcos, tripulaciones, pasajeros o mercancías" (15).

PIRATA.- "Ladrón que anda robando por el mar. Sujeto cruel y despiadado que no se compadece de los trabajos de otros" (16).

(13) Mapelli, Enrique. El Apoderamiento Ilícito de Aeronaves. Madrid 1973. pag. 21

(14) Mapelli, Enrique. op. cit. pag. 21.

(15) Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española.

(16) Diccionario Enciclopédico Quillet.- Editorial Argentina-Arístides Quillet, Buenos Aires. Edición 1968. pag. 148.

En principio se puede decir que, la palabra piratería es propia del mar, y no del aire, ya que, en definitiva la aeronave no es robada ni puede serlo; lo único es que el o los delincuentes es desviarla de su ruta establecida por medio de la violencia y obligar al piloto llevar a cabo ciertos actos,-

El Convenio de Ginebra del año de 1958, en materia de alta mar, en el artículo 15 estipulaba y define a la piratería como: "todo acto ilegal de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada dirigida".

Tanto en la doctrina, como algunos autores - hay gran variedad, Puig y Peña según las Partidas afirma que: "Pirata es el ladrón que roba en el mar con navíos armados"(17)

Para Jose Luis de Azcarraga dice que la palabra pirata proviene del griego peirates, "el que va buscando aventuras y, por extensión ladrón de mar" (18).

Luis Tapia Salinas, denomina a la piratería a través del término siguiente: "Apoderamiento violento de aeronaves" (19).

(17) Mapelli, Enrique. op. cit. pag. 23

(18) Mapelli, Enrique. op. cit. pag. 25

(19) Idem.

Existen otras denominaciones y dentro del -- ámbito internacional, y en especial el anglosajón lo difunden con la palabra "hijacking", palabra que significa en el argot norteamericano "salteamiento o atraco a mano armada", término que originó según se dice proviene de 'hijack' (hola Jack) -- con la que los vagabundos saludaban a las víctimas para asaltarlas.

c).- Otras de las denominaciones son:

- Interferencia ilícita de aeronaves.
- Desviación ilícita de aeronaves.
- Apoderamiento violento de aeronaves.
- Desviación compulsiva de aeronave.
- Desviación criminal de aeronave.
- Desviación forzosa de aeronave.
- Apropiación ilegal de aeronave.

Estas denominaciones se han utilizado redactando documentos oficiales y formalizados en organismos como la OACI (Organización Internacional de Aviación Civil), INTERPOL (Organización Internacional de Policía Criminal), y por leyes nacionales promulgadas en países diversos.

C A P I T U L O T E R C E R O

EL APODERAMIENTO ILÍCITO EN EL DERECHO COMPARADO.

- A).- La Legislación Argentina en relación a este estudio.
- B).- La Legislación Cubana en Materia Aeronáutica.
- C).- Legislación Estadounidense.
- D).- Legislación Mexicana.
- E).- Otras Legislaciones en relación a esta materia.

C A P I T U L O T E R C E R O

DEL APODERAMIENTO ILICITO EN EL DERECHO COMPARADO.

El derecho comparado, según García Maynez: -
"es el estudio comparativo de instituciones o sistemas jurídicos de diversos lugares o épocas, con el fin de determinar -- las notas comunes y las diferencias que entre ellas existan, y derivar de tal exámen conclusiones sobre la evolución de ta les instituciones o sistemas y criterios para su perfeccionamiento y reforma.

La simple compulsa de instituciones o sistemas de épocas y lugares diferentes tendrá un valor muy escaso si de él no se derivasen conclusiones teóricas y de orden --- práctico. El exámen comparativo de derechos o de instituciones jurídicas distintas debe emprenderse, según Scialoja, con las siguientes finalidades:

I.- Dar al estudioso una orientación acerca del derecho de otros países.

II.- Determinar los elementos comunes y fundamentales de las instituciones jurídicas y señalar el sentido de la evolución de éstas.

III.- Crear un instrumento adecuado para futuras reformas" (20).

(20) García Maynez, Eduardo. Introducción al estudio del Derecho. Editorial Porrúa, México, D.F. 1968, Décima Quinta Edición. pag. 162.

En razón de la soberanía de cada Estado, estos tienen derecho a legislar en materia penal, de acuerdo a las necesidades de su propio país, de no ser así, se hubiera incurrido en graves problemas, pues el tratar de imponer una sola pena a todos los Estados, estos hubieran rechazado inmediatamente los Convenios, por considerarlos violatorios a su Soberanía. Por esta razón cada Estado, establece sus propias normas sancionadoras del delito, obligándose únicamente a imponer sanciones severas.

Fuera de esta discusión, no es posible transcribir todas las disposiciones de carácter positivo que rigen actualmente aquellas legislaciones que consideramos importantes, en virtud, de que se han visto afectadas por hechos delictivos de este tipo.

A).- La Legislación Argentina en relación a este estudio.

I.- Código Penal

Artículo 198.- . . . Será reprimido con reclusión de 3 a 15 años:

2.- El que practicare algún acto de depredación o violencia contra una aeronave en vuelo o mientras realiza las operaciones inmediatamente anteriores al vuelo, o contra personas o cosas que en ellas se encuentren, sin estar

autorizado por alguna potencia beligerante o excediendo los límites de una autorización legítimamente concedida.

3.- El que mediante violencia, intimidación o engaño usurpe la autoridad de un buque o aeronave, con el fin de apoderarse de él o de disponer las cosas o de las personas que lleva.

II.- Código Aeronáutico (1967)

Art. 199. Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada argentina sobre territorio argentino, sus aguas jurisdiccionales o donde ningún Estado ejerza soberanía, están regidos por las leyes de la nación argentina y serán juzgados por sus tribunales. Corresponde, igualmente, la jurisdicción de los tribunales argentinos y la aplicación de las leyes de la nación en el caso de hechos ocurridos, actos realizados o delitos cometidos a bordo de una aeronave privada argentina sobre territorio extranjero si se hubiese lesionado un interés legítimo del Estado argentino o de personas domiciliadas en él o se hubiese realizado en la República el primer aterrizaje posterior al hecho, acto o delito.

Art. 200. En los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada extranjera en vuelo sobre territorio argentino o sus aguas ju-

risdccionales, la jurisdicción de los tribunales argentinos y la aplicación de las leyes de la nación sólo corresponde en caso de:

- 1) que infrinjan leyes de seguridad pública, militares o fiscales;
- 2) que infrinjan leyes o reglamentos de -
circulación aérea;
- 3) que comprometa la seguridad o el orden público, o afecten el interés del Estado o de las personas domiciliadas en -
él, o se hubiesen realizado en la República el primer aterrizaje posterior -
al hecho, acto o delito si no mediase, en este último caso, pedido la extradición.

Art. 201. Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave pública extranjera sobre territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales están regidos por la ley del pabellón y serán juzgados -- por los tribunales.

B).- La Legislación Cubana en Materia Aeronáutica.

a).- Ley número 1226 sobre el desvío de -
aviones o naves marítimas (16 de septiembre de 1969)

Osvaldo Dorticos Torrado, Presidente de la -
República de Cuba.

Hago saber: Que el Consejo de MINistros ha -
acordado, y yo he sancionado, lo siguiente:

Por cuanto: El Gobierno de los Estados Uni--
dos y Gobiernos lacayos de América Latina, como parte de la -
política de bloqueo y agresión a Cuba, promovieron y alenta--
ron el desvío forzoso y secuestro de naves aéreas y marítimas
cubanas, acogiendo como héroes a vulgares asesinos y apropián--
dose, en ocasiones, de las naves aéreas y marítimas sustraí--
das, teniendo el pueblo de Cuba que lamentar inclusive pérdi--
das de vidas valiosas.

Por cuanto: Esta actividad con relación a --
barcos y aviones cubanos y otras fechorías y violaciones de -
las leyes y las normas internacionales promovidas por el impe--
rialismo en su política contra la Revolución cubana, crearon
un clima de ilegalidad propiciatoria de la proliferación de -
estos nuevos fenómenos de violencia.

Por cuanto: El Gobierno de los Estados Uni--
dos y Gobiernos lacayos de América Latina, han incitado la sa--
lida ilegal de nuestro país empleando cualesquiera medios, --
con desprecio de la vida y la seguridad de las personas y es--
pecialmente a través de territorio ilegalmente ocupado por la

base naval norteamericana en Guantánamo, lo que también ha --
contribuido al clima de violación e ilegalidad señalado ante-
riormente.

Por cuanto: Los desvíos forzosos de naves --
aéreas y marítimas de sus rutas y actividades normales ponen
en riesgo la vida de personas inocentes, afectan el desenvol-
vimiento de la navegación aérea y marítima, infringen la le--
gislación nacional e internacional y las disposiciones genera
les sobre migración vigentes en todos los países, e igualmen-
te implican un peligro de introducción de epidemias, plagas y
de enfermedades infectocontagiosas, que pueden afectar la sa-
lud del pueblo cubano y sus riquezas naturales, dada la entra
da intempestiva de personas en nuestro país en dichas naves -
aéreas o marítimas sin cumplir las disposiciones sanitarias -
del caso.

Por cuanto: Si bien en contados casos los --
desvíos han sido producidos por personas en real estado de pe
ligro por sus actividades políticas, en otros dichos actos --
han sido ejecutados por delitos comunes, sujetos de conducta
viciosa, desequilibrados mentales, personas inadaptadas so---
cialmente ansiosas de cambiar de país de residencia o compeli
das por motivaciones de índole estrictamente personal, que no
pueden ser enmarcados dentro de una consideración de índole -

revolucionaria.

Por cuanto: El Gobierno de Estados Unidos y Gobiernos lacayos de América Latina, a través de sus órganos de prensa y agencias internacionales de noticias han intentado maliciosamente eludir la responsabilidad que tienen en el origen y desarrollo de estos hechos, ahora que la desviación de los mismos afectan a los países cuyos gobiernos de una manera irresponsable los alentaron contra Cuba.

Por cuanto: El Gobierno Revolucionario de -- Cuba no está dispuesto a acatar acuerdos multilaterales que -- adopten organismos internacionales, como la OEA que es una -- institución desprestigiada y sin ninguna autoridad moral que ha sido cómplice de la política de bloqueo económico y de -- agresión imperialista a nuestro país y responsable junto con el Gobierno de los Estados Unidos de que Cuba fuese víctima -- muchas veces de desvíos piratescos de sus naves aéreas y marí-- timas, ni tampoco acuerdos que sobre esta cuestión puede adop-- tar la ONU, que permaneció con los brazos cruzados ante tales hechos contra Cuba.

Por cuanto: Nuestro país no puede admitir ti-- po alguno de presión, amenaza de bloqueo o boicot de carácter internacional para hacerle adoptar medidas que conciernen so--

lo a sus prerrogativas soberanas.

Por cuanto: El Gobierno Revolucionario de Cuba, considera que la solución de este problema sólo puede ser posible mediante decisiones soberanas del Estado y la adopción de medidas recíprocas, que tiendan también a proteger al pueblo cubano de cualquier forma de violación de la legislación vigente.

Por cuanto: El Gobierno Revolucionario de Cuba ha respetado, de manera consecuente, los principios internacionales que rigen las relaciones entre Estados.

Por cuanto: El Gobierno Revolucionario de Cuba considera necesario adoptar medidas tendientes a poner término al clima de inseguridad creada en la navegación aérea y marítima de sus rutas y actividades normales, y adecuar su aplicación a la actitud que asuman otros Estados sobre bases de igualdad y reciprocidad.

Por cuanto: En uso de las facultades que le están conferidas, el Consejo de Ministros resuelve dictar la siguiente Ley:

Artículo I.- Esta ley se aplica a los actos que se relacionan enseguida:

- a) Apresar, sustraer o apropiarse de una nave aérea o marítima por cualquier medio.

- b) Desviar una nave aérea o marítima de su ruta o actividades normales mediante engaño, soborno, violencia, intimidación o en convivencia con cualquier miembro de la tripulación.
- c) Poner en peligro la seguridad de una nave aérea o marítima, de las personas o bienes a bordo de terceros, o el buen orden o la disciplina dentro de la misma.
- d) Entrar o salir en el país con infracción de las normas sobre migración, aduanales y de control epidemiológico, veterinario y fitosanitario nacional e internacional.
- e) Infringir las leyes penales de Cuba a bordo de cualquier nave aérea o marítima de bandera cubana y sea cual fuere el territorio donde se encuentren.
- f) Infringir cualesquiera otras normas vigentes por los miembros de la tripulación o personas a bordo de la nave aérea o marítima.

Artículo 2.- Los autores de los actos descritos en el artículo 1, que arriben al territorio nacional, po-

drán ser devueltos al Estado afectado, siempre que sean reclamados por dicho Estado, conforme a lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 3.- Las medidas dispuestas en la presente ley se aplicarán únicamente sobre bases de igualdad y estricta reciprocidad respecto a los Estados afectados que acordaren bilateralmente con Cuba la aplicación de igual política a los casos comprendidos en la misma.

Artículo 4.- Cuando se trate de nacionales el Estado Cubano se reserva el derecho de aplicar las medidas legales que correspondan.

Artículo 5.- Sin perjuicio de lo dispuesto en esta Ley, el Estado Cubano, en ejercicio de su soberanía se reserva la prerrogativa de otorgar el derecho de asilo cuando lo estimare justificado, a aquellas personas que, por motivos de orden político, arriben a nuestro país habiéndose visto en la necesidad de utilizar esta vía extrema para eludir un real peligro de muerte grave o grave represión.

Artículo 6.- Los autores de los hechos definidos en el artículo 1, que arriben al territorio nacional, serán puestos a disposición de las autoridades de inmigración a fin de aplicar conforme a la legislación en vigor y con las recomendaciones de los órganos competentes del Estado, las --

medidas pertinentes para la eficaz consecución de los objetivos de esta ley.

En caso de que las autoridades de otro Estado reclamen oficialmente la devolución de tales personas, las autoridades cubanas de inmigración resolverán, mediante un procedimiento sumario, sobre la procedencia o improcedencia de dicha reclamación, conforme a los preceptos que anteceden.

Artículo 7.- Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 5 y 6, los autores de los hechos definidos en el artículo 1, estarán sujetos a responsabilidad criminal por los delitos en que puedan haber incurrido, según la legislación penal vigente.

Artículo 8.- Se derogan cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en la presente ley, la que comenzará a regir a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República.

La República Cubana se ha visto en muchas ocasiones trastornada por estos hechos, pues una infinidad de aviones han sido desviados hacia su territorio, se ha preocupado del problema a tal grado que ha promulgado la ley anterior, en la cual podemos notar los siguientes aspectos:

a).- Está dirigida a desvíos aéreos y también a desvíos marítimos.

b).- Se denuncia al gobierno de los Estados -

Unidos y gobiernos lacayos de Latinoamérica como los alentadores de estos desvíos forzosos como parte de una política de agresión a Cuba.

c).- Que estos actos ponen en peligro la seguridad de la navegación aérea y marítima.

d).- Que se violan con estos actos normas migratorias y sanitarias.

e).- La aplicación de normas que asuman -- otros Estados sobre la base de igualdad y reciprocidad.

f).- Prevee la reclamación de los autores de los hechos cuando sean nacionales o extranjeros.

g).- Se reserva el derecho de asilo cuando haya justa causa.

h).- A los autores del hecho ilícito se les hará responsables de los delitos que se cometan para la consecución de sus fines.

C).- Legislación Estadounidense.

a).- Ley de Aviación Federal de 1958

(Enmendada por la Ley Pública 87-197,87

Congreso, primer período de sesiones,

aprobado el 5 de septiembre de 1961)

Sección 902

Piratería Aérea.

(i) (1) Todo el que cometa o intente cometer un acto de piratería aérea, en la forma que aquí se define - será castigado:

- a).- por muerte si el veredicto del jurado así lo recomienda o en el caso en que haya reconocido su culpabilidad, o no la haya reconocido y el demandante haya renunciado a un enjuiciamiento por el jurado, si el tribunal, a su discreción así lo ordena, o
- b).- por prisión de no menos de veinte años si no se impone la pena de muerte.

(2) Tal como se emplea en esta subsección, la expresión "piratería aérea" significa todo apoderamiento o ejercicio del control, por fuerza o intimidación y con intención dolosa, de una aeronave en vuelo dedicada al comercio aéreo.

Interferencia con los miembros de la tripulación de vuelo o con los asistentes de vuelo.

(j) Todo el que, mientras se encuentre a bordo de una aeronave en vuelo dedicada al comercio aéreo, -

ataque, intimide o amenace a cualquier miembro de la tripulación de vuelo o asistente de vuelo (incluso los mozos y mozas de servicio) de tal aeronave, de forma que interfiera en el cumplimiento de los deberes de tal miembro o asistente o disminuya la posibilidad del mismo para cumplir con sus deberes será multado por una cantidad que no exceda de \$ 10,000.00 o sometido a prisión por menos de 20 años, o ambos. Toda persona que cometa tales actos empleando un arma mortífera o peligrosa será encarcelado por cualquier período o por vida.

En esta legislación denomina al delito "piratería aérea", e impone una drástica sanción a los delincuentes de este ilícito, por otra parte, habla que tal delito se debe realizar con intención dolosa y sobre una nave aérea comercial por lo que entendemos que al no tener estas características, no se configura el delito. Así mismo también castiga a quien amenace e intimide a cualquier miembro de su tripulación, interfiriendo su actividad o disminuyendo sus deberes.

D).- Legislación Mexicana.

Creemos importante transcribir el decreto que adicionó el Art. 170 del Código Penal el 24 de Diciembre de 1968.

Decreto de adición al art. 170 del Código Pe-

nal Mexicano.

CC. SECRETARIOS DE LA CAMARA DE SENADORES
DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNION

El Ejecutivo a mi cargo ante una nueva forma de criminalidad cometida por quienes sin derecho desvían de su ruta una aeronave o la hacen cambiar su destino con la -- consiguiente intranquilidad y peligro de los que prestan el servicio y de los que usan ese medio de transporte, considere conveniente promover, mediante esta iniciativa, la adición al Código Penal para el Distrito y Territorios Federales en Materia del Fuero Común y para toda la República en Materia Federal, con el fin de tutelar la seguridad en el -- tránsito aéreo, proteger la vida de las personas, las vías de comunicación, el medio de transporte y el patrimonio, tanto de particulares como de quienes se dedican en forma comercial a prestar tan importante servicio, estableciendo una figura delictiva que sancione con ejemplaridad a sus infractores.

Por lo expuesto y en ejercicio de la facultad que me confiere la fracción I del Art. 71, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por su digno conducto de ustedes, someto a la consideración del Honorable Congreso de la Unión, la siguiente iniciativa de

D E C R E T O

ARTICULO UNICO.- Se adiciona el Código Penal para el Distrito y Territorios Federales en Materia del Fuero Común y para toda la República en Materia del Fuero Federal, con el Art. 170 Bis siguiente:

Artículo 170 Bis.- Se impondrá prisión de 5 a 20 años, sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa al que por amenazas ejerciendo violencia, intimidación o por cualquier otro medio ilícito hiciere desviar de su ruta una aeronave o cambiar su destino.

T R A N S I T O R I O

ARTICULO UNICO.- El presente decreto entrará en vigor quince días después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Reitero a ustedes señores Secretarios de la Honorable Cámara de Senadores, las seguridades de mi consideración atenta y distinguida.

Palacio Nacional, a veintiseis de noviembre de mil novecientos sesenta y ocho.

SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION

EL PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

GUSTAVO DIAZ ORDAZ
(26 de Noviembre de 1968)

El decreto transcrito, fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el martes 24 de Diciembre de 1968, como sigue:

ARTICULO UNICO.- Se adiciona con un tercer párrafo el Art. 170 del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales en Materia del Fuero Común y toda la República en Materia del Fuero Federal como sigue:

Artículo 170.-

"Asimismo, se impondrá prisión de 5 a 20 años sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa, al que hiciere cambiar de destino una aeronave valiéndose de amenazas, violencia, intimidación, o por cualquier otro medio ilícito, o la hiciera desviar de su ruta".

T R A N S I T O R I O

ARTICULO UNICO.- El presente decreto entrará en vigor tres días después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

México, D.F., a 17 de diciembre de 1968.-Lic. Alfredo Ruiseco Allanada, S.P.- Lic. Diódora Rivera Uribe.--- Lic. José del Valle de la Cajiga, D.F.- Lic. Fernando Suárez del Solar, D.F. Rúbrica.

En cumplimiento de lo dispuesto por la frac-

ción I del art. 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los diecinueve días del mes de diciembre de mil novecientos sesenta y ocho.- Gustavo Díaz Ordaz.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, Luis Echeverría.- Rúbrica.

Las medidas represivas son de gran importancia ya que permiten la aprehensión de los delincuentes y su sometimiento a la jurisdicción competente, para que puedan aplicarse las disposiciones correspondientes y exigir las responsabilidades inherentes a la comisión de los hechos incriminados.

Creemos interesante destacar las características esenciales de dicho precepto antes mencionado (art. 170 del Código Penal), en el cual se señala: "al que hiciere cambiar de destino una aeronave valiéndose de amenazas, violencia intimidación o cualquier otro medio ilícito, o lo hiciere desviar de su ruta se le impondrá de 5 a 20 años de prisión".

Nuestra legislación penal se basa en el principio de mínimos y máximos, para establecer la sanción de los delitos, lo que da amplio margen al juzgador para imponer la

pena de acuerdo a la gravedad y las circunstancias en que se cometió el delito.

La Ley de Vías Generales de Comunicación en su art. 533 reformado por decreto de 29 de diciembre de 1976 y publicado en el Diario Oficial el 31 del mismo mes y año, destaca lo siguiente: " los que dañen, perjudiquen, destruyan las vías generales de comunicación o los medios de transporte, interrumpen los servicios de unas y otros, se les impone una multa de \$50.00 a \$ 5,000.00 pesos, remitiendo para su sanción al Código Penal".

Esta ley, es una ley especial y no encontramos tipificado este delito claramente, simplemente lo menciona de manera general.

Así mismo las medidas preventivas y de seguridad son aquellas que no afectan directamente a lo que por represión se entiende en lenguaje jurídico, por ser anteriores a la comisión de los hechos; si los reprimen por cuanto los coarten y tienden a evitarlos con la adopción de las medidas adecuadas de seguridad.

Puede afirmarse que con la adopción de estas medidas se han evitado o aminorado en una parte los mencionados actos ilícitos. En nuestro país encontramos gran similitud con las medidas preventivas tomadas de los Estados Unidos de Norteamérica.

Al respecto encontramos algunas leyes y reglamentos para el mejor funcionamiento y seguridad de la navegación aérea.

FACULTADES DE LA ASA

Reglamento de la Administración Aeroportuaria (Diario Oficial 16-Junio-1975).

Artículo 39.- Aeropuertos y Servicios Auxiliares dictará las medidas necesarias para el control del acceso y salida de las personas a las zonas restringidas al público dentro del recinto aeroportuario, en coordinación con las autoridades correspondientes.

Artículo 40.- Toda persona al abordar una aeronave deberá permitir que los objetos de mano que se lleve consigo, sean revisados por el personal de los operadores.

FACULTADES DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DEL COMANDANTE DEL AEROPUERTO.

Ley de Vías Generales de Comunicación.

Artículo 51.- La Secretaría de Comunicaciones está facultada para introducir a las condiciones conforme a las cuales se haga el servicio público en las vías generales de comunicación y medios de transporte ya establecidos o que en lo sucesivo se establezcan, en su calidad de servicios públicos, todas las modalidades que dicta el interés del mis-

mo. En consecuencia la misma Secretaría de Comunicaciones es tá autorizada:

I.- Para ordenar, de acuerdo con las posibilidades económicas de las empresas, que se lleven a cabo en las vías de comunicación y medios de transporte, sus servicios auxiliares, sus dependencias y accesorios, las obras de construcción, de reparación y de conservación que sean necesarias para la mayor seguridad del público;

II.- Para ordenar que se suspenda el servicio de las vías o medios de transporte, cuando no reúnan las condiciones debidas de eficiencia, seguridad e higiene;

III.- Para exigir que el personal de conducción de toda clase de vehículos cumpla en todo tiempo con los requisitos de esta ley y sus reglamentos.

REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES (Diario Oficial 22-Noviembre-1950).

Artículo 7.- Ningún pasajero podrá llevar ar ma consigo; si la porta deberá hacer entrega de ella al piloto al mando al abordar la aeronave.

Al término del viaje le será devuelta de pro pia mano.

Cuando se trate de armas de fuego, el piloto podrá hacerse depositario de ellas, sólo cuando los inte--

resados posean licencia correspondiente. El pasajero estará obligado a entregar descargada el arma.

REGLAMENTO DE LA LEY DE ARMAS DE FUEGO Y EXPLOSIVOS

(Diario Oficial 6-Mayo-1972).

Artículo 80.- Quienes tengan permiso o autorización en los términos de la ley (para portar armas); están obligados a cumplir con las medidas de seguridad que dicten las autoridades competentes (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en este caso), así como a rendir los informes técnicos y generales que les soliciten.

Artículo 94.- Toda autoridad civil o militar que recoja una o más armas con base en lo dispuesto por la ley y este reglamento, deberá dar un recibo al interesado, en que consten las características de la misma, el nombre y el cargo de quienes las recoja y el motivo.

E).- Otras Legislaciones en relación a esta materia.

Legislación Francesa.

Ley número 70-634, de 15 de julio de 1970, por lo que inserta en el Código Penal un artículo 462, que reprime el apoderamiento de aeronaves. (Diario Oficial de 17 de julio de 1970).

La Asamblea Nacional y el Senado han aprobado,

El Presidente de la República promulga la Ley, cuyo tenor es el siguiente:

Artículo 1.- El capítulo 2 del título II del libro tercero del Código Penal se completa como sigue:

SECCION IV

Apoderamiento de aeronaves

Art. 462.- Toda persona que encontrándose a bordo de una aeronave en vuelo, con violencia o amenaza de violencia, se apodere de esta aeronave o tome el control de la misma, será castigado con reclusión criminal por un período de cinco a diez años.

Si de estos hechos resultan heridas o enfermedad, la pena será de reclusión criminal por tiempo de diez a veinte años.

Si de los mismos resultare la muerte de una o varias personas, la pena será la de reclusión criminal perpetua, sin perjuicio, si hubiere lugar, de la aplicación de los artículos 302, 303 y 304 del Código Penal.

Artículo 2.- La presente ley es de aplicación a los territorios de ultramar, con reserva de sustituir las expresiones: "reclusión criminal", por los de "trabajos forzados".

La presente Ley será ejecutada como Ley del Estado.

La legislación francesa, aumenta la sanción de acuerdo con la gravedad del delito, esta sanción va desde cinco años hasta la reclusión criminal perpetua. Reglamenta también a los territorios de ultramar, pero para estos casos sustituye la "reclusión criminal" por la de "trabajos forzados".

Legislación Española.

Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea de 24 de diciembre de 1964.

CAPITULO III

Delitos contra el Derecho de Gentes.

Artículo 39.- El que se apodere con violencia o intimidación de una aeronave, de personas o cosas que se hallen a bordo en circunstancias de lugar y tiempo que imposibiliten la protección de un Estado, será castigado con la pena de reclusión mayor.

La pena será de reclusión mayor, a muerte en los siguientes casos:

- a).- Si el medio violento empleado para la aprehensión de la aeronave la pone en peligro de siniestro.
- b).- Si el delito fuese acompañado de homicidio, lesiones graves, violación o abu--

sos deshonestos.

- c).- Si se hubiese dejado a alguna persona sin medios para salvarse.

Artículo 40.- Serán castigados con las mismas penas señaladas en el artículo anterior, según los casos:

- a).- Los que con violencia o intimidación se apoderen de una aeronave en que vuelen o faciliten a otros al apoderamiento.
- b).- Los que desde el aire, tierra o mar, y por cualquier otro medio, provoquen la caída, pérdida, incendio, aterrizaje o amaraaje de una aeronave con el propósito de apoderarse de ella o de atentar en contra de las personas o cosas que se encuentren a bordo.

Legislación Canadiense.

Código Penal, Enmienda (Sección 5A) Promulgada en 1959.

I.- No obstante lo previsto en la presente Ley, todo el que:

- a).- en una aeronave matriculada en el Canadá en virtud de los reglamentos promulgados de acuerdo con la Ley Aeronáutica,

mientras la aeronave se encuentra en vuelo, o

b).- en cualquier otra aeronave, mientras la aeronave se encuentra en vuelo, si el vuelo terminó en el Canadá.

Comete una acción u omisión en o fuera del Canadá que, si se hubiese cometido en el Canadá constituiría un delito punible mediante proceso, se considerará que ha cometido tal acción u omisión en el Canadá.

II.- Cuando una persona haya cometido una acción u omisión considerada delito en virtud de la subsección (I), dicho delito es de la competencia y podrá ser conocido y castigado por el tribunal que tenga jurisdicción sobre delitos similares en la división territorial donde se encuentre tal persona, en la misma forma que si el delito hubiese sido cometido en dicha división territorial.

C A P I T U L O C U A R T O

DE LA LEY Y LOS CONVENIOS INTERNACIONALES EN RELACION A ESTA MATERIA.

- A).- Los delitos contra el Derecho Internacional en -- México.
- B).- El artículo 170 párrafo tercero en relación a este estudio.
- C).- El Convenio de Tokio en relación a este estudio.
- D).- La importancia de los Convenios de la Haya y de - Montreal.
- E).- La política en México en relación a este estudio.

C A P I T U L O C U A R T O

DE LA LEY Y LOS CONVENIOS INTERNACIONALES EN RELACION A ESTA MATERIA.

A).- Los delitos contra el Derecho Internacional en -- México.

Remontándonos a la historia de los Códigos Penales en México, se puede apreciar que ni el Código de 1871, ni el de 1929, sino que fué hasta el Código de 1931 cuando -- los legisladores consideraron que el apoderarse de una nave -- aérea, debía ser considerada como una figura delictiva y fue lo que motivó a encuadrarlo dentro de los delitos contra el -- Derecho Internacional en su artículo 146, en la misma forma -- se tipifica respecto de las naves marítimas mercantes.

Las necesidades congruentes y propias de la época actual por la que atraviesa el mundo contemporáneo, hicieron ver a nuestros legisladores la importancia del problema aéreo respecto de las consecuencias producidas por el apoderamiento temporal de una aeronave.

En consecuencia, se reunieron las Cámaras para discutir el problema tratado y decidieron crear el párrafo III del artículo 170 del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales en Materia del Fuero Común y para toda la República en Materia Federal en el año de 1968 (Decreto trans

crito en este trabajo en el capítulo III, inciso D). La - - causa determinante que condujo a nuestros legisladores a tipificar el delito de desviación de aeronaves, fue la circunstancia de ver la falta de efectividad del Convenio de Tokio de 1962 y la necesidad imperante de contar con una disposición de nuestro Código capaz de aplicarse en el momento mismo en que la Nación Mexicana atravesara por un problema de esta naturaleza.

La ubicación de nuestro delito en el Código de 1931, reformado en 1968, resuelve el problema en cuanto a disposición aplicable al caso, sin embargo, en cuanto a sus aplicaciones es casi imposible hacer efectiva la sanción debido a que el delincuente generalmente no se encuentra en el país donde se realizó el apoderamiento ilícito de la nave y desvía la aeronave con el fin de salvar su vida, o libertad, huyendo a otra Nación o causar actos de terrorismo, visto ya en el capítulo II de este trabajo.

El delito de apoderamiento ilícito de aeronaves está encuadrada en nuestra legislación como un delito contra las vías generales de comunicación, por atentar contra las mismas, sin embargo el término de pirata dado en el capítulo de delitos contra el Derecho Internacional, en el artículo 146 es obsoleto e inadecuado.

El vocablo pirata en Derecho Internacional tiene por lo tanto un significado concreto, el cual no coincide exactamente con el que se le quiere dar.

La O.A.C.I. designa a este delito con el nombre de "apoderamiento ilícito de aeronaves", considerado a nuestra forma de ver que esta acepción es la mejor que se apega a la realidad actual.

La legislación mexicana contempla este problema desde dos puntos de vista diversos; el primero podríamos hablar de piratería aérea en el artículo 146 del Código Penal, en el que realmente existe un apoderamiento de aeronave y va de acuerdo con el significado del concepto de pirata, la otra hipótesis la contempla el artículo 170 párrafo III, la cual no considera el problema como acto de pirata, sino como ataque a las vías de comunicación y refiriéndose únicamente a desviación de la aeronave.

B).- El artículo 170 párrafo tercero en relación a este estudio.

Haciendo un análisis del delito en estudio (artículo 170 párrafo III del Código Penal), de acuerdo a la doctrina podemos destacar lo siguiente:

a).- Por la conducta del agente de acción, porque se comete mediante una actividad positiva; en el se --

viola una ley prohibitiva y en ningún momento puede ser de -- omisión porque este delito no consiste en la falta de actividad jurídicamente ordenada.

b).- En cuanto al resultado es material, debido a que, "los delitos materiales son aquellos en los cuales para su integración se requiere la producción de un resultado objetivo o material" (21)

c).- Por su duración es permanente y Sebastian Soler al hacer referencia a estos delitos expresa: "Puede hablarse de delito permanente solo cuando la acción delictiva misma permite, por sus características que se la puede prolongar voluntariamente en el tiempo, de modo que sea idénticamente violatoria del Derecho en cada uno de sus momentos" (22): En este delito se puede considerar que hay continuidad en la conciencia y en la acción.

d).- Por el elemento interno de culpabilidad el delito es doloso, porque el hecho típico y antijurídico se hace conscientemente y no puede hablarse de delito culposo en este caso, porque el delito se integra por una serie de actos que no pueden realizarse por obrar sin las cautelas o sin las precauciones exigidas, necesariamente tiene que existir la intención de realizarse el hecho delictivo.

e).- En función a su estructura es complejo,

(21) Castellanos Tena Fernando.- Lineamientos Elementales de Derecho Penal, Editorial Porrúa, S.A. México 1969, pag.- 139.

(22) Idem.

ya que, la figura jurídica se integra por dos o más infracciones dando nacimiento a otro superior en gravedad. Lo anterior no debe confundirse con el concurso de delitos que se presenta cuando un mismo sujeto ejecuta varias infracciones que figuran por separado. En el delito complejo, la ley subsume varios delitos en uno solo como sucede con el apoderamiento ilícito de aeronave, pues en él se dan: robo con violencia, amenazas, privación ilegal de la libertad, tentativa de uso de explosivos y otros más. En el orden civil se causan daños y perjuicios al dueño, operador o poseedor de la aeronave.

f).- Por los sujetos que intervienen para ejecutarlo puede ser unisubjetivo o plurisubjetivo, porque su realización puede ser llevada a cabo por un solo individuo, o bien, puede ser plurisubjetivo, cuando intervienen dos o más sujetos para su consumación.

g).- Por la forma de su persecución es de oficio, pues la autoridad está obligada a actuar por mandato legal, con independencia de la voluntad de los ofendidos y no opera el perdón del ofendido como en los delitos que requieren de la querrela.

h).- En función de la materia es Federal, de acuerdo a lo ordenado por la Ley Orgánica del Poder Judicial Federal.

i).- En cuanto al bien jurídico que protege, debemos señalar que no puede ser otro que el de la seguridad en el transporte aéreo, debido a eso el Código Penal para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, coloca la tipificación del delito dentro del capítulo de Ataques a las Vías de Comunicación. También el Convenio de la Haya para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronave, de 16 de Diciembre de 1970, se refiere a la protección de la seguridad de la aviación al establecer en su preámbulo, que los países contratantes celebran el Convenio considerando que tales actos ".....sofocan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil".

Por último debemos hacer mención a que el artículo 170 del citado Código establece en su párrafo tercero: "Asimismo se impondrá prisión de cinco a veinte años sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa.....".

Muchos países han establecido sanciones severísimas como son la pena de muerte y la cadena perpetua. En México para fortuna de muchos, sólo se aplica la pena de muerte en algunos casos, y así lo establece nuestra Carta Magna y limita la aplicación de tal sanción al traidor de la patria,

al parricida, al homicida con alevosía, premeditación y ventaja, al incendiario, al plagiario, al asaltador de caminos, al pirata y a los reos de delitos graves del orden militar.

Vemos que la pena de muerte podrá ser im---
puesta al pirata, pero el que se apodera de una aeronave ilícitamente no comete el delito de piratería y no puede aplicarse la pena capital al delito que tratamos.

Nuestra legislación penal basada en el principio de mínimos y máximos, para establecer la sanción de los delitos, ha consagrado en el Artículo 170 del Código Penal, una penalidad que va desde los cinco años a los veinte de prisión, lo que da amplio margen al juzgador para imponer la pena de acuerdo a la gravedad y a las circunstancias en que se realizó el delito, tendrá que tomar en cuenta los medios empleados para la comisión del delito, daño causado, el peligro ocasionado, la educación, la edad, la conducta, los motivos que lo impulsaron a cometer el ilícito, en fin, todas aquellas señaladas por el artículo 52 del propio Código Penal.

La sanción podrá ser mayor de veinte años, cuando se cometan delitos que no son necesarios para realizar el apoderamiento ilícito de aeronave, pues habrá acumulación de delitos.

C).- El Convenio de Tokio en relación a este estudio.

El convenio de Tokio fue firmado el 14 de septiembre de 1963. El presente Convenio ha sido ratificado y se encuentra en vigor hasta la fecha por 86 Estados, entre ellos México.

Son siete los capítulos constitutivos del Convenio de Tokio, mismos que están integrados por 26 artículos en total. Tales capítulos son los siguientes:

- 1.- Campo de aplicación del Convenio.
- 2.- Jurisdicción.
- 3.- Facultades del comandante de la aeronave.
- 4.- Apoderamiento ilícito de una aeronave.
- 5.- Facultades y obligaciones de los Estados.
- 6.- Otras disposiciones.
- 7.- Disposiciones finales.

- 1.- Campo de aplicación del Convenio.

En el capítulo primero se determina el ámbito material de aplicación del Convenio, esto es, los específicos actos ilícitos, así como las circunstancias en que éstos han de acaecer, y respecto de los cuales los Estados contratantes han de tomar las medidas preventivas y punitivas pertinentes. Tales actos son:

- a).- Infracciones a las leyes penales, es de

cir, delitos ocurridos a bordo mientras la aeronave se halla en vuelo sobre la superficie de alta mar o sobre la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado.

b).- Los actos que siendo o no infracciones puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma, o pongan en peligro el buen orden y disciplina a bordo. Es decir, se refiere a actos que constituyan infracciones contra las leyes penales que tienden a proteger la seguridad de la aeronave, la de las personas o bienes a bordo de éstas, y de actos que no tienen tal carácter y que ponen en peligro también tales bienes.

El convenio alude de modo particular al delito que, con frecuencia cada vez más creciente, ha ido extendiendo su halo siniestro sobre la actividad aeronáutica. Nos referimos, claro está, al delito de apoderamiento ilícito de aeronaves, en relación al cual los Estados contratantes han de tomar las medidas necesarias para que el comandante de la aeronave recobre el control sobre la misma o se mantenga en él.

Es preciso apuntar aquí que es la primera ocasión cuando aparece en un Convenio la mención de la denominación del delito como apoderamiento ilícito de aeronave, y si bien es cierto que las disposiciones relativas al Convenio

de Tokio no llegaron a tener plena eficacia, si tiene el mérito innegable de haber constituido la iniciación de un proceso para prevenir y castigar adecuadamente este hecho ilícito, el cual ha culminado con las Convenciones que se dictaron posteriormente.

Por otra parte, es necesario apuntar asimismo, que el Convenio de Tokio regula de modo negativo también lo relativo a su campo material de aplicación. Así, su artículo 2 determina: ninguna de las disposiciones del Convenio se interpretará como que autoriza o exige medida alguna en caso de infracción a las leyes penales de carácter político o basadas en discriminación racial o religiosa. Pero tal disposición tiene a su vez un caso de excepción, y es aquel en que la seguridad del vuelo requiere se tomen tales medidas. Como se advertirá, aquí se pone especial énfasis, ya, de modo expreso, en el que ya advierten los autores del Convenio de Tokio cual es el bien principal a proteger: el de la seguridad de la aeronave y de las personas a bordo, seguridad a la cual nos referimos con la expresión "seguridad en vuelo".

Para llevar a cabo la aplicación del Convenio también es necesario que los hechos mencionados ocurran a bordo de una aeronave civil. Debe recordarse en el Convenio de Chicago de 1944 divide las aeronaves en civiles y de

Estado y se entiende por éstas mismas las utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía.

Es además necesario que las aeronaves donde ocurran actos ilícitos a que se refiere el Convenio, se encuentren en vuelo, es decir, se hallen en aquel lapso que va desde la aplicación de la fuerza motriz para su despegue, hasta la terminación de su recorrido de aterrizaje, según lo dispone el artículo 1, párrafo cuatro del mencionado Convenio. - Este definición convencional de "aeronave en vuelo" presenta el inconveniente, desde el punto de vista práctico, de dejar fuera de su alcance, y por lo mismo de restringir su campo de aplicación, a momentos previos y posteriores al lapso mencionado en que es posible también poner en peligro la seguridad de la aeronave. Por ejemplo, colocándole explosivos antes de estar lista para iniciar el vuelo propiamente dicho o bien en caso de un acto de injustificada y exitosa instigación al --- desorden antes del inicio del vuelo.

Finalmente para la aplicación del Convenio, los hechos deben haber ocurrido en una aeronave que se encuentre sobre alta mar o cualquier otra zona que se halle fuera del territorio de un Estado.

2.- Jurisdicción.

Las cuestiones relativas a la jurisdicción -

sobre los ilícitos que considera el Convenio de Tokio, se encuentran en el capítulo segundo, artículo tercero y cuarto.

En principio, según el artículo tercero, párrafo primero, es competente para ejercer facultades jurisdiccionales el Estado de matrícula de la aeronave en donde se -- llevaron a cabo aquellos actos. Sin embargo el problema de -- la concurrencia de jurisdicciones aparece cuando dos o más -- Estados resultan competentes para conocer de un mismo caso de relevancia jurídica, en este caso de índole penal, no se elimina ni se resuelve, pues en el párrafo 3 del mismo artículo 3 del Convenio, se expresa que la comentada disposición de -- éste no excluye jurisdicción penal alguna que puede ser ejercida de acuerdo a las leyes nacionales respectivas, y a continuación en el artículo 4, se especifican de manera ejemplificativa en que casos los estados contratantes pueden interrumpir el vuelo de la aeronave civil para ejercer su jurisdic---ción penal por actos cometidos a bordo de ella y que son:

- a) la infracción de que se trate, produzca efectos en el territorio de dicho Estado; b) cuando el autor o sujeto pasivo de la infracción sean nacionales de este Estado o tenga su residencia permanente en el mismo; c) cuando la infracción cons---tituya una inobservancia de su reglamento sobre vuelo o manio---bra de aeronaves; y, d) cuando debe ejercer el Estado en cues---

ción su jurisdicción para cumplir con una obligación jurídica internacional de conformidad con un acuerdo internacional multilateral.

Por otra parte, si es el caso de varios Estados contratantes constituyen organizaciones de explotación en común u organismos internacionales de explotación, que utilizan aeronaves no matriculadas en alguno de esos Estados, éstos designaran al que habrá de ser considerado como Estado de matrícula para los efectos de la aplicación del Convenio, lo cual deberá comunicarse a la O.A.C.I., misma que a su vez notificará este hecho a los demás Estados contratantes, según dispone el artículo 18.

La anterior disposición se encuentra, por cierto, en otro capítulo del Convenio que no es el relativo a "Jurisdicción" sino en el capítulo VI se contiene "otras disposiciones", lo cual constituye una deficiencia de técnica jurídica en el aspecto de sistematización.

De igual defecto adolece el artículo 17 el cual señala que al ejercer jurisdicción los Estados contratantes sobre los delitos de que nos ocupamos, deberán tenerse en cuenta los fundamentales bienes de la seguridad en vuelo y de más intereses de la aeronavegación internacional, evitando retrasos innecesarios a las aeronaves, pasajeros y tripulación.

3.- Facultades del comandante de la aeronave.

En el capítulo tercero del Convenio se comenta se ha incluido un conjunto de facultades para el comandante de la aeronave, en razón de ser él la autoridad máxima en la jerarquía del personal de tripulación de la misma, se ha considerado conveniente otorgárselas a fin de aplicar provisionalmente determinados actos punitivos y preventivos contra aquellos que ponen en peligro los bienes jurídicos varias veces mencionados, mismos que las autoridades en principio competentes, no pueden proteger por hallarse la aeronave en condiciones tales que impiden el acceso inmediato y el desempeño de las funciones de dichas autoridades.

Para que el comandante de la aeronave pueda hacer uso de las facultades conferidas en el Convenio, es necesario que las puertas externas de la aeronave se encuentren cerradas después del embarque y no se hallan abiertas todavía para el desembarque correspondiente. Como se habrá advertido ya, el concepto de aeronave en vuelo con respecto a las facultades del comandante es más amplio del señalado en el artículo I, párrafo 3. Otra circunstancia que debe reunirse según el artículo 5, es que la aeronave se encuentre: - - - a).- en el espacio aéreo del Estado de Matrícula de la aerona

ve; b).- sobre alta mar; c).- sobre cualquier zona situada - fuera del territorio de un Estado si el último punto de despegue o el próximo de aterrizaje previsto, se encuentre en un Estado distinto del de matrícula o si la aeronave vuela posteriormente en el espacio aéreo de un Estado distinto del de matrícula con dicha persona a bordo.

Son facultades del comandante: imponer las medidas necesarias e inclusive coercitivas, cuando tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido o está a punto de cometer cualquiera de los actos a que alude el - - - artículo I del Convenio de conformidad con el Artículo 6.

Para aplicar esas medidas, según el artículo 6, párrafo 2, el comandante puede ordenar o facultar la ayuda necesaria de los miembros de la tripulación, y solicitar o -- autorizar la de los pasajeros.

Pero, según el precepto citado tienen facultades los demás miembros de la tripulación a los pasajeros para aplicar tales medidas preventivas sin la autorización del comandante.

En relación a lo anterior, podemos decir que las facultades concedidas en el Convenio a cualquier miembro de la tripulación, y sobre todo a los pasajeros para que sin autorización del comandante apliquen medidas preventivas en

caso de que se presenten las circunstancias y lo justifiquen, es posible lleguen a suscitar agudos conflictos entre la norma jurídica en cuestión y las de sistemas jurídicos de los diferentes Estados contratantes que consagran la garantía del debido proceso, y el comandante, o cualquier otro miembro de la tripulación o pasajero, quedan excluidos a priori de responsabilidad en procedimiento alguno que pretendiera instaurárseles por razón de cualquier daño sufrido por la persona sujeta a dichas medidas, de conformidad con lo prescrito en el artículo 10 del propio Convenio.

Y decimos, que puede plantearse conflictos porque si es el caso, por ejemplo, de un individuo, sujeto de conformidad con nuestras leyes a proceso penal por razón de serle imputada la comisión de un apoderamiento ilícito de aeronave, si el individuo fué sometido a medidas tales produciéndole lesiones o algún otro daño grave, resulta finalmente inocente, según la decisión última de la autoridad competente. ¿Quiere decir esto entonces, tal individuo no podrá ocurrir al órgano jurisdiccional de que se trate para responsabilizar a cualquiera de las personas a que hace mención el artículo 6, por tales lesiones o por el daño grave que fuere, y por razones infundadas se le infligió?.

Otra importante facultad que se otorga al co

mandante es la prevista por el artículo 9 del Convenio, en el sentido de que podrá entregar a las autoridades competentes del Estado contratante en cuyo territorio aterrice, a la persona que juzgue, fundadamente, autora de un acto y en opinión suya constituye una infracción grave de acuerdo con las leyes penales del Estado de matrícula de la aeronave; para lo cual, antes de aterrizar, si le es posible, notificará a la autoridad del Estado en cuyo territorio ha de aterrizar, su intención de entregar al presunto delincuente y las razones que ha tenido para hacerlo.

El Estado de que se trate, aceptará la entrega del presunto delincuente, siempre y cuando las pruebas e informes suministrados por el comandante de acuerdo con el derecho de ese Estado, y previa investigación de los hechos, lo justifiquen. De ser este el caso, la detención y demás medidas se harán al tenor de sus propias leyes, y solo podrán durar el tiempo necesario para la iniciación del proceso penal o de extradición en el lugar que corresponda. La persona así inculpada tendrá toda clase de facilidades para comunicarse con el representante del Estado de su nacionalidad que se halle más próximo.

El Estado que proceda a los actos referidos

deberá notificar, de manera inmediata, sobre la detención y su correspondiente justificación al Estado de matrícula de la aeronave, al Estado del cual sea nacional el detenido y de juzgarlo pertinente, a todos aquellos Estados interesados en el caso, de acuerdo a lo prescrito por el artículo 13, párrafo 5.

Todo lo anterior es particularmente aplicable al delito de apoderamiento ilícito de aeronave.

Tratándose en particular de presuntos actos ilícitos contra la seguridad de las personas y bienes a bordo y/o el buen orden y la disciplina a bordo, el comandante de la aeronave podrá, en el territorio del Estado en que aterrice la aeronave, desembarcar a cualquier persona que considere que cometió o estuvo a punto de cometer cualquiera de los actos a que alude el artículo I, inciso b, conforme lo señala el artículo 8, párrafo 1.

Cuando es el caso de un ilícito contra los bienes mencionados o de apoderamiento ilícito de aeronave, si el presunto delincuente desembarcado no es admitido por las autoridades del Estado de aterrizaje, no es nacional de éste ni tiene su residencia permanente en el mismo, y no puede o no desea seguir realizando el viaje, dicho Estado de aterriza

je está en posibilidad de enviar a dicho sujeto al Estado del que es nacional o en el cual tiene su residencia permanente - salvo que su presencia sea necesaria.

Extradición.

Sobre este aspecto del Convenio se han llegado a expresar muy severas críticas por el hecho de determinar categóricamente que ninguna de sus disposiciones habrá de interpretarse en el sentido de crear una obligación de conceder la extradición, lo que es señalado en el artículo 16, párrafo 2, lo cual deja las puertas abiertas para los Estados contratantes procedan discrecionalmente sobre el asunto, teniendo - ello como consecuencia la posibilidad de reducir el grado de eficacia del propio Convenio.

Con todo, el Convenio de Tokio tiene el innegable mérito de ser el primer paso importante, en el plano internacional, en los intentos de asegurar los diferentes aspectos de la actividad aeronáutica civil.

D.- La importancia de los Convenios de la Haya y de --
Montreal.

El denominado Convenio de la Haya para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, de 16 de diciembre de 1970, se refiere, concretamente al delito que comete una persona que, a bordo de una aeronave en vuelo: a) ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cual---

quier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma, o intente cometer cualquiera de tales actos; o b) sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cualquiera de tales actos.

El primer requisito ofrecido para que la -- Convención opere, es el que el delincuente se encuentre a -- bordo de una aeronave en vuelo. Quiere ello decir, cualquier acto de sabotaje o violencia llevado a cabo por persona que se encuentre en el exterior de la máquina no caerá bajo las previsiones jurídicas del Convenio.

La segunda exigencia es; la aeronave se en-- cuentra en vuelo; así como para determinar si una persona es-- tá adentro o no de la aeronave no se ofrecen dudas, en cam--- bio, para concretar si la aeronave está en vuelo pueden se--- guirse diversos criterios, especialmente en los momentos de-- terminantes de la iniciación y finalización de la operación.- Para evitar dudas al respecto, el artículo 3°. del Convenio - establece que se considerará que una aeronave está en vuelo - desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquie-- ra de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterri-- zaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta en - tanto, las autoridades competentes se hagan cargo de la aéro-

nave y de las personas y bienes a bordo.

Conviene advertir, este criterio no es coincidente con el que han seguido otros cuerpos legales como -- por ejemplo, el muy cercano en el tema que nos ocupa del Convenio de Tokio de 1963, exigiendo que la fuerza motriz para el despegue haya sido aplicada o haya terminado el recorrido de aterrizaje, o la Ley Española Penal y Procesal de la Navegación Aérea, requiriendo que el avión esté en movimiento por su propia fuerza motriz para emprender el vuelo hasta la parada de los motores.

Fundamental entre las previsiones que se -- adoptan en este Convenio, es la de su artículo 2º., en virtud de que los Estados contratantes se obligan a establecer -- para los delitos penas severas. La mención de penas severas la tomamos del texto oficial en español del Convenio, ya que, como es sabido, nuestro idioma es uno de los oficiales de las Naciones Unidas.

Sin embargo el Convenio no aclara para nada hasta donde ha de llegar o de donde ha de partir la severidad de las penas. Ello queda sometido a la soberanía legislativa de cada uno de los países que hayan sido parte en la Convención.

Es cierto que tenía que ser así, difícilmen-

te un Convenio Internacional podía imponer obligaciones ligislativas internas a los países en un área que le es tan privativa, como resulta serlo toda la enmarcada en el enjuiciamiento y sanción penal de un delito; pero no es menos cierto que el Convenio de la Haya que analizamos, produce una cojera legislativa entre los diversos países, diferencia que podemos observar simplemente comparando los Códigos y Leyes Penales vigentes en el mundo.

El Convenio establece para los Estados otras obligaciones que pudieran ser clasificadas de la siguiente manera:

- 1.- Deber de la formación;
- 2.- Deber de establecer la normalidad perturbada de la navegación aérea.
- 3.- Deber de sancionar el delito.
- 4.- Deber de facilitar su sanción por otros Estados competentes.

Especial significación tiene todo cuanto se refiere a la extradición, se contiene, en el Convenio, una declaración fundamental; dice el artículo 8o.: El delito se considerará incluido entre los delitos que den lugar a la extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados contratantes. Los Estados contratantes se comprometen a in--

cluir el delito como caso de extradición en todo tratado de extradición que celebren entre sí en el futuro. Si un Estado contratante, que subordine la extradición a la existencia de un tratado, recibe de otro Estado contratante, con el que no tiene tratado, una solicitud de extradición, podrá discrecionalmente considerar el presente convenio como la base jurídica necesaria para la extradición referente al delito. La extradición estará sujeta a las demás condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido.

Los Estados contratantes que no subordinen la extradición a la existencia de un tratado, reconocerán el delito como caso de extradición entre ellos sujeto a las condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido. A los fines de extradición entre Estados contratantes se considerará que el delito se ha cometido, no solamente en el lugar que se cometió, sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción de acuerdo con el artículo 4º. párrafo primero.

De cuanto se lleva transcrito, podrá deducirse la importancia del legislador internacional ha asignado al tema de la extradición. Precisamente una de las causas por las que este delito proliferó en determinados años, fue la de su impunidad, gracias a que el Estado que aprehendía a los ac

tores carecía de previsión penal para encajarlos y, por otro lado, dejaba de acuerdo con sus propias normas, de conceder la extradición a favor del Estado de matrícula de la aeronave.

El Convenio de la Haya contempla ambos flancos, por un lado obliga a que la legislación interna imponga penas severas; y por otro, toma las debidas precauciones a -- fin de que la extradición opere de manera efectiva.

Este Convenio que acabamos de estudiar de manera somera, se refiere a un delito concreto, el cual se ha denominado "APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES" y según hemos dicho, requiere que la aeronave se encuentre en vuelo y la -- persona que cometa el delito esté a bordo de ella.

Sin embargo, es evidente que la navegación -- aérea comercial ha sido objeto de depredaciones muy graves, -- cometidas mediante procedimientos diferentes a los previstos en el Convenio de la Haya de 1970. Por ello, de acuerdo con -- los estudios científicos realizados y con las permanentes e -- incesantes instancias de organismos internacionales, el 23 de septiembre de 1971, fue firmado el denominado Convenio de Mon -- treal para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.

Este Convenio de Montreal se refiere a la --

persona que ilícita o intencionalmente:

1.- Realice contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia que por su naturaleza constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave.

2.- Destruya una aeronave en servicio o le cause daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.

3.- Coloque o haga colocar en una aeronave en servicio por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.

4.- Destruya o dañe las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos por su naturaleza constituyan un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo.

5.- Comunique, a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro, la seguridad de una aeronave en vuelo.

Con esta previsión ha querido cerrarse un ciclo indispensable a fin de que, a nivel internacional, se disponga de las normas necesarias para salvaguardar la navega---

ción aérea.

Lógicamente, se contienen provisiones en --- cuanto a las medidas que deban de adoptar los Estados (detención del delincuente, investigación preliminar de los hechos, extradición, etc.), eficaces y tendientes a poner alto a los hechos que el terrorismo internacional ha vertido sobre el -- áereo medio de comunicación.

E.- La política en México en relación a este estudio.

El criterio que sustenta México en relación a este estudio, se encuentra plasmado en el artículo 133 de - nuestra Carta Magna que a la letra dice: "Esta Constitución, las Leyes del Congreso de la Unión que emane de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución y le yes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados".

El apoderamiento ilícito de aeronaves, es un delito de carácter federal por mandamiento expreso de la ley, el artículo 124 constitucional establece: "las facultades que no estan expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales se entienden reservadas a los esta----

dos". Por otra parte, el artículo 73 de la propia Constitución faculta al Congreso de la Unión, en su fracción XXI, para definir los delitos y faltas en contra de la federación y fijar los castigos que por ellos deban imponerse, así la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación establece en su artículo 41, que los Jueces de Distrito del Distrito Federal en Materia Penal conoceran:

1.- De los delitos del orden federal.

Son delitos del orden federal:

a.- Los previstos en las leyes federales y en tratados;

b.- Los señalados en los artículos 2°. a 5°. del Código Penal;

i.- Los perpetrados en contra del funcionamiento de un servicio público federal o en menoscabo de los bienes afectados a la satisfacción de dicho servicio, aunque éste se encuentre descentralizado o concesionado.

Es importante también conocer cuando son competentes las leyes mexicanas para conocer de los actos y delitos que se dan sobre las aeronaves, para este efecto es necesario recurrir a la fracción IV, del artículo 5°. del Código

Penal:

Artículo 50. Se considerarán como ejecutados en el territorio de la República:

.....

IV.- Los cometidos a bordo de aeronaves nacionales o extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera o aguas territoriales nacionales o extranjeras, en casos análogos a los que señala para buques las fracciones anteriores.

Por último el artículo 309 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, nos dice lo siguiente:

Artículo 309.- Se someterán a las leyes mexicanas:

I.- Los hechos y actos jurídicos que ocurran a bordo de las aeronaves mexicanas durante el vuelo, ya sea sobre territorio nacional o sobre mares no territoriales y aquellos que ocurran a bordo de aeronaves mexicanas durante el vuelo sobre territorio extranjero, a menos que sean de tal naturaleza que atenten contra la seguridad o el orden público del Estado extranjero subyacente;

II.- Los actos delictuosos ocurridos a bordo de cualquiera aeronave sobre territorio extranjero, cuando produzcan o se pretenda que tengan efectos en territorio mexicano.

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

- 1.- No se debe confundir el Derecho Aéreo con el Derecho --
Aeronáutico en virtud de que el primero su campo de ---
aplicación es más general, abarca problemas referentes
a la telegrafía, radio, televisión y ondas que surcan -
el aire o el espacio, en cambio el segundo, se basa úni
camente en las relaciones jurídicas surgidas de la acti
vidad aeronáutica, es decir, de las aeronaves en concre
to.

- 2.- Con el gran desarrollo del transporte aéreo surge la po
sibilidad de la comisión frecuente de un mayor número -
de delitos que van contra del Derecho Internacional, --
pero esto no significa que deba existir un Derecho Pe--
nal Aeronáutico. El Derecho Aeronáutico rige una forma
de conducta humana en un medio determinado, le es preci
so expresar la solución jurídica a la violación de sus
reglas. El Derecho Penal por su parte aportará sus téc
nicas para la calificación del delito, sus procedimien--
tos y demás que competen a su campo de acción dentro de
las ciencias jurídicas. Se considera indispensable la
inclusión en las legislaciones del Derecho Penal Común
de un capítulo especial en donde se tipifiquen todos --

los delitos aeronáuticos.

- 3.- Las vías de solución propuestas para erradicar el terrorismo, han de estar basadas e íntimamente ligadas con los hechos sucedidos, tanto en el terreno de la criminalidad como en los esfuerzos realizados por los distintos organismos públicos y privados, mismos que han incitado a los países para adoptar medidas eficaces para tratar de aminorar la frecuencia de estos actos ilícitos y llegar así a una uniformidad internacional.
- 4.- Todos los miembros de la comunidad internacional deben de común acuerdo tomar medidas drásticas para erradicar el terrorismo, delito que pone en zozobra constante a la sociedad.
- 5.- Dada la importancia adquirida en el movimiento aviatorio dentro de las comunidades internacionales entre los pueblos, surge la necesidad de buscar una adecuada denominación de una actividad ilícita que en los últimos días pone en peligro la vida de personas inocentes, y afecta a las vías de comunicación, siendo ésta la de "Apoderamiento Ilícito de Aeronaves", término con el que estamos de acuerdo, y es utilizado acertadamente en Convenios Internacionales como el de Tokio de 1963 y el

de la Haya de 1970. Cualquier otra denominación que se le ha pretendido dar ha sido por mera costumbre o analogía con otros delitos, este ilícito tiene características propias, independientes y distintas con cualquier otra figura delictiva.

- 6.- En la legislación comparada, observamos las soluciones que los distintos países vienen adoptando para la tipificación y sanción de esta clase de delitos las cuales son variadas, lo importante es evitar su impunidad a -- quien cometa este delito en aquéllos casos en los que -- algún Estado aprehensor del culpable se niegue a la extradición a su país de origen.
- 7.- Considero, que en nuestra legislación debe aplicarse a quien cometa el apoderamiento ilícito de aeronaves, el artículo 170 del Código Penal, y no el artículo 146 del ordenamiento antes citado, pues este se refiere exclusivamente al delito de piratería.
- 8.- Los Estados Miembros de la Comunidad Internacional deben ayudarse con el principio de la buena fé, con el objeto de erradicar los apoderamientos ilícitos de aeronaves, dejando a un lado cuestiones meramente políticas y económicas que pudieran surgir en un momento dado.
- 9.- La seguridad de la Aviación Civil Internacional y sus -

instalaciones se han visto amenazadas por una variedad cada vez mayor de actos ilícitos, para los cuales las legislaciones y programas nacionales pueden no ser adecuados, pues dentro de cada Estado deben determinarse - criterios y prepararse reglamentos de seguridad detalla dos y específicos para asegurar que cuando se pongan en práctica las medidas de seguridad en sus respectivos -- aeropuertos se apliquen de modo que causen un mínimo de interferencia o demoras al transporte aéreo internacional.

- 10.- En los años de elaboración del Convenio de Tokio denominado "Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros - Actos Cometidos a bordo de las Aeronaves", de 14 de Septiembre de 1963 no existía gran preocupación por esta - figura delictiva, sin embargo puede considerarse como - el primer paso dentro del ámbito internacional para tra tar de definir este nuevo delito, en el mismo otorga -- algunas facultades a los comandantes de las aeronaves, aunque establece bases para la jurisdicción penal, las medidas son más bien cautelosas, lo mismo para la ex-- tradición.
- 11.- El Convenio de la Haya de 16 de diciembre de 1970, co-- nocido como "Convenio para la Represión del Apodera----

miento Ilícito de Aeronaves", es el primer instrumento jurídico que denomina al delito correctamente, éste es francamente positivo, ya se aprovecharon las experiencias anteriores para que los delitos de apoderamiento ilícito no puedan o deban quedar impunes, establece la obligación a los Estados de incluir el delito en cuestión entre los que habrán de dar lugar a la extradición en todo tratado sobre la materia, aunque no esté comprendido en el mismo y en los que se celebren en el futuro.

- 12.- El Convenio de Montreal de 23 de septiembre de 1971, titulado "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil", es similar al de la Haya, y lo que se pretendió fué el ampliar en el Convenio las diferentes figuras delictivas, para comprender aquéllas que van dirigidas contra la seguridad de la navegación aérea no sólo el delito de apoderamiento, desviación o control ilícito de una aeronave, sino abarca también todo atentado contra la seguridad de la Aviación Civil. Podemos concluir que este Convenio es más amplio que los anteriores.

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

- 1.- Castellanos Tena Eduardo, "Lineamientos Elementales de Derecho Penal", Editorial Porrúa, S.A. México 1969.
- 2.- Cobo Cayon Juan Fernando, "Derecho Aeronáutico", Tomo I, Editorial Lito-Lucros, Colombia, Bogota.
- 3.- De Pina Rafael, "Diccionario de Derecho", Editorial Porrúa, S.A., Décima Primera Edición, México 1983.
- 4.- Diccionaria de la Real Academia de la Lengua Española.
- 5.- Diccionario Enciclopédico Quillet, Editorial Argentina, - Aristides Quillet, Buenos Aires 1968.
- 6.- Garcia Maynez Eduardo, "Introducción al Estudio del Derecho", Editorial Porrúa, S.A., Décima Quinta edición, México 1968.
- 7.- Gay de Montella Rafael, "Principios de Derecho Aeronáutico", Editorial De Palma, Buenos Aires, Argentina 1950.
- 8.- Mapelli Enrique, "El Apoderamiento Ilícito de Aeronaves", Editorial Tecnos, Madrid, España, 1973.
- 9.- Rodríguez Jurado Agustin, "Teoría Práctica de Derecho Aeronáutico", Editorial De Palma, Buenos Aires, Argentina - 1963.
- 10.- Videla Escalada Federico, "Derecho Aeronáutico", Tomo I - Editorial Findenter de Victor P. de Zavalía, Buenos Aires Argentina 1970.

T E X T O S L E G A L E S

- 1.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 5 de febrero de 1917.
- 2.- Código Penal para el Distrito Federal en Materia del Fuero Común y para toda la República en Materia del Fuero Federal de 2 de enero de 1931.
- 3.- Ley de Vías Generales de Comunicación.
- 4.- Convenio Sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a bordo de las Aeronaves, Tokio 14 de septiembre de 1963.
- 5.- Convenio sobre la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, Montreal 23 de septiembre de 1971.
- 6.- Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, Haya 16 de diciembre de 1970.
- 7.- Reglamento de la Administración Aeroportuaria, Diario Oficial de la Federación 16 de agosto de 1975.
- 8.- Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles, 22 de noviembre de 1950.
- 9.- Reglamento de la Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos, Diario Oficial de la Federación 6 de mayo de 1972.

R E V I S T A S

- 1.- Lloyd W. Singer.- "American Sociaty for Industrial Security", Capítulo México A.C., Seguridad y Protección, Julio - Agosto 1980 No. 6.