

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO

**APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES
EN VUELO. (APARICION, PREVENCION
Y RECOMENDACIONES.**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A

ALFREDO AMADO PALACIOS BALCAZAR

MEXICO, D. F.

1973

1612



Universidad Nacional
Autónoma de México

Biblioteca Central

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM



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.

A MI QUERIDA MADRE

Aurora Balcazar de Palacios
Con eterna gratitud y reconocimiento
a sus sacrificios para que lograra
mi meta.

Al recuerdo de mi Padre
Alfredo Palacios Almoneit

A mi hermano
Guillermo

A mi tía Carmen

A MIS MAESTROS Y AMIGOS
de la vida y del estudio

I

INDICE GENERAL

	PAGS.
INDICE	I
INTRODUCCION	V
I.- AUTONOMIA DEL DERECHO AERONAUTICO.	
a) Principios Generales	1
II.- GENERALIDADES DEL DERECHO AERONAUTICO.	
a) Concepto de Aeronave	7
b) La mecanización como elemento calificativo	9
c) Distinción entre Aeronaves del Estado y Aeronaves Privadas	9
d) Nacionalidad de la Aeronave	11
e) El Espacio Aéreo	14
f) Soberanía de las Naciones sobre el Espacio Aéreo.	17
III.- CRITERIOS DE SOLUCION A LAS INFRACCIONES QUE SE COMETEN A BORDO DE LAS AERONAVES.	
a) Introducción	19
b) Ley del lugar del último despegue	20
c) Ley del Territorio sobre volado	20
d) Ley del primer aterrizaje	21
e) Ley de Nacionalidad de la Aeronave	21
f) Conclusión.	22

II

IV.- LA EXTRADICION Y LOS DELITOS POLITICOS.

a) Generalidades	23
b) Concepto y definiciones respecto de la extradición	25
c) Sistemas de extradición	30
d) Delitos Politicos	34
e) Legislación Mexicana al respecto	56

V.- CONVENIOS.

a) Generalidades	70
b) Desenvolvimiento de la actividad aeronáutica a través de los Convenios	73
c) Formato tipo de Convenio Mexicano	83

VI.- CONVENIOS INTERNACIONALES MULTILATERALES.

a) Convenios sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves	96
b) Convenios para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves	114

VII.- MEDIDAS DE SEGURIDAD QUE DEBERAN ADOPTARSE PARA PREVENIR LOS APODERAMIENTOS ILICITOS DE AERONAVES.

a) Medidas de seguridad de carácter permanente	126
b) Medidas de máxima seguridad	131
c) Medidas a bordo de la aeronave	134
d) Medidas no recomendables	136
e) Medidas de seguridad en los trámites de despacho de Aeronaves, pasajeros, equipaje, correo y mercancías	138
f) Elementos de seguridad adicionales que deben tenerse en cuenta en el proyecto y construcción de aviones y aeroportos	144

III

VIII.- DECRETO QUE CREA EL CONITE NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA.

- a) Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria 144

IX.- COMENTARIOS Y REPORTAJES PERIODISTICOS, DE IMPORTANCIA RES PECTO AL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES EN VUELO.

- a) Nota presentada por la República de Cuba respecto
del secuestro de Aeronaves y de los estudios y -
proyectos de Ley que se están haciendo sobre el -
mismo 159
- b) Exabrupto de Fidel 165
- c) Dificil erradicación por tratado 168
- d) Petición de formal demanda de extradición de los
secuestradores del avión de Aeronaves de México-
desviado a Cuba el 25 de julio de 1970 172
- e) Otros reportajes periodísticos 181
- f) Dentro de un avión secuestrado 223

X.- LEGISLACION APLICABLE DE MEXICO EN LA MATERIA DEL DERECHO AERONAUTICO.

- a) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos . . 233
- b) Ley de Secretarías y Departamentos de Estado:
Secretaría de Comunicaciones y Transportes 235
- c) Ley de Vías Generales de Comunicación.- Reglamento del
artículo 302 de la Ley de Vías Generales de Comunica-
ción (marcas de nacionalidad y matrículas de aeronaves) . 237
- d) Reglamento de licencias al personal técnico aeronáutico . 239

I-V

e) Reglamento de operación de aeronaves civiles	241
f) Reglamento de tránsito aéreo	245
g) Otras disposiciones legales	249

C O N C L U S I O N E S	253
-----------------------------------	-----

B I B L I O G R A F I A	255
-----------------------------------	-----

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

La actividad aeronáutica civil internacional es uno de los principales medios por los cuales el comercio y el turismo internacional han llegado a tan alto grado de desenvolvimiento en el mundo actual. El desarrollo del comercio en todos los ámbitos, el constante aumento de las relaciones personales que proporciona la actividad turística y los enlaces múltiples entre los diversos países del mundo, son factores importantes que han contribuido para el logro del desarrollo y progreso de la humanidad. Por medio de la aviación civil y del transporte aéreo se tienen constantemente vinculados y para efectos de cooperación, a los Estados del orbe con lo cual se ha ayudado en grandes proporciones, para el adelanto económico y conservación de la paz.

Al analizar las características de la actividad aeronáutica civil en el mundo, nos encontramos con estadísticas que nos permiten evaluar los alcances obtenidos, y citaremos, que en los últimos diez años la aviación en el mundo ha aumentado las tasas medias de crecimiento anual del tráfico aéreo, por ejemplo, este aumento ha sido del 12% en cuanto a pasajeros transportados; del 14% de los pasajeros por kilómetros transportados; del 19% de toneladas por kilómetros realizadas en materia de carga y correo, por cientos, tomados en años, con relación a cada año anterior.

VI

Además al examinar que las diversas - compañías aéreas afiliadas a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), han sobrepasado los 15 mil millones de dólares de ingresos anuales, por concepto de explotación de sus rutas comerciales y de los cuales no menos de - 600 ó 700 millones, significan ingresos en forma de renta; es decir de beneficio, sin considerar las inversiones realizadas en el reequipamiento de flotas aéreas, lo anterior es un ejemplo, lo suficientemente significativo, de lo que es, desde el punto de vista económico, esta moderna actividad.

Nadie puede dudar que la aeronavegación constituye una de las más grandes conquistas de nuestro tiempo, tan grande ha sido su avance en el mundo actual que podemos aseverar, sin temor a equivocarnos, que lo ha transformado, en los más diversos y fundamentales aspectos: desaparece el problema de las distancias, por obra de la velocidad y se incrementan los asuntos políticos, económicos y jurídicos, originados por la intensidad de los contactos recíprocos de las naciones, entre las cuales el constante aumento de vínculos ha llegado a crear una interdependencia de intereses vitales.

Empero, esta gran conquista de la humanidad está siendo afectada en uno de sus elementos esenciales:

VII

Su seguridad aérea.

Es extraordinario el auge y proliferación de esa figura de conducta ilícita, que ha recibido varias denominaciones, entre otras: Secuestro de aeronaves, Piratería aérea, Ultraje contra naves aéreas de pasajeros, Desviación por la fuerza de aeronaves civiles en vuelo, etc.; esta ilicitud, cualquiera que sea su denominación, causa daño en grandes proporciones al progreso económico de las compañías aéreas, pues pone en peligro la vida de miles de personas y perturba el sistema de transporte aéreo internacional, lo que repercute en perjuicio de la economía nacional de muchos países.

Al observar la situación que tanto afecta el trabajo diario de la transportación aérea, advertimos que no solamente nos interesa la integridad física de los viajeros, no obstante la gran importancia que ésta tiene, la cual constantemente se ve amenazada; sino también la seguridad material, misma que sufre limitaciones con cada atentado.

Además, consideramos que vivimos en un mundo en el que la transportación aérea es una conquista de la humanidad, misma que está siendo afectada por las infracciones cometidas a bordo, significando daño, por elemental que sea, del transporte aéreo, que debe considerarse imprescindible en el

VIII

ritmo de nuestro tiempo. Igualmente señalamos, la impunidad que existe, hasta el momento, en la mayoría de los casos, - pues el secuestro momentáneo que pueden sufrir las personas resulta delicado para el juego normal de la vida internacional, especialmente por tratarse en algunos casos de personalidades, elementos claves, en la política, industria o banca y esto representa, desde otra perspectiva, la aparición de - la delincuencia entre los factores actuantes de la política internacional.

Resultando absurdos estos hechos, pues - al analizar las circunstancias de como se han venido sucediendo, concluimos que no se derivan de la naturaleza específica - del transporte aéreo, sino que siempre se originan por motivos completamente ajenos a esta actividad.

Sin embargo, cualesquiera que sean las causas, la gravedad del problema ha alcanzado tal importancia, que es indispensable afrontarlo inmediatamente, a fin de resolverlo y no dejar impunes a los sujetos que realizan estas conductas, mismos que están afectando en grandes proporciones la gran conquista humana de la aeronavegación civil.

IX

"... hay verdades eternas, ideas-fuerzas, o para hablar con frase anglosajona, standards fundamentales, que aunque representan el armazón de todas las legislaciones en todas las épocas y en todos los países, se encuentran periódica y constantemente sujetas a discusión y aún a negación: de este número es el concepto de la relatividad . . ."

("El espíritu de los derechos y su relatividad") L. JOSSERAND.

"ES LA NATURALEZA MISMA DE LA VIDA Y DE LAS COSAS, LA QUE EN CAUSA EN DEFINITIVA, EL PENSAMIENTO JURIDICO".

I.- AUTONOMIA DEL DERECHO AERONAUTICO.

a).- Principios generales:

En los principios generales del Derecho Aeronáutico, encontramos que la mayoría de los autores coinciden en sostener la autonomía del mismo, criterios a los que nos adherimos completamente por considerar que el "Derecho Aeronáutico", es una nueva rama jurídica, que se nos presenta con un profundo sistema integral, derivado de la necesidad de comprender los problemas que trae aparejada la aeronavegación; así como sus correspondientes soluciones. Esta nueva rama jurídica es un todo orgánico, de características propias y específicas, que mantiene su independencia en relación con otras disciplinas legales.

Como hemos dicho la mayoría de los autores dedicados a esta especialidad, nos hablan de esta autonomía, entre los que podemos citar, encontramos: en España, al ilustre Luis Tapia Salinas; igualmente el tratadista Rafael Gay de Montella; en Italia, los doctores Antonio Amborini y Michel Fragali; en Francia los licenciados, Michel de Juglart y Marcel Le Goff; en Chile, el apreciado Dr. Eduardo Hamilton; en Uruguay al cate-drático Alvaro Bauza Arouje; en Brasil a los jurisconsultos, Paulo Ernesto Tolle y Joa Vicente Campos; en Argentina, a los estudiosos, Mario C. Felchi, Federico R. Videla Escalada y Agustín Rodríguez

En Suiza, los respetables licenciados, Otto Riese y Jean T. Lacour, en México a los maestros Antonio Francoz Rigalt y Enrique M. Loaeza.

En varias ocasiones se ha pretendido involucrar al Derecho Aeronáutico, como una parte del Derecho de la Navegación, pero es necesario, deslindar de esta moderna rama jurídica el Derecho marítimo, pues si bien, muchas de sus Instituciones presentan gran similitud, existen aspectos que lo diferencian definitivamente, mismos que otorgan su independencia, e impiden que los principios jurídicos - marítimos, puedan resultar Derecho supletorio de la materia aeronáutica.

Podemos mencionar, en primer término, el carácter técnico, mismo que presenta un internacionalismo nunca antes aparecido y muy peculiar, pues los aviones actuales pueden recorrer enormes distancias, en pocas horas, atravesando, en su ruta muchos países, factor que origina complejos y especiales problemas, los que necesitan una solución rápida y adecuada.

Esta característica de internacionalidad del derecho aeronáutico, tiene íntima relación con los problemas políticos, pues si se considera, que un avión, recorre varios países en poco tiempo, obviamente esta situación obliga, a que, la regulación legal de los vuelos se enfrente a situaciones y -

problemas jurídicos y políticos diferentes. En especial el factor político, considerado con un criterio general, y aplicado no solamente desde el punto de vista defensivo y militar, sino también, y en forma especial dentro de la actividad comercial, misma que tiene gran influencia. Haciéndose patente en toda su intensidad en el principio legal de los Estados, sobre su espacio aéreo; existiendo competencia por obtener supremacía en la explotación de las rutas Aéreas internacionales.

Existen otros aspectos interesantes, por ejemplo: la evolución legislativa del Derecho aeronáutico, que - habiendo nacido con carácter internacional en la Convención que reglamentó la navegación aérea internacional, firmada en París en 1919, y a partir de la cual los diferentes Estados han ido elaborando sus propios códigos y leyes específicas. Ha sido la " característica internacional ", un elemento -- esencial y particular para que el Derecho aeronáutico tenga una autonomía ante las demás disciplinas jurídicas.

Así mismo, es necesario señalar características que son producto de la evolución y desarrollo del transporte aéreo, y que quedando señaladas en un convenio de --- transporte aéreo internacional, se conocen con el nombre de las " CINCO LIBERTADES ", a saber:

El privilegio de volar al través de un Estado; el de aterrizar sin el propósito de realizar tráfico; el privilegio de descargar pasajeros, correo y efectos tomados en el Territorio de la nacionalidad de la Aeronave; el de tomar correo, pasajeros y mercancía con destino al territorio nacional de la nave aérea; y el derecho de tomar pasajeros, carga y correo distribuidos al territorio de cualquiera de las partes de ese convenio, así como el de descargar correo, carga y pasajes provenientes de otra de las partes contratantes.

Por otra parte resulta importante hacer notar que el pensamiento de los tratadistas del Derecho Aeronáutico en Hispanoamérica, es casi unánime la posición autonomista que tienen sobre la materia, pues así lo hicieron saber durante las Primeras Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico, que se celebraron en Buenos Aires en noviembre de 1960.

Otra de sus características fundamentales es la movilidad de la materia que nos ocupa, como tal debe entenderse la necesidad de adecuar la ciencia jurídica aeronáutica al hecho técnico que la origina al considerar que este último ha tenido una evolución extraordinaria en su perfección y rapidez. Más esto no quiere decir que los principios esenciales de la materia sean variables o cambiantes, sino que estos principios se mantienen constantemente plenos de

su contenido original, y siempre dentro de sus lineamientos generales habrá de tener lugar las lógicas transformaciones en el planteo de los problemas que la materia presenta, tanto como en sus consecuentes soluciones.

Cabe señalar que además de la autonomía de la materia, surge esta evidencia: todos los problemas del Derecho aeronáutico, deben ser solucionados únicamente dentro del mismo, pues en caso contrario no sólo se desarticularía el principio autonomista, creándose la dispersión, sino que otras ramas del Derecho deberían acudir a principios generales que no les pertenecen para solucionar aspectos de la aviación, con lo que por su parte también, destruirían su propia autonomía. A este respecto es de vital importancia transcribir el siguiente párrafo del profesor Videla Escalada: " Ninguna de las demás ramas del Derecho está habilitada para resolver en forma orgánica e integral todo ese conjunto de problemas que constituyen, sin embargo, entre sí un solo todo, vinculado en todas y cada una de sus partes por tener una sola y única fuente, la circulación aérea.

Por último es necesario señalar que ninguna otra rama jurídica tiene mayor tendencia a la unificación legislativa internacional, por lo que la técnica desarrollada por los especialistas para elaborar posteriores convenciones del mismo carácter es particular de esta

materia ya que lo han hecho mediante el análisis de las distintas leyes nacionales, y teniendo en cuenta, desde luego, las divergencias que éstas presentan entre si. Asimismo, hay que hacer notar la gran tendencia que existe en todo - el Derecho hacia una Universalización, la cual es mayor en la rama jurídico-aeronáutica, consecuencia evidente de las características que la originan.

"Una máquina, un automóvil, una aeronave, no representa solamente un conjunto de - piezas ensambladas, remachadas y unidas, sino un cuerpo único, un nuevo objeto, que tiene su destino económico y su valor independiente y distinto del conjunto de sus piezas".

F. FERRARA.

II.- GENERALIDADES DEL DERECHO AERONAUTICO.- NOCIONES DE LAS COSAS RELACIONADAS CON EL DERECHO AERONAUTICO.

a).- CONCEPTO DE AERONAVE:

Desde un punto de vista elemental, sabemos que la aeronave se caracteriza por ser aquel vehículo provisto de motores, que se desplaza mediante una determinada reacción en el aire.

La organización de la Aviación Civil Internacional, la define como "toda máquina, que, por reacción del aire, puede sustentarse en la atmósfera".

Desde un punto de vista jurídico, varios - autores han coincidido, al señalar que se trata de un bien mueble, cuya naturaleza es compuesta. Es mueble, por ser trasladable físicamente, de un lugar a otro. Su característica de - naturaleza, compuesta es por aquellos elementos mecánicos que al unirse

forman las partes esenciales de la aeronave, y sus accesorios.

ACCESORIOS Y PERTINENCIAS:

La Aeronave, objeto mueble, mecanizado, para transporte por el aire consta, como lo hemos señalado, de las partes principales o esenciales y de partes accesorias.

Son principales aquellas partes que le permiten sustentarse en el aire, propulsarse, trasladar el cuerpo de la aeronave y los sistemas de comunicación de esta con la tierra.

Son partes accesorias aquellas que no son necesarias para que la aeronave pueda sostenerse en el aire propulsarse y trasladarse de la misma, por lo que pasan a estar en la categoría de simples pertenencias.

Verbigracia, el motor es una parte esencial - de la aeronave y con su separación esta perdería uno de sus elementos esenciales; por el contrario los asistentes de la aeronave son elementos, sin los cuales la aeronave podría llevar a cabo su objeto y no por ello perdería su calidad calificativa.

Para una mayor comprensión recordamos el principio de cosa principal y de cosa accesoria, que el Derecho Latino estableció consignando que siempre la suerte de la cosa prin-

cial, seguirá la accesoria.

b).- LA MECANIZACION COMO ELEMENTO CALIFICATIVO:

Aquella fuerza propulsora emanada de los motores es lo que caracteriza a la aeronave como aquel objeto mecanizado de transporte por el aire, destinado a transportar personas y cosas.

Esta característica es lo que nos permite diferenciar en forma fundamental a la aeronave de todos aquellos otros aparatos que pueden desplazarse en el aire, sin ser mecanizados y que no persigan el objeto de la aeronave... Estos elementos calificativos, tanto mecánicos como jurídicos, nos permiten definirla como aquella maquinaria apta para el transporte - por el aire de personas y cosas de un lugar a otro.

c).- DISTINCION ENTRE AERONAVES DEL ESTADO Y AERONAVES PRIVADAS.

Trataremos de conceptualizarlo que entendemos - por Aeronaves del Estado, expresando que son aquellas aeronaves destinadas al uso del poder público. Al hablar de poder público implica que ésta lo emplea en el ejercicio de las atribuciones soberanas que le son privativas y que le permiten ejercer el poder o imperio.

Por otro lado son aeronaves privadas, aquellas destinadas al uso de un servicio público, el cual está de terminado su ejercicio en algún regimen jurídico ejercido por el Estado, pero que simplemente dicho Estado actúa como organismo administrador.

El convenio de París del 13 de octubre de - 1919, en su artículo 30 dispuso que serían consideradas como - Aeronaves del Estado:

- a).- Las aeronaves militares.
Cualesquiera otra aeronave sería considerada como privada.
- b).- Las aeronaves destinadas exclusivamente a servicios del Estado, como son correos, aduanas y policía; cualesquiera otra aero nave sería considerada como privada.

La Convención de Chicago de 1944 en su artículo III insertó la regla de que las normas de la Convención serían aplicables solamente a las aeronaves civiles, y que no se aplicarían a las aeronaves del Estado, considerándose como tales las - que se usen para los servicios militares, aduaneros o policiales.

Nuestra legislación en el artículo 311 del Capítulo II de la Ley de Vías Generales de Comunicación, establece "que las aeronaves mexicanas se clasifican en aeronaves de Estado y aeronaves civiles".

Son aeronaves de Estado las de propiedad de la Federación, de los Estados, de los Municipios, o de los Organismos Públicos Descentralizados, Todas las demás se consideran aeronaves civiles, ya sea de servicio público o de servicio privado.

Podemos aseverar que la distinción de aeronaves de estado y aeronaves privadas se ha seguido en casi todas las legislaciones.

d).- NACIONALIDAD DE LA AERONAVE.

Al individualizar a la aeronave como elemento patrimonial nacional damos fundamento a su reconocimiento internacional. Es aquella característica que tiene esta cosa mueble, de ser trasladable y poder cruzar fronteras, mares y continentes, lo que obliga a los estados a darle una identificación rigurosa, lo que pueda permitir en todo momento, individualizarla.

Esa necesidad de individualizar a la nave, ha sido sometida por todos los estados a una exigencia por una inscripción obligatoria que se ve reflejada en aquellos certificados de matrícula y de navegabilidad que acompañan a la aeronave hasta el último momento de su existencia.

Esta individualización es la base del reconocimiento de la nacionalidad, que el estado de su matrícula la ampara.

Este valor de nacionalidad es una calificación -

jurídica de la aeronave, y es lo que atribuye a que esta pueda ser generadora del derecho y de obligaciones para las personas que se hayan en relación de inmediata dependencia de ella.

Ha habido muchos autores, entre ellos NEILI PILLET MENDL Y PITTARD, niegan la posibilidad de atribuirle nacionalidad a las aeronaves, sosteniendo que la nacionalidad es un atributo que corresponde únicamente a los sujetos de derecho y nunca a los objetos. Dichos argumentos son rebatidos por los sostenedores de las teorías positivistas que arguyen que la nacionalidad es perfectamente atribuible a la aeronave, sobre todo considerando que por la naturaleza misma de ese objeto, se plantean grandes conflictos jurídicos que serían imposibles de solventar si no se cuenta con la característica de la nacionalidad de la aeronave.

Los sostenedores positivistas han elaborado principalmente las siguientes tesis con objeto de determinar la nacionalidad de las aeronaves: Algunos autores, entre ellos -- FAUCHILLE Y COUANNIER fundaron sus criterios tomando en consideración la nacionalidad del propietario; otros doctores como -- DIO Y SPAIGHT que fundamentaron su criterio en el domicilio del propietario y algunos otros que se basaban tomando en consideración el lugar de permanencia o residencia al igual que la aeronave.

En la actualidad ya no existen discusiones al respecto, pues a partir de la Convención de París se admitió universalmente que " Toda nave tiene la nacionalidad del estado en cuyos registros está inscrita; esta disposición quedó inserta y establecida en el artículo 17 de la Convención de Chicago, de 1944, donde se enuncia de la siguiente manera:

" Las aeronaves tendrán la nacionalidad del estado donde estén matriculadas ".

Como podría darse el lugar que de una misma aeronave pudiera tener una duplicidad de inscripciones en la Convención que nos ocupa; consignó en el artículo VIII el que - ninguna aeronave podrá matricularse normalmente en más de un -- estado, aún cuando la matrícula podrá cambiarse de un estado a otro.

Cuando se lleva a cabo la inscripción de una aeronave y con el objeto de proteger la eficacia de los preceptos arriba citados, se exige internacionalmente que se lleve a cabo - una publicidad oficial, de dicho registro, ya que este es lo que garantizará la nacionalidad de las mismas.

Cuando se llevó a cabo la inscripción en el Registro Competente, dicha nave se expide un certificado llamado de -- matrícula y será dicho documento lo que dará fé de que la aeronave

ha sido debidamente inscrita en el registro de Matrícula Aeronáutica y la nación que pertenece el propietario; asimismo determinará la identidad de la aeronave, lo que permitirá que ésta pueda volar en el espacio aéreo interior de la Nación a que pertenece, así como en aquellos estados con los cuales su estado nacional haya celebrado convenios sobre el vuelo de aeronaves extranjeras.

Conjuntamente con el certificado de matrícula, se expide el llamado certificado de navegabilidad, el cual contiene las generales de dicha aeronave, como son el número de certificación, nombres domicilio y nacionalidad del propietario, nombre del constructor, tipo y serie de construcción, lugar de construcción, clase de aparato, clasificación de la aeronave y en general todas las condiciones de construcción aeronáutica y en condiciones mecánicas, que las respectivas direcciones de navegación aérea exigen.

e).- EL ESPACIO AEREO.

La expresión "espacio aéreo" empleada para denominar el medio en el cual se desarrolla la actividad aeronáutica, resulta demasiado confusa e imprecisa para aceptarla sin tratar de dar y configurar su concepto.

A nosotros interesa, principalmente, conocer

la naturaleza jurídica de aquel espacio aéreo, o sea de aquello que está por encima de la corteza terrestre, y por lo tanto, que envuelve a ésta.

Para tratar de definir o establecer dicho concepto, los principales estudiosos han comenzado por discutir si el espacio aéreo es o no es una cosa, pues de no tener éstas carecería de condiciones para su posible apropiación. - Los de la corriente negativa afirman que si existe apropiación ésta debe entenderse en un sentido meramente formulístico, que para ser eficaz en derecho sería necesaria que fuera apropiable jurídicamente, es decir, que poseyese aquellas aptitudes físicas para ser objeto de apropiación y reivindicación.

La mayoría de los tratadistas niegan al espacio aéreo la actualidad de cosa apropiable, pero no dejan de reconocerle la actualidad de cosa utilizable.

Los romanos en sus textos, específicamente - en el Digesto señalaban "QUIA COELUM QUOD SUPRA ID SOLUM INTERSEDIT, IBERUM ESSE DEBET" (que el espacio aéreo, o bien era algo capaz de apropiación general como cosa común, y en este caso de todos o de nadie, o bien, que pertenecía como propiedad privada al dueño del suelo); y en otra parte del mismo Digesto, se consignaba " NIA COELUM SERI, SIT NON SOLUM IN EO CUM, QUI RECIPIAT HUMANATIONEM, SED QUAE ETIAM SUPRA IN COELUM, - - -

(que la propiedad sepulcral estaba constituida no solamente por el lugar que recibia la inhumación, sino también por todo el espacio que lo cubría hasta el cielo).

Estos dos textos romanos dieron por -- consecuencia célebre axioma de los desglosadores medievales " QUI DOMINUS EST SOLI, DOMINUS EST COERI ET INFEROLUM ". (El propietario de la tierra tiene la propiedad de lo que -- está abajo y de lo que está arriba).

De los conceptos anteriores de desprendieron los principios que se establecieron en las diferentes leyes del mundo al respecto. Pero dicho derecho no es limitado ni absoluto.

El poder de limitar la medida en que existe la propiedad del espacio, sólo nace a través de una ocupación definitiva por medio de construcciones ó instalaciones. Por lo anterior, el derecho de vuelo resulta inofensivo para -- dichos propietarios, ya que se realiza por encima, lo que nos da lugar a una perfecta compatibilidad con el respeto de los derechos del propietario de la superficie.

Por ello, podemos afirmar que el espacio aéreo destinado a la actividad aeronáutica es simplemente una utilización de paso y no de ocupación alguna.

f).- SOBERANIA DE LAS NACIONES SOBRE EL ESPACIO AEREO.

Es afirmativo y completamente aceptado que la utilización cúbica del espacio aéreo es un postulado de la soberanía de las naciones. Los sostenedores de la libertad del espacio aéreo, muy especialmente su representante FAUCHILLE, admiten que dicha libertad del espacio aéreo puede sufrir restricciones por causas de disposiciones del estado sobrevolado. A lo anterior, dichos tratadistas han aceptado;

- a).- Que el estado subyacente estará autorizado para adoptar las medidas necesarias para la seguridad de su población.
- b).- que el estado, con el objeto de defenderse del espionaje, puede cerrar a la navegación aérea ciertas regiones de la atmósfera.
- c).- Que el estado que corresponde proteger su espacio aéreo para el objeto de preservar sus intereses económicos y sanitarios.
- d).- Que las aeronaves, tanto privadas como públicas, debían por los actos ocurridos en ellas, estar sujetas a las leyes y a los tribunales del país del cual ostentaban paredón.
- e).- que el estado podía impedir el paso por encima de su suelo, de aeronaves militares y de policía extrajera que pudiesen servir en determinado momento para -

atacarle.

La extensión y límites de dicha soberanía aérea se han reglamentado en las convenciones internacionales, lo mismo que en las legislaciones de cada estado. A glosa de lo anterior, nos remitimos al Artículo I de la Convención de Chicago de 1944, que dice: "Los estados contratantes reconocen que cada estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio ". Dicha Convención no fija los límites a este espacio, por lo que sacamos en conclusión que la soberanía alcanza las capas de atmósfera accesibles a las aeronaves manejadas por los hombres, en cuanto no choquen con el límite vertical de lo utilizable por la propiedad privada levantada en la superficie.

Por lo anterior, se observa que se rechaza todo intento de dominio de la comunidad universal sobre el espacio aéreo de una escala.

III.- CRITERIOS DE SOLUCION A LAS INFRACCIONES QUE SE COMETEN A BORDO DE LAS AERONAVES.

a).- La gran preocupación que existe entre los Estados - del mundo por solucionar los delitos que se cometen a bordo de las aeronaves en vuelo, ha dado lugar a que estudiosos del Derecho realicen investigaciones con el propósito de vigilar y - dar fin a estas situaciones. Como primer paso, tal y como se sugirió en el Convenio de Tokio, algunos Estados legislaron en su derecho interno respecto al apoderamiento ilícito de aerona - ves en vuelo, México así lo hizo, lo cual quedó vertido en el artículo 170 del Código Penal para el Distrito y Territorios - Federales actualmente en vigor.

Como arriba mencionamos todavía no existe un criterio definitivo respecto a la forma de solucionar las infrac - ciones que se cometen a bordo de las aeronaves, sin embargo, cuan - do un estado tiene conocimiento de un delito cometido a bordo de una aeronave, antes de proceder a juzgar al infractor debe tomar en consideración los múltiples elementos que intervienen en una u otra forma y que generan tal situación, asimismo la forma o la manera en que esto afecta los intereses de los pasajeros, de la tripulación, etc.

Otra problemática que aparece, es cuál Ley se rá - rá aplicable a los delitos que se cometen a bordo de las aerona - ves en vuelo, esta situación es consecuencia de la velocidad en que las aeronaves se desplazan de un punto a otro, la que la es - oría de las veces no permite determinar que Ley es aplicable a

las infracciones cometidas.

Doctrinalmente se han apuntado muy diversas soluciones alrededor de los delitos que se cometen a bordo de las aeronaves en vuelo, por lo que comentaremos a continuación algunas de ellas:

b).- LEY DE LUGAR DEL ULTIMO DESPEQUE:

En esta teoría se considera que los delitos cometidos a bordo de una aeronave en vuelo se están realizando en el lugar del último despegue. Esta tesis consideramos que no es aplicable en ningún caso ya que la misma en vez de resolverlos nos lleva a grandes absurdos, por partir de una ficción legal que carece de fundamento.

c).- LEY DEL TERRITORIO SOBREVOLADO:

Esta tesis que se apega al sistema de territorialidad de la Ley Penal, queda claramente descrito en lo señalado por el tratadista Víctor N. Romero de Prado en su obra "Derecho Internacional Privado", que a la letra dice: "Predominando actualmente la teoría de la soberanía del espacio atmosférico, el delito cometido a bordo de una aeronave en vuelo sobre un Estado determinado, debe ser juzgado por los jueces del país sobrevolado o subyacente, cuya ley será la aplicable".

A pesar de que esta teoría es aceptable, hemos visto que su aplicación no ha podido resolver satisfactoriamente -

los casos concretos; en especial porque es muy difícil poder determinar el sitio exacto y el momento en que se comete el delito, por las razones anteriormente expuestas; sin embargo consideramos que esta tesis debe de aplicarse siempre que el delito que se comete en la aeronave altera el orden público, la seguridad de los bienes, de los nacionales o del Estado mismo sobrevolado.

d).- LEY DEL PRIMER ATERRIZAJE:

Esta teoría nos dice que los delitos que se cometen a bordo de una aeronave en vuelo debe conocerlos y juzgarlos el Estado en que se aterrice inmediatamente después de cometido el delito, aduciendo que tal delito se ha realizado en dicho lugar con motivo de la presencia del delincuente. Esta tesis como la primera de las mencionadas no creemos que deba ser aceptada ya que parte de una ficción legal, que en lugar de solucionar problemas que se presentan, crea una mayor confusión.

e).- LEY DE NACIONALIDAD DE LA AERONAVE:

En esta tesis, como su nombre lo indica, se considera que el delito que se comete a bordo de una aeronave en vuelo, - se está realizando en el Estado en que se encuentra matriculada la aeronave (nacionalidad de la aeronave). Esta tesis creemos que es la más completa ya que abarca y puede resolver un mayor número de las problemáticas que se presentan, a pesar de que tam-

bien se fundamenta en una ficción legal de la extraterritorialidad.

f).- Por lo anterior, podemos apreciar que existe una gran inquietud por los Estados en conservar un derecho de estricto control sobre las infracciones que se cometen a bordo de las aeronaves que ostentan su matrícula, las que afectan a su nacionalidad, las que violan sus leyes y reglamentos, las que se cometen en aeronaves extranjeras que sobrevuelan su territorio y muchos otros.

Es por ello que se debe de entender y buscar la solución en el campo internacional ya que estos hechos ilícitos, aunque afectan a un estado concretamente, podemos apreciar como en el caso del apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo, que no sólo afecta a un Estado sino a muchos.

Por todo lo anterior, deberá de tomarse en consideración las diferentes tesis que arriba hemos señalado y que en determinados momentos pudieran ayudarnos a solucionar y dar fin a este tipo de hechos ilícitos y en espera de poder castigar a los delincuentes que los cometen, y que como hemos podido observar en la gran mayoría de los casos quedan impunes.

IV.- "LA EXTRADICION Y LOS DELITOS POLITICOS"

"Yo sé en que consiste, pero no me pidáis que lo defina"

(San Agustín)

a).- En forma constante y reiterada vemos que en el orden interno de los Estados, el Derecho Social de castigar a los delincuentes, ha sido debatido por muchos estudiosos, dando lugar todo ello al origen y a la creación de diversas teorías que tratan de explicar su razonamiento.

Cuando vemos este Derecho enfocado desde el punto de vista del mundo internacional, notamos que presenta mayor complejidad y una problemática de grandes alcances, sin embargo hemos visto a través de la evolución de las ideas en materias penales, criminológicas e internacionales, que todas ellas buscan la justa defensa social; sin haber encontrado la fórmula que una los intereses opuestos que se dan entre las reacciones sociales e individuales que provoca un hecho delictuoso. Siempre ha sido y sigue siendo un tema de gran interés, para los tratadistas especializados de todo el orbe la búsqueda del mayor y más justo sistema, que sea una verdadera defensa a la sociedad, sin vulnerar todos aquellos Derechos mínimos de la persona el cual tenga que responder y reparar hasta donde sea posible, las consecuencias de su conducta punible.

Podemos apreciar a través de la Historia, que existen autores como MARTENS y LORD COKE, que niegan la -- legitimidad de la Extradición Internacional; pero en cambio ha habido autores como FIORE, COVARRUBIAS, PAUL FAUCHILLE y otros, que sin coincidir, en la fundamentación de sus respectivas tesis, admiten que la extradición está de acuerdo con la justicia, ya que ningún individuo debe sustraerse de la misma y de las consecuencias, de su delito ya que entre las sociedades humanas existe el deber de solidaridad y de ayuda correlativa que exige la interdependencia de sus relaciones en la lucha contra el crimen para lograr la conservación de las sociedades.

En un principio internacional que el hombre tiene derechos que le son inherentes y por consecuencia los Estados tienen que respetarlos y protegerlos, pero jamás debe llegar dicha defensa hasta el grado de poner en peligro el interés de la colectividad.

Los Estados no están obligados bajo ningún concepto, a aplicar las leyes represivas de otros Estados por los hechos delictuosos efectuados en el territorio de éstos, ni juzgarlos en sus propias cortes o tribunales, ya que nunca serán los jueces originales para su conocimiento o liberación, pero como el orden internacional y la justicia exigen que esos hechos violatorios a la seguridad de los Estados, de las personas, de los bienes y en general de la sociedad internacional, sean reprimidos, se ha recu--

rrido a la extradición, a efecto de que los posibles delin-
cuentes sean juzgados en el lugar donde se cometió la infrac-
ción.

El individuo que comete un crimen debe
responder por la infracción cometida aunque se refugie en un
país extranjero, principio básico que justifica la extradi-
ción.

Se ha señalado que la base de la extradi-
ción es un deber internacional, pero dicho derecho aparece -
aún fuera de tratados, pero existe la regla formulada en la
tercera resolución de Oxford, fundada en 1880 por el Instituto
del Derecho Internacional y que nos cita el tratadista Paul
Fauchille, estableciendo lo siguiente:

"... No son solamente los tratados los que hacen de
la extradición un acto conforme al derecho, la ex-
tradición puede existir también en ausencia de cual-
quier lazo contractual".

(Tratado de Derecho Internacional Público 1922. -
pag. 994 Edic. Editio Pais).

b).- Para un mejor análisis, es necesario establecer -
diferentes conceptos y definiciones que respecto a la extradi-
ción se han elaborado:

Etimológicamente la palabra extradición deriva de las voces EX, fuera y TRADITIO, entrega, o sea acción de entregar, que un Estado hace a otro fuera de su territorio.

JIMENEZ DE ASUA la define "... como la - entrega que un Estado hace a otro de un individuo o acusado o condenado que se internará en su territorio, para que en ese - País se le enjuicie penalmente o se ejecute la pena ".

GILDEBRANDO ACCIOLY en su tratado de Derecho Internacional Público, tomo I, página 614 y 615 dice "...Extradición es el acto por el cual el Estado entrega a un individuo acusado de un hecho delictuoso o ya condenado como criminal a la justicia de otro Estado competente para juzgarlo y condenarlo ".

El tratadista JOHN BASSETT MOORE en su -- obra " A Treatise on Extradition and Interstate Rendition " edición de 1861 página 4, dice que son tres los elementos para establecer la extradición: " ...1.- Una persona acusada o declarada culpable de un delito, llamada reo inculpado o individuo reclamado ". "...2.- Una nación en cuyo territorio esa persona ha -- cometido el delito y que desea tenerlo en su poder para juzgarlo o castigarlo, a esa nación se le denomina estado reclamante y de mandante". "...3.- Una nación que tiene jurisdicción del reo y a quien se le pide su entrega, esa nación se nombra Estado recla

mado, demandado o de asilo".

En México, vemos que a efecto de otorgar la extradición cuando sea requerida por otro Estado, se sujeta primordialmente a los siguientes requisitos: - 1 - Que el Estado que requiera tenga jurisdicción para conocer respecto del ilícito que origina la demanda de extradición; - 2 - Que el hecho - que da origen a la solicitud sea punible tanto en el Estado que requiere como en el Distrito o Territorios Federales, y que la sanción que corresponda al delito no sea simplemente de orden económico, y que teniendo sanción que prive la libertad, ésta exceda de una; - 3 - Que el delito origen de la extradición, no sea alguno de los que para su persecución requieran Querrela y que de acuerdo con las leyes de cualquiera de los Estados la acción o la pena hubieren prescrito, asimismo que el inculpado no haya sido indultado, absuelto o haya recibido amnistia, o bien que no haya cumplido condena en relación con el ilícito importado.

La regla generalmente admitida como lo mencionamos, es que el Derecho de Extradición por ser un deber internacional de los Estados, existe fuera de todo tratado siendo la práctica universal en este mismo sentido.

El tratadista ACCIOLY, señala que aunque finalmente el Derecho de Extradición, se encuentra consignado en los tratados, no significa que no se deba conceder cuando no -

existen, ya que a veces, en ausencia de tratados o acuerdos, un Estado conoce de la extradición mediante una declaración de reciprocidad del Estado requeriente.

En México se ha seguido el criterio de entregar a los criminales a los Países que lo solicitan, aún - sin existir en casos concretos tratado alguno, siempre y cuando proceda la extradición y se haga una declaratoria de reciprocidad. Es importante resaltar la opinión que al respecto expresa FAUCHILLE, en su tratado de Derecho Internacional Público, - mismo que establece: " . . . que si los tratados no crean la extradición no dejan de tener utilidad, pues en ellos se precisan las condiciones y las formalidades de la entrega de los delincuentes evitándose las incertidumbres y las disputas consiguientes, explicándose así, el que gran número de tratados - de extradición existentes entre los Estados."

México, como Estado miembro de la colectividad internacional, a efecto de reglamentar la extradición, - ha suscrito y ratificado varios tratados bilaterales con países americanos y europeos, así como una convención multilateral - que comprende a la casi totalidad de las naciones latinoamericanas.

Entre dichos tratados no existe uniformidad, por lo que no puede decirse que expresan una sola política seguida por México en materia de extradición internacional, pero es de admitirse la aceptación que se ha hecho en nuestro país de esta Institución, así encontramos que en México la extradición se ha venido regulando conforme a lo establecido en la Ley de Extradición de la República Mexicana, promulgada el 18 de mayo de 1897. Dicha Ley establece que será aplicada de manera supletoria cuando no existan estipulaciones internacionales en la materia y siempre bajo condiciones de estricta reciprocidad. Sin embargo cabe hacer notar que dada la existencia de los numerosos tratados de Extradición que ha celebrado México con otros países, los cuales cubren casi en su totalidad los diferentes tratados que establece nuestro Código Penal, la Ley de Extradición no se aplica frecuentemente.

Todos los acuerdos vigentes suscritos por México tanto los bilaterales, como el multilateral, excluyen expresamente de la extradición los delitos políticos

Entre estos acuerdos hay algunos excluyen no solo los delitos políticos, sino también los conexos

semejantes; entre estos cabe mencionar los tratados con España (artículo 3o. fracción 4a.) con Italia (artículo 4o. - fracción 4a.) Cuba (artículo 5o.) y la convención sobre extradición de Montevideo (artículo 3o. fracción E).

Los tratados no consideran delito político o Hecho conexo con tal delito, el atentado contra la persona del Jefe de Estado o sus familiares, con excepción de los celebrados con Gran Bretaña e Irlanda, Países Bajos y Brasil, que nada dicen al respecto. Los suscritos con Italia y El Salvador excluyen de la calificación de delito político o hecho conexo, no sólo el de homicidio, asesinato o envenenamiento del Jefe de un Estado contratante, o sus familiares, sino también los cometidos contra sus Ministros de Estado y el firmado con Cuba, se refiere también a los Gobernadores de Estado y Provincias.

La calificación del delito político es generalmente de la competencia del País requerido y así lo han estipulado expresamente entre otros los tratados bilaterales con Cuba (artículo 5o.) y con Brasil (artículo 3o. fracción E). Aunque en muchos tratados no se señala que es un principio que en la práctica siempre se ha seguido.

c).- A través de la historia de esta institución, los autores han expresado que existen tres sistemas generales:

Administrativo, Judicial y Mixto, los cuales son conocidos igualmente como sistemas: Francés, Inglés y Belga. Su análisis o el señalar su bondad, ventajas, o inconvenientes resulta fuera de tema, toda vez que en esta exposición sobre extradición, no se persigan el objetivo de resaltar los beneficios de tales sistemas, pero es importante señalar que PAUL FAUCHILLE, GILDEBRANDO ACCIOLLY Y JOSE F. GODOY, coinciden en fundamentar que la diferencia de los tres sistemas, consiste en la categoría y la clase de autoridad que interviene al hacer el juicio y el examen de demanda de extradición, en el país de refugio del delincuente. En el primer sistema - el examen pertenece al poder administrativo, en el segundo la autoridad judicial y en el tercero ambas autoridades, de ahí sus respectivos nombres.

El sistema que México sigue no es posible asignarlo en forma exacta en alguno de los grupos antes mencionados, pero es indudable, que por sus rasgos fundamentales, podemos decir que se ha estructurado sobre las bases del Sistema Mixto o Belga, como demostración de lo anterior, se transcribe el fallo dictado por la Suprema Corte de Justicia, en el am-

pare interpuesto por SAMUEL DOBINE, cuyo sumario consta en el Tomo LIII, página 2563, autoridad que al declarar la improcedencia en ese juicio de garantías, hizo el análisis y la calificación del procedimiento seguido en nuestro país, en materia de extradición internacional:

"Aún cuando el procedimiento que se sigue para la extradición de delincuentes al extranjero, no puede - asimilarse en forma absoluta, a los trámites que en la República se fijan para la instrucción de un proceso, sin embargo, en el procedimiento de extradición se distinguen perfectamente tres períodos que tienen por efecto privar de la libertad a los individuos sujetos a extradición, bajo diferentes - normas jurídicas y en condiciones legales diferentes; el primero, queda constituido por la detención que en casos de carácter extraordinario, se puede acordar por el Ejecutivo de la Unión, con la simple petición del Estado requeriente y - bajo promesa de reciprocidad; el segundo se ini- - -

cia con el auto motivado de prisión que pronunció el juez de distrito, con apoyo en los antecedentes y demás datos que le consigna la Secretaría de Relaciones Exteriores, -- relativos a la demanda de extradición y que deben ser bastantes para probar la existencia del cuerpo del delito y de la presunta culpabilidad de la persona cuya extradición se pide, de tal manera que pudiera enjuiciársele conforme a las leyes de la República, si el delito se hubiere cometido en su territorio; y el tercer período, después de la opinión que digite el juez de distrito sobre la procedencia de la extradición de conformidad con el artículo 22, fracción I de la Ley de la materia, se origina con la solución del Ejecutivo Federal que, en vista del expediente judicial y pudiendo separarse de lo resuelto en éste, otorga o niega la extradición, y puede asimilarse el auto motivado de prisión, como lo llama la ley, de Extradición, el auto de formal prisión estatuido en el artículo 19 de la Constitución Federal, puesto que los datos en que ambas determinaciones deben apoyarse, son sustancialmente los mismos y los efectos, por cuanto a la privación de la libertad, quedan condicionados a la resolución definitiva que en el expediente se pronuncie y que, en el caso de extradición, corresponden de dictar al Presidente de la República, quien puede negar la extradición; caso en el cual el individuo provisionalmente detenido, queda en absoluta libertad. En consecuencia, si el quejoso atribuye a la Secretaría de Relaciones Exteriores, su detención indefinida, mientras no se pronuncie la resolución presidencial, aquella es el resultado de la situación jurídica y de un -

procedimiento judicial que cesó de tener vigencia y tan pronto como el Ejecutivo de la Unión dicta su fallo otorgando la medida, se opera un cambio en la situación jurídica del quejoso, que coloca el caso dentro de lo preceptuado en la fracción XVI del artículo 73 de la Ley de Amparo, en el sentido de que es improcedente el juicio de garantías cuando han cesado los efectos del acto reclamado".

Uno de los grandes problemas que nos enfrentamos es el de conceptuar el delito político. A pesar de que muchos estudiosos han tratado de definirlo, no existe una uniformidad de criterios, pero, la gran mayoría de los tratadistas señalan que existen dos clases de delitos políticos: Los que atacan desde un punto de vista interior al Estado y los que lo atacan desde un punto de vista exterior.

d).- Por nuestra parte coincidimos y nos adherimos a la postura que el Lic. Fernando Brauer, quien en su obra el "Delito de Disolución Social", a la letra dice "... .

Uno de los grandes problemas doctrinarios a que nos enfrentamos, es la determinación del delito político. Formalmente cada legislación lo estatuye a través de diversos conceptos, como por ejemplo la sedición, la asonada, la rebelión, la disolución social, por referirnos a nuestro Código Penal vigente, sin embargo, en cuanto a su naturaleza no se ha descubierto aún un criterio que los defina --- con precisión satisfactoria. Bettiol nos recuerda que el delito político no existe como delito "natural", o sea que se reconozca por todos el perjuicio de su resultado, ya -- que para algunos la actitud del delincuente político, es -- digna de exaltación, más aún, opinamos, que en ciertos casos es llevada al heroísmo; no obstante el problema jurídico subsiste. El autor señalado basándose en la declaración que del delito político hace el Código Italiano, indica que es aquél que ofende a un interés político del Estado, o bien un derecho público del ciudadano; este criterio ontológico -- del delito político, implica la idea de ataque a la "polis"- depositaria del poder Soberano; por lo que Bettiol deduce -- que estos flicitos penales son los que atacan a la personalidad internacional e interna del Estado.....

Es criticable la postura de este gran tratadista italiano, ya que el delito supone no solo una legislación penal, sino la aplicación de una sentencia traducida en una pena, -- impuesta por un poder público legítimamente autorizado para ello, y un ataque a la personalidad internacional del Estado, no puede ser llevado a efecto, en el sentido que Bettiol lo indica, o sea con un resultado perjudicial, más que por otra

entidad estatal, y como es sabido el Derecho Internacional Público, carece de sistema sancionador efectivo, puesto que no se cuenta con un poder público supraestatal, que pueda - castigar por la fuerza a los Estados, amén de que se trata - de personas jurídicas, y, como se ha dicho en otra parte de este trabajo, el Derecho Penal es y debe ser, eminentemente individualista.

Ahora bien, en cuanto al ataque interno del Estado, de que hablan la gran mayoría de los tratadistas, caen en un error de léxico, ya que el Estado es la unión de los -- tres elementos territorios, población y gobierno, en materia de delitos políticos nos encontramos con un sujeto, -- emanado de esa población, que la mayoría de las veces no - busca precisamente la destrucción de su Estado, sino la va - riación de la forma de gobierno existente en su país o el - aniquilamiento de los sistemas deformativos, adoptados por los gobernantes despóticos o tiránicos, que violan con su - actitud, los preceptos constitucionales perpetuados en nom - bre de la Soberanía, por el Constituyente del Pueblo.

Con lo anterior, no intentamos conceptuar al delin - cuente político únicamente como el salvador heroico de un - país que sufre del despotismo de sus gobernantes, pero tra - tamos de asentar que la conducta ilícita, en estos casos no - va precisamente contra la entidad estatal, sino contra la - forma de gobierno, o directamente en contra de la actitud - de los gobernantes. El bien protegido por la Ley, debe ser desde luego el orden público, ya que se llegaría al caos, - si se permitiera a todos los ciudadanos que trataran de im -

poner las variantes que creyeran necesarias al poder público, pero no obstante la legislación no debe extralimitarse en señalar como tipos, infinidad de actitudes que puede llevar a efecto el ciudadano, ya sea individualmente o en grupo, y que realiza en uso de la soberanía que radica en el pueblo; y en ejercicio de sus garantías individuales.

Desde luego, la historia nos señala no sólo en nuestro país, sino en muchos otros, que si puede haber un acto político, que haya logrado atacar la integridad del Estado a que pertenece, (venta parcial del territorio, servicio a intereses de entidades extranjeras, etc.), pero si analizamos este caso, debe siempre tratarse de un sujeto incluido entre los funcionarios públicos, para que pueda lograr su propósito, interesado con sus promesas y comprobando que posee las facultades necesarias para cumplirlas, ante la potencia extranjera, y en este caso caemos bajo el rubro de responsabilidad de funcionario público, ya que resulta casi imposible, que un ciudadano particular, logre, individualmente, su propósito; salvo el caso de espionaje el que se estudiará con mayor precisión en parte posterior de este trabajo, ya que fue el motivo primario, que consideró el legislador al redactar nuestros artículos 145 y 145 bis, insertos en el Código Penal vigente.

En resumen, las legislaciones hablan de delitos políticos por su necesidad de proteger la estabilidad de su gobierno. Sería nugatorio el esfuerzo de los pueblos por prosperar, si no logran grandes períodos de paz interna, y éste es el bien, motivo de protección que considera el derecho. No obstante el establecimiento de un orden jurídico, que tiene

como consecuencia el desarrollo de una vida social pacífica, puede quebrantarse en determinado momento, por condiciones - unas veces ajenas al derecho, y otras inherentes a sus propios preceptos, cuya básica reforma, puede llegar a sobrepasar la labor del Poder Legislativo, integrado por representantes del pueblo, y en estos casos, la legislación, el gobierno y el pueblo deben recordar, que la soberanía radicada en este último, consagrada en la primera, otorga al pueblo - el inalienable derecho de variar su forma de gobierno.

El principal exponente del clasismo dentro de la materia, Carrara, consideró indefinible el delito político, de clarando que la exposición de delitos políticos no puede ser más que histórica.....

En cambio Eugenio Florián, asegura que el delito político, "consiste en la violación de las leyes de la mayoría. No es lícito al individuo imponer violentamente la propia voluntad, no es lícito a lo menos mudar violentamente, aquella forma de organización y de gobierno que la mayoría de los ciudadanos, con explícito o tácito consenso, ha querido darse. En esta ley de la mayoría, que es el centro de gravedad de la organización política de un Estado, reside justamente la razón de elevar a delitos los hechos dirigidos contra esa organización " ...

Esta definición, consideramos que precisa bastante - bien la naturaleza del delito político, sólo que de acuerdo con Florián debemos suponer que si en un momento dado, en - un determinado Estado, los delincuentes políticos, o sean - los sujetos que violan las leyes de la mayoría, para emple-

ar sus propias palabras, suman la mitad más uno de la población, por ese simple hecho dejan de ser delincuentes, ya que sí es dable a la mayoría, en la definición del tratadista -- estudiado, variar su forma de gobierno. En este caso, ¿debemos dejarlos de llamar delincuentes políticos y denominarlos revolucionarios?

Se desprende de la consideración que hacemos a la definición de Florián, que a pesar de su precisión, este autor no alcanza aún la verdadera esencia del delito político, ya que, un acto delictivo, no de deja de serlo, por que varíen condiciones externas del sujeto si el acto en sí mismo, es - típico, antijurídico y culpable; y menos aún, esa conducta - deja de ser delito, porque aumente considerablemente el número de delincuentes.

El tratadista español Francisco Pacheco, evita en su definición, la confusión que comentábamos en párrafos precedentes, respecto a los criterios que no definen al delincuente político, como el violador de instituciones gubernativas - internas, únicamente, sino considerando en plano internacional y dice: "delitos políticos, son los que tienen por objeto subvertir la Constitución del Estado. Es menester que procedan de ideas políticas, de política interna. Es menester - que no vayan encaminados a la sujeción del país a potencia - extranjera"...

En relación con las definiciones antes descritas, es importante señalar aquí, una seria contradicción que de ellas se deduce.

Se confunde en la doctrina al delincuente político que-

actúa en el plano internacional, con aquél que ataca las instituciones internas; o bien los autores excluyen al primero del estudio del delito político, como lo hace Pacheco. Incluso nuestro estimado maestro, Castellanos Teja, con cuyas teorías hemos coincidido en todo lo escrito en este trabajo, no resuelve el axioma que investigamos. Efectivamente, este autor, al hablar de los delitos políticos, indica que se incluyen en su definición generalmente todos los hechos que lesionan la organización del Estado en sí misma o en sus órganos o representantes. De tal manera que parece considerar incluido el ataque contra el Estado en su sentido amplio, y la violación al Gobierno (Estado en sentido restringido). No obstante, y aquí es donde surge la confusión, al seguir adelante con el tema explica que nuestra legislación señala como delitos políticos: la sedición, la asonada, la rebelión, la disolución social, los que por naturaleza y por el rubro bajo el que los coloca el Código Penal, representan ataques contra la organización interna de la Nación, pero deja de mencionar, el citado maestro, la Traición a la Patria, el Espionaje y la Conspiración, que la ley penal mexicana inserta bajo el título de "Delitos contra la seguridad exterior de la Nación"....

De esta manera, el maestro se contradice en su exposición o más bien deja de tratar el tema en forma exhaustiva, por lo que surge la duda.

Antes de seguir adelante con el análisis de las -

definiciones que nos ofrece la doctrina sobre la materia, - es procedente dejar asentado que en nuestra opinión, y a - diferencia de Pacheco y otros tratadistas, consideramos que el delito político es una violación contra la integridad -- del Estado y/o del Gobierno.

No se trata más que dos fases de una misma cosa, y - la distinción se debe hacer desde el punto de vista de la - "víctima", por decirlo así, cuando el resultado perjudicial lesiona la integridad del estado, como un todo jurídico -- (población, territorio y gobierno), nos encontramos ante - un delito político, cuya secuencia se desarrolló en el pla - no internacional, pero cuyo autor será siempre sujeto de - Derecho interno; y cuando la lesión se produce en la forma de gobierno establecida en un determinado país, en los --- órganos de éste o en sus representantes, en virtud de la - conducta de un sujeto ciudadano de esa entidad política --- nos hayamos igualmente ante un delito político, realizando en el plano interno.

Distíngase, sin embargo, en el delito político que atenta contra la seguridad exterior de la Nación por utili zar la definición de nuestro Código, que para considerarse delito, no debe tratarse de una agresión de potencia extran jera, sino de individuos nacionales (Traición a la patria) o extranjeros (espionaje o conspiración) culpables indivi dualmente de esa conducta. Como nota aclaratoria diremos - que el delito de traición a la patria sólo lo puede perpe trar un nacional, independientemente de que también puede-

incurrir en espionaje y conspiración. De acuerdo con nuestra idea, si es funcionario público el que comete cualquiera de los tres delitos señalados anteriormente, su conducta ilícita si bien por su naturaleza cae bajo el delito político, formalmente comete un delito oficial.

Subjetivamente el delincuente político actúa, como lo afirma Pacheco, por móviles políticos, por tanto la venganza personal que puede obligar a un criminal al homicidio de uno o varios gobernantes, no invade el campo del delito político, sino que únicamente comete un crimen del orden común.

Una definición, que varía la concepción del delito político, es la que nos ofrece el tratadista Constancia Bernaldo de Quiróz, que parte del delincuente político especificando que es aquél cuya motivación y cuya acción se dirigen a la conquista y ejercicio del poder público. Abundando su explicación, aclara que esta conducta pueda ser ascendente - descendente o lateral; la primera va de abajo hacia arriba, o sea la actividad de individuos o grupos cuyo fin es la lesión gubernativa. La segunda va de arriba hacia abajo o sea de los gobernantes en contra de la población y la tercera va de los organismos dependientes del Estado y situados a su lado, como por ejemplo el ejército, o la iglesia contra el propio Estado....

Nos parece importante comentar la corriente descendente de que habla Quiróz, ya que hasta el momento los tratadistas estudiados limitaban el delito político al campo de la violación que pueden cometer los ciudadanos en contra de su

gobierno, pero dejaban fuera de su ámbito, al gobernante nefasto que ataca la soberanía del pueblo, si bien en nuestra legislación ese aspecto cae bajo la Ley de Responsabilidades de funcionarios y empleados públicos, formalmente hablando, por lo -- que opinamos, con Quiróz, que por su naturaleza la conducta ilícita de un gobernante que en uso del poder que momentáneamente le ha entregado el pueblo al elegirlo o bien lo detenta por nombramiento legítimo conferido por un funcionamiento electo, comet igualmente, e incluso con agravantes, un delito político, desde el punto de vista material.

El gran jurista francés Henri Capitant, define el delito político en dos sentidos:

El sentido amplio dice que es "toda infracción vinculada con un pensamiento o una empresa política. Ejemplo, el asesinato de un jefe de Estado con un propósito político. Y en sentido estricto (llamado a veces delito político puro), infracción dirigida exclusivamente contra el orden político internacional o interno. Ejemplo, complot que tiene por objeto cambiar la -- forma de gobierno"....

El concepto que encierra Capitant en el sentido amplio -- de su definición, adolece de amplitud, valga la redundancia, ya que al referirse a que se trata de cualquier infracción que lleve encerrado un pensamiento político, es atenerse a la confesión que de este pensamiento haga el delincuente, pudiendo esconderse con ella cualquier criminal para gozar de las prerrogativas que algunas legislaciones le otorgan al reo político (prisiones exclusivas, la no imposición de la pena de muerte, el no castigar la reincidencia, etc.)

Ahora bien, en el sentido estricto, al afirmar que puede tratarse de una infracción dirigida contra el orden político -- internacional, extrae el hecho ilícito de la jurisdicción del Estado a que pertenezca el delincuente, presumiendo una organización supra-estatal, que pudiese juzgarlo con base en una legislación penal estricta, que no existe dentro del derecho internacional público, y creando el problema de definir qué poder público, de cual Estado atacado, le correspondería llevar a -- efecto la sanción olvidando el principio de la territorialidad de las leyes.

Otro de los teóricos que han tratado con mayor precisión el delito político es Maggiore, quien parte de cuatro puntos de vista para definir el ilícito político:

1.- Considerando la naturaleza del derecho agredido. Es el que ofende un derecho político. Por lo que debe reconocerse qué se entiende por este término, para algunos sería el delito que lesiona los derechos primarios de seguridad del Estado (integridad del territorio, autonomía, forma de gobierno); según -- otros es el que ocasiona también los derechos políticos de los ciudadanos (llamado delito político impropio); y por último -- también podría ser el que ataca a los derechos sociales (de modo que el delito político incluiría asimismo el delito social).

2.- Partiendo del objeto o el fin que se propone el agente. Siempre que el fin sea político, será político el delito.

3.- Tomando en cuenta las circunstancias que acompañan -- al delito, como por ejemplo, el estado de guerra civil, de insurrección, de conmoción pública.

4.- Combinando el punto de vista del derecho agredido,

con el fin perseguido por el sujeto. Debido a que es difícil tomar como guía el derecho lesionado sin averiguar el objeto del culpable, vg., dar muerte a un centinela o robar armas de almacenes militares, son hechos que pueden realizarse con fines políticos o por motivos particulares, con diversidad del derecho violado en ambos casos...

Como se aprecia, Maggiore elabora una definición más amplia, introduciendo además un aspecto muy importante al estudio de la materia, cuando se refiere al aprecio del delito enfocado por las circunstancias que lo rodean, específicamente al estado de guerra civil, de insurrección, y conmoción pública, momentos fértiles para la producción de este tipo de delitos o quizás, más aún, consecuencias de la actividad intensa de numerosos delincuentes políticos.

No obstante, es extraño que dentro de estas circunstancias, Maggiore solo haga hincapié en rebeliones internas, y deje a un lado la guerra internacional que permite la labor del espía.

Por lo que respecta a la definición contenida en el segundo punto de su exposición, este autor sigue la doctrina francesa, por lo que es igualmente válida la crítica que en párrafos precedentes dirigimos a Henri Capitant.

Por último, las definiciones citadas así como otras existentes al respecto pueden resumirse en tres grandes corrientes, a saber:

Primera.- Teoría del bien jurídico violado, o teoría objetiva. Uno de los representantes de esta corriente, además de J. Francisco Pacheco, es el tratadista Donnedieu de -

Vabres, quien los define como los hechos calificados como crímenes o delitos que amenazan la seguridad del Estado o que comprometen el funcionamiento de sus órganos constitucionales

Los objetivistas, no profundizan sobre el egoísmo o altruismo que motiven al delincuente, para ellos sólo cobra importancia la naturaleza del derecho violado.

Otro de los representantes de esta corriente, y -- quien resulta muy original es Buecellati, quien dice que el delito político es una creación del estado para asegurar su propia organización.

La fría veracidad de esta definición, hace temer -- que sea adoptada por un legislador sin escrúpulos, porque en realidad las grandes dificultades con que se topa la doctrina para desentrañar la esencia del delito político nos hace sospechar con fundamento que éste no puede existir como delito natural, al decir de Bettiol, sino que únicamente se -- reviste de delito la actitud de un ciudadano que puede estar ejercitando un derecho de libertad o tratando de impedir la justicia de sus gobernantes, y el delito político se contrae a un sistema peligroso pero también necesario (por qué no -- confesarlo así) de protección a un sistema de gobierno establecido, cuya vida no en todos los casos depende de su bondad, sino a veces de sus medios de presión para sostenerse.

Segundo.- Teoría de los motivos y fines del delincuente, o teoría subjetiva. Esta, como su nombre lo indica, tiene por fundamento los elementos psicológicos que motivan al sujeto y el acto en sí tiene menor importancia; buscan el móvil político para caracterizar el delito.

En páginas anteriores analizamos la definición de Florfan, uno de los primeros subjetivistas; otro de ellos es Enrico Ferri, quien hablando del delincuente político asegura que se trata -- de una variedad del delincuente emotivo o pasional, y encuentra -- como diferencia entre el delincuente común y el agente del ilfoi to político, que el primero es guiado por motivos egoístas o inno bles, mientras que el segundo por ideas altruistas o utópicas, aún cuando algunas veces resulten aberrantes....

Al analizar las tesis objetivistas, llegamos a la conclu-- sión de que el delito político, bajo ese enfoque, no podía ser -- ni lo es, un delito natural; lo mismo deducimos en el campo del - estudio subjetivo, ya que ni siquiera el sujeto puede ser compara do con el delincuente común.

Los grandes delincuentes políticos son los grandes héroes de la Historia, cuando sus motivos delictivos, sus conductas dolo sas, y sus actos, típicos, antijurídicos y culpables, han sido -- imitados por muchos otros, y su inspiración utópica y aberrante-- para los representantes del poder, son los lineamientos de la nue va organización.

No obstante, lo anterior también puede ser el despreciable sujeto que genéricamente se reconoce en el infractor de la ley -- penal, el ser antisocial y egoísta, que hace política sí, pero -- como medio o encubrimiento de explotación, de esta manera también los grandes tiranos y dictadores han sido los grandes delincuentes políticos de la Historia, en el sentido descendente de que nos -- habla Quiróz.

¿ Y qué decir del líder sindical entreguista? que no puede catalogarse formalmente como agente de delitos políticos, en el caso específico de nuestra legislación, porque no hay tipo, bajo ese rubro de la ley penal al que pueda ajustarse su conducta, no obstante, subjetiva y materialmente su actitud es equiparable, en cuanto a la intención de lesionar los intereses políticos de sus representados, y el perjuicio que causa al violar preceptos constitucionales. Pero no hay delito sin Tipo, y el legislador persigue la protección del poder público que comparte, no el perjuicio de sus posibles servidores.

Pero volviendo a un sentido jurídico estricto, aunque la naturaleza del delito político no se defina con exactitud, el delito político es, existe y cobra vida, puesto que está tipificado en las legislaciones positivas. Ante esta realidad, la labor del teórico del Derecho, fuente inagotable del legislador, debe ser la orientación precisa, para que la ley no consigne supuestos dudosos, que den margen al juzgador de ser parcial y al ejecutor de ser arbitrario.

Tercera.- Teoría Mixta o Ecléctica. Lombroso y Laschi, - son los creadores de esta doctrina, al definir al delito político como toda lesión violenta del derecho constituido por la mayoría para el mantenimiento del respeto de la organización política, - social y económica, querida por ella.

Para determinar la objetividad del derecho lesionado, los tratadistas citados se valen del fin perseguido por el sujeto actor. Lombroso y Laschi, explican que pueden existir delitos comunes cuyo autor los ha realizado con un fin político, pero si la

organización política no ha sido lesionada, éstos delitos - no salen de la jurisdicción del orden común.

De esta manera, se evita la sutileza bajo la que se -- puede escudar el delincuente común para gozar de la prerrogativa del reo político si su crimen es analizado desde el punto de vista de la teoría subjetivista.

Estos autores declaran que el fin sirve para decidir - la objetividad del derecho lesionado pero no para establecer la especialidad de la infracción. Igualmente eliminan el radicalismo de las teorías objetivas, y la posibilidad de acusar a un delincuente, cuyo fin no existe como delito natural, que se establece en las legislaciones positivas como un sistema de control constitucional (Defensa de los particulares ante el poder público). También es necesario asentar que aún cuando positivamente las legislaciones únicamente consignan al delito político, como aquél que va en línea ascendente, - es decir, del individuo en contra del gobierno, desde el punto de vista de su naturaleza abarca igualmente la forma descendente y lateral de que nos habla C. Bernaldo de Quiróz, - en su definición antes citada. Finalmente creemos, que lo - genérico, del delito político es el ataque interno (en sus líneas, ascendente, descendente y lateral), y lo especialísimo, el ataque al Estado en su más amplia acepción (Fusión de los tres elementos, territorio, población y gobierno, o - sea una entidad soberana).

Para completar la noción jurídica del delito político, - se hace un somero análisis de lo establecido en nuestra legislación penal vigente misma que establece en su Libro Segundo,

Título Segundo, Artículo 145 bis, lo siguiente: "para todos los efectos legales solamente se consideran como de carácter político todos los delitos consignados en este título con excepción de los previstos en los Artículos 136, y 140."

De esta manera comprobamos que nuestra legislación positiva, no define la naturaleza de ese ilícito penal sino que se contrae a enumerarlos.

Ahora bien, por la declaración anterior únicamente son considerados como delitos la "rebelión", consignada en el artículo 133 y subsecuentes.

El de "sedición y otros desórdenes públicos" de que hablan del 141 al 144 y delitos de "disolución social" consignados en el 145.

De lo anterior desprendemos que en nuestra legislación no se le da carácter de delito político a los de "traición a la patria", "espionaje" y "conspiración", ya que no se encuentran contenidos en el título segundo del libro segundo, sino en el título primero de ese mismo libro (actualmente todos en el título 10.), por lo que nos explicamos la omisión de éstos últimos delitos bajo el rubro de políticos en que caen el maestro Castellanos Tena y la generalidad de los penalistas mexicanos.

Consideramos que se trata de un error por lo que el Código se refiere, ya que, únicamente los delitos consignados en el título segundo de libro segundo, serán tomados como de carácter político, siendo que los primeros, o sea los consignados en el título primero de este mismo libro, son de la misma naturaleza que los segundos, sólo que su ámbito de perjuicio es - -

la integridad del Estado Mexicano, en su sentido amplio, como ha sido explicado tantas veces.

Una de las excepciones es la referida a los militares, - quienes por pertenecer a una jurisdicción especial creada por el orden constitucional, quedan sujetos al Código de Justicia Militar.

Por lo que respecta al artículo 136, también excluido -- del ámbito de los delitos políticos, y que se refiere a los je fes o agentes del gobierno y a los rebeldes que, después del -- combate, dieran muerte a los prisioneros se les aplicará prisión de 15 a 30 años.

En este artículo la existencia del delito es con penali-- dad agravada, o sea como lo señala el maestro Carrancá y Truji llo, los sujetos activos han de ser, por parte del gobierno -- jefes o agentes del mismo o, es decir, personas revistadas de autoridad suficiente para hacerse obedecer. Y por parte de los rebeldes puede ser cualquier persona, lo que significa que los -- reos se caracterizan por cierta relevancia jerárquica en el -- ámbito donde se comete la infracción....

Por lo que toca a la excepción del artículo 140, es por -- tratarse de una acumulación real de delitos.

Es importante señalar que nuestra Constitución, no sólo -- no inserta, sino que prohíbe la pena de muerte por delitos polí ticos

Igualmente la legislación positiva mexicana, en relación -- con las penas declara que para los delincuentes políticos, no -- corresponde agravación por reincidencia o habitualidad

Por otra parte el artículo 26 del Ordenamiento Penal vigente, establece que deben serles destinadas - prisiones especiales a este tipo de delincuentes, aún cuando hasta la fecha como nos recuerda el maestro Carrancá, el prisionero político en México no ha gozado, ni de ésta, ni de - las otras prerrogativas que el legislador y el Constituyente han consiguado, para evitar que la protección del sistema gubernativo en el país caiga en un sistema vengativo y arbitrario, de los que detentan el poder.

No obstante, nuestra historia ha probado - que el respeto a la Ley, en éstos, y, lamentablemente, otros - aspectos, aún no se logra dentro de nuestra sociedad, como lo desearon los grandes revolucionarios de 1910.

A continuación y una vez elaborados los breves comentarios que en relación a los delitos políticos hemos - hecho, terminaremos este capítulo con la definición que anteproyecto del Código Penal de 1949 da de los delitos señalados "Para todos los efectos legales se consideran como de carácter político los delitos contra la seguridad del Estado, en funcionamiento de sus órganos o los derechos políticos reconocidos - por la Constitución.

Una vez anotada las generalidades de Extradicción, así como de los delitos políticos, cabe hacer mención -

que la extradición como ya anteriormente mencionamos, únicamente es procedente en el caso de delitos del orden común en oposición a aquellos de orden político, militar. Esta disposición se aplica únicamente cuando no existe tratado y bajo estricta reciprocidad, ya que como hemos visto, igualmente en la mayoría de los delitos internacionales sobre la materia se incluye un repertorio de infracciones, por las cuales es procedente la extradición. Asimismo vemos que hay otro tipo de tratados en los que solo se fija la regla general a seguir y como excepción se señalan los delitos por los que no procede la extradición.

Es en virtud de ello que aparece la problemática en el caso de que existiendo un tratado de extradición entre dos países y con sus respectivos catálogos de delitos, uno de ellos solicite del otro la entrega del presunto responsable de la comisión de un delito no incluido en dicho catálogo. A este respecto, tal y como lo han mencionado varios autores como Fauchille, Parra Marquez y otros, la enumeración contenida en los tratados no es limitativa, sino por el contrario, ya que se deja a salvo la facultad de acordar la extradición fuera de los casos enumerados en el propio acuerdo y en ausencia de esta reserva, los principios generales admiten que las naciones contratantes tienen plena libertad para concederse entre sí una o más extradiciones por hechos no previstos en las respectivas convenciones.

El asilo en términos generales, es una figura consistente en la entrega al Estado requirente del individuo perseguido exclusivamente por delitos de orden político, si en un tratado se pacta expresamente que quedan excluidos de su aplicación los delincuentes políticos y en el caso de que se cometa un delito que no se encuentre comprendido en el catálogo de dicho tratado, pero que tampoco reúne los elementos que identifican a los delitos políticos, ni es delito expresamente exceptuado del tratado, no debe existir impedimento alguno para tramitar la extradición del Agente activo con base en un convenio de extradición celebrado al respecto.

En el caso que nos ocupa del apoderamiento ilícito de aviones en vuelo, hemos podido apreciar que entre la gran mayoría de los tratados de extradición vigentes se excluye, por ser éste un delito nuevo, de los repertorios de delitos.

Como ya hicimos notar, esta omisión se debe primordialmente a que cuando se elaboraron dichos tratados el delito no había aparecido, y que esto no se hizo con la animosidad de que se otorgase asilo al delincuente que cometiese dicha conducta, pues esto lo podemos constatar al ver que en las legislaciones internas ya se han tomado medidas para su represión.

Todo esto hubo de anotarse, ya que como hemos podido apreciar hay países como Cuba que en forma reiterada dan

dan asilo a estos delincuentes, y en los casos en que se les ha solicitado la extradición en la gran mayoría de las veces ni siquiera han contestado alegando que lo que motivó dicha conducta fueron razones políticas.

Esta situación es totalmente inaceptable, - como caso concreto podemos referirnos al apoderamiento ilícito de que fue objeto Aeronaves de México, S. A. el pasado 25 de julio de 1970, cuando 4 jóvenes, 3 de los cuales eran de - nacionalidad dominicana desviaron de su ruta normal dicho - avión, llevándoselo a Cuba, habiendo alegado que fue por fines políticos, pero esto no fue cierto, ya que los 3 jóvenes dominicanos eran asilados políticos en México.

Por ello hay que enfatizar como una de las - medidas principales para que los responsables de dichos actos delictivos sean castigados, al atender contra la seguridad aérea y contra la paz internacional, que cuando se cometa el delito que se está analizando por este derecho no se otorgue así lo y sin embargo proceda la extradición del Estado reclamante, por supuesto que todo ello deberá hacerse de acuerdo con los convenios internacionales y las disposiciones legales existentes.

9).- A pesar de que en nuestro medio jurídico, como se ha mencionado, no existe uniformidad de criterios para definir los delitos políticos, pero considerando las orientaciones de las diversas tendencias y autores que sobre tan apasionante tema han escrito podemos señalar que el Código Penal - para el Distrito y Territorios Federales, ha seguido el criterio de considerar exclusivamente como delitos políticos aquellos que atentan contra la seguridad interior de la Nación y que han quedado preceptuados en el Título Primero del libro Segundo de la manera siguiente:

Traición a la Patria.

Art. 123.- Se impondrá la pena de prisión de uno a cuarenta años y multa hasta de cincuenta mil pesos al mexicano que cometa traición a la patria en alguna de las formas siguientes:

I.- Realice actos contra la independencia, soberanía o integridad de la Nación Mexicana con finalidad de someter la a persona, grupo o gobierno extranjero.

II.- Tome parte en actos de hostilidad en contra de la Nación, mediante acciones bélicas a las órdenes de un Estado extranjero o coope-re con éste en alguna forma que pueda perjudicar a México.

Cuando los nacionales sirvan como tropa, se impondrá pena de prisión de uno a nueve años y multa hasta de diez mil pesos ;

III.- Forme parte de grupos armados dirigidos o asesorados por extranjeros; organizados dentro o fuera del país, cuando tengan por finalidad atentar contra la independencia de la República, su soberanía, su libertad o su integridad territorial o invadir el territorio nacional, aun cuando no exista declaración de guerra;

IV.- Destruya o quite dolosamente las señales que marcan los límites del territorio nacional o haga que se confundan siempre que ello origine conflicto a la República, o ésta se halle en estado de guerra.

V.- Reclute gente para hacer la guerra a México con la ayuda o bajo la protección de un gobierno extranjero.

VI.- Tenga, en tiempos de paz o de guerra, relación o inteligencia con persona, grupo o gobiernos extranjero o le dé instrucciones, información o consejos, con objeto de guiar a una posible invasión del territorio nacional o de alterar la paz interior;

VII.- Proporcione dolosamente y sin autorización en tiempos de paz o de guerra, a persona, grupo o gobierno extranjeros, documentos instrucciones o datos de establecimientos o de posibles actividades militares;

VIII.- Oculte o auxilie a quien cometa actos de espionaje, sabiendo que los realiza;

IX.- Proporcione a un Estado extranjero o a grupos armados dirigidos por extranjeros, los elementos humanos o materiales para invadir el territorio nacional, o facilite su entrada a puestos militares o le entregue o haga entregar unidades de combate o almacenes de boca o guerra e impida que las tropas mexicanas reciban estos auxilios.

X.- Solicite la intervención o el establecimiento de un protectorado de un Estado extranjero o solicite que aquel haga la guerra a México; si no se realiza lo solicitado, la prisión será de cuatro a ocho años y multa hasta de diez mil pesos.

XI.- Invite a individuos de otro Estado para que hagan armas contra México o invadan el territorio nacional, - sea cual fuere el motivo que se tome; si no se realiza cualquiera de estos hechos, se aplicará la pena de cuatro a ocho años de prisión y multa hasta de diez mil pesos;

XII.- Trate de enajenar o gravar el territorio nacional o contribuya a su desmembración;

XIII.- Reciba cualquier beneficio, o acepte promesa de recibirlo, con el fin de realizar alguno de los - actos señalados en este artículo;

XIV.- Acepte del invasor un empleo, cargo o comisión y diete, acuerde o vote providencias encaminadas a - afirmar al gobierno intruso y debilitar al nacional; y

XV.- Cometa, declarada la guerra o rotas las hostilidades, sedición, motín, rebelión, terrorismo, sabo - taje o conspiración.

ARTICULO 124.- Se aplicará la pena de -- prisión de cinco a veinte años y multa hasta de veinticinco - mil pesos, al mexicano que:

I.- Sin cumplir las disposiciones consti - tucionales, celebre o ejecute tratados o pactos de alianza o - fensiva con algún Estado, que produzcan o puedan producir la - guerra de México con otro, o admita tropas o unidades de gue - rra extranjeras en el país;

II.- En caso de una invasión extranjera, contribuya a que en los lugares ocupados por el enemigo se establezca un gobierno de hecho, ya sea dando su voto, concurriendo a juntas, firmando actas o representaciones o por cualquier otro medio;

III.- Acepte del invasor un empleo, cargo o comisión, o al que, en el lugar ocupado, habiéndolo obtenido de manera legítima lo desempeñe en favor del invasor; y

IV.- Con actas no autorizados ni aprobados por el gobierno, provoque una guerra extranjera con México, o exponga a los mexicanos a sufrir por esto, vejaciones o represalias.

ARTICULO 125.- Se aplicará la pena de dos a doce años de prisión y multa de mil a veinte mil pesos al que incite al pueblo a que reconozca al gobierno impuesto por el invasor o a que acepte una invasión o protectorado extranjero.

ARTICULO 126.- Se aplicarán las mismas penas a los extranjeros que intervengan en la comisión de los delitos a que se refiere este Capítulo, con excepción de los previstos en las fracciones VI y VII del artículo 123.

CAPITULO II

Espionaje

ARTICULO 127.- Se aplicará la pena de prisión de cinco a veinte años y multa hasta de cincuenta mil pesos

al extranjero que en tiempo de paz, con objeto de guiar a una posible invasión del territorio nacional o de alterar la paz interior, tenga relación o inteligencia con persona, grupo o gobierno extranjeros o le dé instrucciones, información o consejos.

La misma pena se impondrá al extranjero que en tiempo de paz proporcione, sin autorización a persona, grupo o gobierno extranjero, documentos, instrucciones o cualquier dato de establecimientos o de posibles actividades militares.

Se aplicará la pena de prisión de cinco a cuarenta años - y multa hasta de cincuenta mil pesos al extranjero que, declarada la guerra o rotas las hostilidades contra México, tenga relación o inteligencia con el enemigo o le proporcione información, instrucciones o documentos o cualquier ayuda que en alguna forma perjudique o pueda perjudicar a la Nación Mexicana.

ARTICULO 128.- Se aplicará la pena de - prisión de cinco a veinte años y multa hasta de cincuenta mil pesos, al mexicano que, teniendo en su poder documentos o informaciones confidenciales de un gobierno extranjero, los revele a otro gobierno, si con ello perjudica a la Nación Mexicana.

ARTICULO 129.- Se impondrá la pena de -- seismeses a cinco años de prisión y multa hasta de cinco mil pesos al que teniendo conocimiento de las actividades de un - esfuerzo y de su identidad, no lo haga saber a las autoridades.

CAPITULO III

Sedición

ARTICULO 130.- Se aplicará la pena de seis meses a ocho años de prisión y multa hasta de diez mil pesos, - a los que en forma tumultuaria, sin uso de armas, resistan o -- ataquen a la autoridad para impedir el libre ejercicio de sus - funciones con alguna de las finalidades a que se refiere el artículo 132.

A quienes dirijan, organicen, inciten, compelan o patrocinen económicamente a otros para cometer el delito de sedición, se les aplicará la pena de cinco a quince años de prisión y -- multa hasta de veinte mil pesos.

CAPITULO IV

Motín

ARTICULO 131.- Se aplicará la pena de seis meses a siete años de prisión y multa hasta de cinco mil pesos, a quienes para hacer uso de un derecho o pretextando su ejercicio o para evitar el cumplimiento de una ley, se reúnan tumultuariamente y pertuben el orden público con empleo de violencia en las personas o sobre las cosas, o amanecen a la autoridad para intimidarla u obligarla a tomar alguna determinación.

A quienes dirijan, organicen, inciten, compelan o patrocinen económicamente a otros para cometer el delito de motín, se les aplicará la pena de dos a diez años de prisión y multa hasta de quince mil pesos.

CAPITULO V

Rebelión

ARTICULO 132.- Se aplicará la pena de dos a veinte años de prisión y multa de cinco mil a cincuenta mil pesos a los que, no siendo militares en ejercicio, con violencia y uso de armas traten de:

I.- Abolir o reformar la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

II.- Reformar, destruir o impedir la integración de las instituciones constitucionales de la Federación, o su libre ejercicio; y

III.- Separar o impedir el desempeño de su cargo a alguno de los altos funcionarios de la Federación mencionados en el artículo 2o. de la Ley de Responsabilidades de los Funcionarios y Empleados de la Federación, del Distrito Federal y Territorios Federales y de los Altos Funcionarios de los Estados.

ARTICULO 133.- Las penas señaladas en el artículo anterior se aplicarán al que residiendo en territorio ocupado por el Gobierno Federal, y sin mediar coacción física o moral, proporcione a los rebeldes, armas, o invida que las tropas del Gobierno reciban estos auxilios. Si residiere en territorio ocupado por los rebeldes, la prisión será de seis meses y cinco años.

Al funcionario o empleado público de los Gobiernos Federal o Estatales, o de los Municipios, de organismos públicos descentralizados, de empresas de participación estatal, o de servicios públicos, federales o locales, que teniendo por razón de su cargo documentos o informes de interés estratégico, los proporcione a los rebeldes, se le aplicará pena de cinco a -- cuarenta años de prisión y multa de cinco mil a cincuenta mil pesos.

ARTICULO 134.- Se aplicará la pena de -- dos a veinte años de prisión y multa de cinco mil a cincuenta mil pesos a los que, no siendo militares en ejercicio, -- con violencia y uso de armas, atenten contra el Gobierno de alguno de los Estados de la Federación, contra sus instituciones constitucionales o para lograr la separación de su -- cargo de alguno de los altos funcionarios del Estado, cuando interviniendo los Poderes de la Unión en la forma prescrita por el artículo 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los rebeldes no depongan las armas.

ARTICULO 135.- Se aplicará la pena de -- uno a veinte años de prisión y multa hasta de cincuenta mil pesos al que:

I.- En cualquier forma o por cualquier medio invite a una rebelión;

II.- Residiendo en territorio ocupado por el Gobierno:

a).- Oculte o auxilie a los espías o exploradores de los rebeldes, sabiendo que lo son:

b).- Mantenga relaciones con los rebeldes, para proporcionarles noticias concernientes a las operaciones militares u otras que les sean útiles.

III.- Voluntariamente sirva un empleo, cargo o comisión en lugar ocupado por los rebeldes, salvo que actúe coaccionado o por razones humanitarias.

Art. 136.- A los funcionarios o agentes del Gobierno y a los rebeldes que después del combate causen directamente o por medio de órdenes, la muerte a los prisioneros, se les aplicará la pena de prisión de quince a treinta años y multa de diez mil a veinte mil pesos.

Art.- 137.- Cuando durante una rebelión se cometan los delitos de homicidio, robo, secuestro, despojo, incendio, saqueo u otros delitos, se aplicarán las reglas del concurso.

Los rebeldes no serán responsables de los homicidios ni de las lesiones inferidas en el acto de un combate, pero de los que se causen fuera del mismo, serán responsables tanto el que los mande como el que los permita y los que inmediatamente les ejecuten.

Art. 138.- No se aplicará pena a los que depongan las armas antes de ser tomados prisioneros, si no hubiesen cometido alguno de los delitos mencionados en el artículo anterior.

CAPITULO VI

Terrorismo

Art. 139.- Se impondrá pena de prisión de dos a cuarenta años y multa hasta de cincuenta mil pesos sin perjuicio de las penas que correspondan por los delitos que resulten, al que utilizando explosivos, sustancias tóxicas, armas de fuego o por incendio, inundación o por cualquier otro medio violento, realice actos en contra de las personas, las cosas o servicios al público, que produzcan alarma, temor, terror en la población o en un grupo o sector de ella, para perturbar la paz pública, o tratar de menoscabar la autoridad del Estado, o presionar a la autoridad para que tome una determinación.

Se aplicará pena de uno a nueve años de prisión y multa hasta de diez mil pesos, al que teniendo conocimiento de las actividades de un terrorista y de su identidad, no lo haga saber a las autoridades.

CAPITULO VII

Sabotaje

Art.- 140.- Se impondrá pena de dos a veinte años de prisión y multa de mil a cincuenta mil pesos, al que dañe, destruya o ilícitamente entorpezca vías de comunicación, servicios públicos, funciones de las dependencias del Estado, organismos públicos descentralizados, empresas de participación estatal o sus instalaciones; plantas

siderúrgicas, eléctricas o de las industrias básicas; centros de producción o distribución de artículos de consumo necesario, de - armas, municiones o implementos bélicos, con el fin de trastornar la vida económica del país o afectar su capacidad de defensa.

Se aplicará pena de seis meses a cinco años de prisión y multa hasta de cinco mil pesos, al que teniendo conocimiento de las actividades de un saboteador y de su identidad, no lo haga saber a las autoridades.

CAPITULO VIII

Conspiración

Art.- 141.- Se impondrá pena de uno a nueve - años de prisión y multa hasta de diez mil pesos a quienes resuelvan de concierto cometer uno o varios de los delitos del presente Título y acuerden los medios de llevar a cabo su determinación.

CAPITULO IX

Disposiciones comunes para los capítulos de este Título.

Art.- 142.- Al que instigue, incite o invite - a la ejecución de los delitos previstos en este Título se le aplicará la misma penalidad señalada para el delito de que se trate, a excepción de lo establecido en el segundo párrafo del artículo 130, en el segundo párrafo del artículo 131 y en la fracción I del artículo 135, que conservan su penalidad específica.

Al que instigue, incite o invite a militares en ejercicio a la ejecución de los delitos a que se refiere este Título, se le -

aplicará pena de cinco a cuarenta años de prisión.

Art.- 143.- Cuando de la comisión de los delitos a que se refiere el presente Título resultaren otros delitos, se estará a las reglas del concurso

Además de las penas señaladas en este Título se impondrá a los responsables si fueren mexicanos, la suspensión de sus derechos políticos por un plazo hasta de diez años, que se computará a partir del cumplimiento de su condena. En los delitos comprendidos en los capítulos I y II del presente Título, impondrá la suspensión de tales derechos, hasta por cuarenta años.

Art.- 144.- Se consideran delitos de carácter -- político los de rebelión, sedición, motín y el de conspiración para -- cometerlos.

Art.- 145.- Se aplicará pena de cinco a cuarenta años de prisión y multa de cinco mil a cincuenta mil pesos al funcionario o empleado de los Gobiernos Federales o Estatales, o de los Municipios, de organismos públicos descentralizados, de empresas de participación estatal o de servicios públicos, federales o locales, que incurran en alguno de los delitos previstos por este Título.

Esta breve reseña que hemos hecho de la extradición ha sido con el propósito de situar los denominados delitos políticos como figura respecto a la cual en ningún momento y bajo ningún concepto puede proceder la extradición.

A este respecto es importante señalar que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 15 en el capítulo de Garantías Individuales, en forma clara y expresamente prohíbe la celebración de tratados para la extradición de reos políticos.

En la práctica de los Estados la exclusión de los delitos políticos en la extradición, constituye hoy un principio universalmente consagrado, aunque sin existir acuerdo perfecto sobre la definición de los crímenes políticos.

V.- CONVENIOS.

a).- "Los tratados son por excelencia la manifestación más objetiva de la vida de relación de los miembros de la comunidad internacional. Pueden definirse en sentido amplio como los acuerdos entre dos o más estados soberanos para crear, para modificar o para extinguir una relación jurídica entre ellos", con estas breves palabras, el maestro César Sepúlveda conceptúa en forma clara y precisa todo el contenido de lo que es un tratado.

Los tratados han recibido muchas denominaciones entre las que podemos mencionar acuerdos, pactos, convenciones, compromisos, convenios y muchos otros.

Nosotros utilizaremos la denominación "convenio", por ser la generalmente aplicada en lo referente a materia aeronáutica; a glosa de ejemplo vemos constantemente que los diferentes Estados celebran Convenios Bilaterales para la utilización de rutas, de medios y de facilidades.

Asimismo, hemos mencionado en capítulos anteriores, los diferentes Convenios Multilaterales, que han venido rigiendo la materia aeronáutica y que han sido la base para la creación de este nuevo Derecho.

Los convenios, para ser considerados como tales, deben reunir determinadas características y constar de ciertos elementos.

En primer lugar, los Estados, deben tener capacidad, la cual es atributo propio de la soberanía de los - mismos, es decir, sólo los Estados soberanos pueden concertar convenios.

En segundo lugar, debe existir el consentimiento, el cual debe ser expresado por los órganos de representación competentes del Estado, el que se contiene en el Derecho Interno de cada Estado.

En tercer lugar, tenemos el objeto que debe ser lícito, y esa licitud deberá ser tanto con respecto al Derecho Internacional como al Derecho Interno.

En México, el Artículo 89, fracción X, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, otorga la facultad de expresar el consentimiento del Estado al Presidente de la República, quien a su vez delega esa facultad en pleni

potenciarios que al efecto él señala. En este punto hay que hacer notar que para que su consentimiento tenga toda la fuerza requiere someter el convenio que suscriba a la ratificación del Congreso Federal.

"Artículo 89.- Son facultades del Presiden
te de la República: . . . X.- Dirigir las negociaciones diplo-
máticas y celebrar tratados con las potencias extranjeras, some-
tiéndolos a la ratificación del Congreso Federal".

b).-- Entre las convenciones más importantes que nos permiten apreciar la forma en que se desarrolló la actividad aero náutica hasta nuestros días, las trataremos a continuación en forma concisa a fin de objetivar esta materia.

CONVENCION INTERNACIONAL DE NAVEGACION AEREA-PARIS, 1919.- CONVENCION IBERO-AMERICANA DE NAVEGACION AEREA. MADRID, 1926.- CONVENCION PANAMERICANA DE - - AVIACION COMERCIAL. HABANA, 1928.

La aviación es una actividad que se desarrolla frecuentemente en el ámbito internacional, tanto por sus finalidades esenciales como por su forma de cumplimiento de esta actividad.

La existencia de la aviación internacional, impone el entendimiento entre las naciones respecto de la forma en que debe desempeñarse esa actividad y a que organización debe estar subordinada. Tales fines se cumplen mediante los pactos de diversas naciones, respecto de cuáles son las reglas uniformes que deben ser las que rijan el desempeño de esta actividad.

Desde el fin del conflicto mundial de 1914-1918, las naciones victoriosas en el conflicto bélico, empeñaron sus esfuerzos para iniciar la organización común que - -

agrupara a los Estados interesados al respecto, con el propósito de establecer, desarrollar y afirmar los diversos aspectos de la actividad aeronáutica.

Es así como llegaron a celebrar, integrándose principalmente por las naciones victoriosas, conocidas como los Aliados, un convenio, dando nacimiento a un organismo de carácter permanente que estuviera encargado de que - cualquier actividad propia de la aviación, se desempeñara en términos de entendimiento y de cooperación entre los Estados, y el cual estableció la comisión internacional de Navegación Aérea, conocida por las siglas CINA la que, en sus primeros tiempos, agrupó exclusivamente a los estados victoriosos en la guerra, recientemente terminada, pero posteriormente tuvo influencia en varios de los estados que habían pertenecido al bando contrario.

En el convenio celebrado para el establecimiento de ese organismo permanente, los Estados convinieron en ciertas normas fundamentales de ejecución y cumplimiento de la actividad.

Se pactó reconocer como un principio - general, la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio - atmosférico correspondiente a su territorio, entendiendo como tal, para los efectos del convenio, tanto el metropolitano co

mo las regiones colonizadas por tal estado y las aguas territoriales adyacentes a esos territorios.

Otro principio fundamental establecido por el convenio, consistió en el derecho de paso inofensivo por el espacio aéreo de todos los estados, con la sola condición de someterse a los preceptos del propio convenio, reservándose los estados el derecho de señalar zonas restringidas a la navegación aérea.

Se convinieron las normas aplicables a la nacionalidad de las aeronaves, a la navegabilidad de éstas, a las licencias de la tripulación y a la promulgación de las normas que deben regir situaciones tales como comunicaciones de tierra y aire, licencias de personal, uso de aparatos radio telegráficos, transportes prohibidos, vuelos y aterrizajes, libros de a bordo, etc., normas reglamentarias contenidas en los llamados Anexos al Convenio y que pueden considerarse como Reglamentos de Aplicación Internacional.

Las naciones que no pertenecían a aquel grupo y que iniciaban sus actividades aeronáuticas, con una raíz común y con intereses similares, celebraron en 1926 un Convenio conocido como "CONVENIO IBERO-AMERICANO DE LA NAVEGA-

CION AEREA", el cual se integró, como su nombre lo indica, con España y las naciones del continente americano de origen ibérico. Este Convenio contuvo fundamentalmente, los mismos preceptos y estipulaciones que fueron materia del convenio - de París de 1919.

El gobierno de los Estados Unidos, excluidos por su propia voluntad del CONVENIO DE PARIS DE 1919, así como por sus antecedentes y origen, del Convenio Ibero- - Americano, consideró que era indispensable que hubiera un pacto entre los países del continente americano que cumpliera las finalidades de organización y de establecimiento de principios generales respecto a la actividad aviatoria.

Ello dió lugar al convenio Iberoamericana no de Navegación Aérea, que estableció generales semejantes a los del Convenio de París, tales como el reconocimiento de la soberanía completa y exclusiva que cada estado tiene sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio, la libertad de paso inofensivo por el espacio aéreo de los Estados conforme - a las condiciones establecidas por ellos mismos, la posibilidad de establecer zonas prohibidas o restringidas a la navegación aérea; también se dedicó a regir los aspectos fundamentales de la actividad aviatoria en el continenete americano, tales como matrícula de las aeronaves, personal de servicio, aero navegabilidad, uso de aeródromos internacionales y otros seme-

jantes, agregó algunos principios distintos, relacionados más directamente con el transporte aéreo; tales como la obligación de usar Aeropuertos Internacionales autorizados, tráfico de pasajeros y carga entre los estados pactantes en el Convenio, - junto con el derecho de establecer reservas y restricciones al transporte comercial y el reconocimiento del derecho de los estados participantes en el Convenio, de celebrar acuerdos o convenios siempre y cuando los mismos se ajustarán a las disposiciones del Convenio Principal.

El organismo creado por el Convenio de París de 1919 o sea la Comisión Internacional de Navegación - Aérea, desempeñó sus funciones hasta estallar la guerra de 1939, pero el organismo convenido en el Convenio Panamericano, conocido como Comisión Panamericana de Aeronáutica, no llegó a funcionar ni a ejercer ninguna de las atribuciones que hubieran - podido corresponderle, pues únicamente actuó en una reunión en el año de 1937.

Ya para terminar la Segunda Guerra Mundial, en noviembre de 1944 los Gobiernos y los Estados beligerantes encabezados por Estados Unidos, por convocatoria del - propio Gobierno Americano, se reunieron en Chicago, con objeto de celebrar una Conferencia que diera como resultado el establecimiento de principios generales para regir la actividad - aviatoria internacional. en términos mundiales, e igualmente

al organismo regulador de esa actividad internacional.

Teniendo lugar, en dicha conferencia, la celebración del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, - conocido como Convenio de Chicago, en el cual se determinan - los principios generales y las normas de carácter internacional de la actividad aviatoria propuestos.

Así mismo se reiteran los principios de - soberanía exclusiva del espacio aéreo sobre el territorio de ca da Estado, se definen los territorios, se clasifican las aerona ves en civiles y de Estado; se confirma el derecho de paso ino- fensivo y el de aterrizaje con fines no comerciales; la necesi- dad de celebrar acuerdos para realizar tráfico de pasajeros y - carga, tanto en servicios no regulares, como en regulares. Tam bién se determina el derecho de establecer zonas prohibidas, a decretar sobre reglamentos del aire y a la autorización de ope- rar en aeropuertos internacionales; se establece lo relativo a las matrículas y a la navegabilidad, así como las licencias del personal dedicado a esta actividad.

Se decide la creación de un organismo inter nacional permanente, cuyos objetivos fundamentales son el desa- rrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en -

todo el mundo para satisfacer las necesidades de los pueblos ofreciendo un transporte aéreo, seguro, regular, eficaz y económico; llevar a cabo la promoción de la seguridad del vuelo y, en general, el desarrollo del transporte aéreo internacional en todos sus aspectos. Además respecto al organismo creado, se determinan sus atribuciones y facultades, así como de los organismos dependientes de la Organización y encargados de ciertas funciones específicas, alguno permanente como la Comisión de Aeronavegación y otros transitorios como las comisiones subordinadas de Transporte Aéreo, sobre base regional o sobre base especializada; la construcción de aeropuertos e instalaciones de carácter colectivo y para aprovechamiento de todo aquel que se dedica a esta actividad internacional; la solución de controversias mediante el procedimiento de arbitraje y sanciones a los Estados por incumplimiento de disposiciones del convenio.

Independientemente del Convenio de Chicago, en la propia Conferencia, se firmaron dos acuerdos: uno, relativo al tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales y el otro referente al Transporte en los Servicios Aéreos Internacionales, estableciendo, el primero de ellos, las dos primeras de las llamadas libertades del aire; consistentes en el privilegio de volar sobre el territorio sin aterrizar y el de aterrizar para fines no comerciales, o sea no de tráfico de pa

sajeros o carga; y el segundo, que confirma las dos primeras libertades y establece las otras tres, que consisten en el privilegio de desembarcar pasajeros y carga provenientes del territorio de nacionalidad de la aeronave, el privilegio de embarcar pasajeros y carga destinados a ese mismo territorio; y en el privilegio de embarcar y desembarcar pasajeros y carga provenientes o destinados al territorio de un tercer Estado, distintos - del de aterrizaje y de la nacionalidad de la aeronave. Este - - Convenio no llegó a entrar en vigor por falta de ratificaciones suficientes, pero el de Tránsito sí fue aprobado por el Senado y se encuentra en vigor.

Se preparó durante varios años y finalmente se firmó en Varsovia en 1929, el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, tuvo como tema fundamental la definición de lo que debe entenderse por transporte aéreo internacional, los casos de transporte sucesivo y continuado y la materia de responsabilidad de los transportistas para con las personas y los bienes que pudieron sufrir daños con motivo del transporte. Este convenio ha estado en vigor desde 1933 y agrupa a 72 Estados.

Además de la unificación lograda por el Convenio de Varsovia, se han celebrado otros Convenios que unifican las reglas de ciertos aspectos de la actividad aviatoria, tales co

mo el Convenio de Ginebra de 1948, sobre Reconocimiento Internacional de Derechos Reales sobre las Aeronaves; el Convenio - para la unificación de reglas relativas al auxilio y salvamento de las aeronaves en el mar, celebrado en Bruselas en Septiembre de 1938; el Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, firmado en Roma en 1952 el protocolo que modificó al Convenio de Varsovia, suscrito en la Haya en 1956, el cual tiene como materia fundamental la confirmación de ciertas disposiciones contenidas en el Convenio original; la simplificación de datos requeridos respecto a los títulos de transporte y el aumento de los límites de responsabilidad por daños causados a pasajeros y carga con motivo del transporte.

A ello hay que agregar el Convenio firmado en la ciudad de Guadalajara en 1962, que es complementario del de Varsovia, el cual modifica en alguna de sus disposiciones y que rige fundamentalmente el transporte aéreo internacional, realizado por un transportista de hecho, distinto del transportista contractual.

Deben considerarse como vigentes en México y regulando, por lo tanto todas las disposiciones y aspectos de la actividad aviatoria, los Convenios siguientes: Varsovia de 1929, Bruselas de 1938, Chicago de 1944, Ginebra de 1948, La Ha

ya de 1956, Guadalajara de 1962, los Convenios anteriormente ci
tados han sido aprobados por el Senado de la República y ratifi
cados por el Poder Ejecutivo.

Respecto al Convenio de Ginebra, debe seña
larse que la aprobación otorgada por el Senado de la República
fue con una reserva expresa, consistente en mantener la preferen
cia de los cfeditos provenientes de cfeditos fiscales y de crédi
tos por aplicación de normas de derecho laboral sobre cualesquie
ra otros, aún los hipotecarios. Esta reserva no ha sido accepta
da por los Estados, salvo por Chile, por lo que no puede tenerse
en vigor este convenio.

En cuanto al Convenio de Roma, el Senado Me
xicano no dió su aprobación en virtud de que contravenía ciertas
disposiciones establecidas en la Ley de Instituciones del Seguro,
por haber previsto la posibilidad de que los operadores de aerona
ves extranjeras, pudieran obtener el seguro de los Estados de su
nacionalidad, por daños en territorio nacional.

c).- México preocupado por lograr una regulación uniforme, tiene como formato tipo de convenio sobre transportes aéreos el siguiente, mismo que por su contenido y redacción resulta obvio comentar.

CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AEREOS, EN
TRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y:

Los Gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos y, considerando que ambos Estados se han adherido a la Convención de Chicago de 7 de diciembre de 1944; y que están animados por el deseo de fomentar las relaciones aeronáuticas entre sus respectivos territorios;
Considerando que es deseable organizar, sobre bases equitativas de igualdad, y reciprocidad, los servicios aéreos regulares entre los dos países, a fin de lograr una mayor cooperación en el campo del transporte aéreo internacional;
Desean concluir un Convenio que facilite la consecución de los objetivos mencionados, y han convenido en lo siguiente:

Artículo I

Para la aplicación del presente Convenio;

a).- El término "Convenio" significa el presente Convenio y el Cuadro de Rutas anexo al mismo;

b).- La expresión "autoridades aeronáuticas competentes" significa en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y en el caso de . . . o, en ambos casos, cualesquiera persona u organismo que sea designado para asumir las funciones actualmente ejercidas por dichas de-

pendencias;

c).- la expresión "empresa de transporte aéreo designada" significa la empresa que una de las Partes Contratantes haya elegido para explotar los servicios convenidos - respecto de la cual se haya hecho notificación a las autoridades aeronáuticas competentes de la otra Parte Contratante, de acuerdo con las disposiciones del Artículo III del presente Convenio.

d).- el término "ruta especificada" significa la ruta descrita en el Cuadro de Rutas adjunto a este Convenio.

e).- los términos "Territorio", "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional" y "escala para fines no comerciales", tendrán para los propósitos del presente Convenio la significación que les atribuye la Convención de Aviación Civil Internacional de Chicago, del 7 de diciembre de 1944 en los Artículos 2 y 96.

Artículo II

1.- Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio con el fin de establecer servicios aéreos en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.

2.- Salvo lo estipulado en el presente Convenio la empresa aérea designada por cada Parte Contratante coza-

rá en la explotación de los servicios internacionales, de los siguientes derechos:

a).- Atravesar el territorio de la otra Parte Contratante - sin aterrizar en el mismo;

b).- Hacer escalas para fines no comerciales en dicho territorio;

c).- Embarcar y desembarcar en tráfico internacional en dicho territorio, en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas pasajeros, carga y correo.

3.- La circunstancia de que tales derechos - no sean ejercidos inmediatamente no impedirá que la empresa aérea de la Parte Contratante a la cual se hayan concedido tales derechos inaugure posteriormente servicios aéreos en las rutas especificadas en dicho Cuadro de Rutas.

Artículo III

1.- A partir de la entrada en vigor del presente Convenio, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes deberán comunicarse a la brevedad posible las informaciones concernientes a las autorizaciones dadas para explotar las rutas mencionadas en el Cuadro de Rutas.

2.- El servicio aéreo de una ruta especificada, podrá ser inaugurado por la empresa aérea ya sea inmediatamente o en una fecha futura, a opción de la Parte Contratante a la -

cual se conceden los derechos, después de que esa Parte hubiere designado a dicha empresa aérea para dar servicio en esa ruta y una vez otorgado por la otra Parte Contratante, el permiso correspondiente. Dicha otra Parte Contratante está obligada a otorgarlo, exigiendo a la empresa aérea designada que llene los requisitos de las autoridades aeronáuticas competentes de dicha Parte Contratante, conforme a las leyes y reglamentos ordinariamente aplicados por dichas autoridades.

Artículo IV

Cada Parte Contratante se reserva el derecho de no conceder o de revocar a la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante el permiso para prestar un servicio aéreo cuando no tenga pruebas suficientes de que la proporción mayoritaria de la propiedad y el control efectivo de dicha empresa aérea están en manos de nacionales de la otra Parte Contratante, o en el caso de que dicha empresa aérea no cumpliera con las leyes y reglamentos mencionados en el presente Convenio o en el caso de que la empresa aérea o el Gobierno que la designe dejaren de llenar las condiciones bajo las cuales se otorgan los derechos, de conformidad con este Convenio o en el caso de que la empresa aérea designada no cumpliera con las condiciones contenidas en el permiso concedido.

Artículo V

1.- Las Leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de las aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional, o relati

vas a la operación y navegación de tales aeronaves mientras se encuentran dentro de su territorio, serán aplicados a las aeronaves de la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante y serán cumplidos por dichas aeronaves a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte Contratante y mientras están dentro de él.

2.- Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión, en su territorio, la permanencia y la salida -- de los pasajeros, la tripulación, la carga y el correo, tales como reglamentos de entrada, salida, despacho, migración, aduana y sanidad se aplican a los pasajeros, la tripulación, la carga y el correo transportados por las aeronaves de la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte Contratante o mientras aquellos se encuentran en dicho territorio.

Artículo VI

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias, expedidos o convalidados por una Parte Contratante, que estuvieren en vigor, serán aceptados como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de operación en las rutas y servicios estipulados en este Convenio, bajo la condición de que los requisitos que se hayan exigido para expedir o convalidar dichos certificados o licencias, sean igualmente o más elevados que las normas mínimas establecidas de conformidad con la Convención de Chicago sobre Aviación Civil Internacional.

Cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar para fines de vuelo sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y las licencias concedidas a sus propios nacionales por otro Estado.

Artículo VII

1.- Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan a las aeronaves de la otra Parte, tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos y otras facilidades bajo su autoridad. Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes conviene en que dichas tarifas no serán mayores que las aplicadas por el uso de dichos aeropuertos y facilidades por sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios internacionales similares.

2.- Los aceites lubricantes, los materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, herramientas y los equipos especiales para el trabajo de mantenimiento, así como las provisiones introducidos en el territorio de una parte Contratante por la otra Parte Contratante, para uso exclusivo de las aeronaves de dicha parte Contratante, estarán exentos, a base de reciprocidad, de los impuestos de aduana, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes nacionales.

3.- El combustible, los aceites lubricantes, otros materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones que se retuvieren a bordo de las aeronaves de las empresas aéreas designadas serán exonerados, a base de reciprocidad, a su llegada al territorio de la otra Parte Contratante o a su salida de él, de impuestos de aduana, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes, aún cuando dichos artículos sean usados o consumidos por dichas aeronaves en vuelo dentro del referido territorio.

4.- El combustible, los aceites lubricantes, otros materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones que se pongan a bordo de las aeronaves de la empresa aérea de una de las Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante y usados en servicios internacionales, estarán exentos, a base de reciprocidad, de impuestos de aduana, de derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes similares.

Artículo VIII

1.- Las Partes Contratantes convienen en que las empresas aéreas designadas gozarán de un tratamiento que les permita explotar en forma justa, equitativa y recíproca los servicios aéreos entre los territorios de ambas Partes Contratantes,

y se tomarán en consideración los intereses de las empresas aéreas de las propias Partes Contratantes a fin de no afectarlos indebidamente.

2.- Las Partes Contratantes reconocen que la frecuencia de los servicios de las empresas designadas, la capacidad ofrecida por dichos servicios, así como las modificaciones del tipo de aeronaves que signifiquen cambios sustanciales en los servicios acordados, serán determinadas por acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

Artículo IX

1.- La fijación de tarifas se hará conforme a niveles razonables, teniendo especialmente en cuenta la economía de la explotación, un beneficio normal, las tarifas aplicadas por otras empresas que exploten la misma ruta -en todo o en parte- y las características que presente cada servicio.

2.- Las tarifas que se apliquen al tráfico embarcado o desembarcado en una de las escalas de la ruta no podrán ser inferiores a las aplicadas para el mismo transporte por las empresas de la Parte Contratante que exploten servicios locales o regionales, en el sector correspondiente de ruta.

3.- La fijación de las tarifas aplicables a los servicios convenidos entre los sitios del territorio (de que se trate) y del territorio mexicano que se mencionan en los Cuadros anexos, se hará, dentro de lo posible mediante acuerdo entre las empresas designadas (la que se trate) y mexicanas.

Para ese efecto, las empresas podrán proceder:

a).- Mediante la aplicación de resoluciones que hayan sido adoptadas siguiendo el procedimiento de fijación de tarifas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

b).- Mediante acuerdo directo después de consultar, si es del caso, con las empresas de transporte aéreo de terceros países que ejecuten en todo o en parte el mismo recorrido.

4.- Las tarifas deberán ser sometidas a - aprobación de las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante por lo menos cuarenta y cinco (45) días antes de la fecha prevista para su entrada en vigencia.

Las tarifas que se presenten a aprobación comprenderán el recorrido desde el punto de origen hasta el punto en que se cambie la aeronave o el número de vuelo.

5.- Si una de las Partes Contratantes manifiesta su desacuerdo con la tarifa que le haya sido sometida conforme a las disposiciones del párrafo 4 anterior, la tarifa objetada no podrá entrar en vigor; la Parte inconforme comunicará su desacuerdo a la otra Parte Contratante por lo menos 30 días antes de la fecha propuesta para la entrada en vigor de la tarifa y las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se esforzarán en obtener un arreglo satisfactorio.

6.- En caso de desacuerdo entre las Partes Contratantes sobre la aprobación de tarifas, se recurrirá a los medios previstos en el Artículo XI del Convenio.

Artículo X

1.- Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en todo momento solicitar la celebración de consultas entre las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes con el propósito de discutir la interpretación, aplicación o modificación de este Convenio. Dichas consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días, contados a partir de la fecha en que se reciba la petición hecha por el Ejecutivo Federal, su representante o por la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos, según fuere el caso. Si se llegare a un acuerdo sobre la modificación del Convenio,

dicho acuerdo será formalizado mediante un Canje de Notas diplomáticas.

2.- Las enmiendas así aprobadas entrarán en vigor provisionalmente a partir de la fecha del Canje de Notas y definitivamente en la fecha que ambas Partes Contratantes convengan, una vez que hayan obtenido la aprobación que cada una de ellas requiera de acuerdo con sus respectivos procedimientos constitucionales, en un Canje de Notas adicional.

Artículo XI

Excepto en aquellos casos en que este Convenio disponga otra cosa, cualquier discrepancia entre las Partes Contratantes relativa a su interpretación o aplicación, que no pueda ser resuelta por medio de consultas directas, será sometida a los medios de arreglo pacífico de diferencias reconocidos por el Derecho Internacional.

Artículo XII

Este Convenio y sus enmiendas serán registrados en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional conforme a lo dispuesto en el Artículo 83 de la Conven

ción abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

Artículo XIII

Si empezare a regir una convención general y multilateral de transporte aéreo aceptada por ambas Partes Contratantes, el presente Convenio será modificado para ajustarlo a las disposiciones de dicha Convención.

Artículo XIV

Cada Parte Contratante podrá en cualquier momento notificar a la otra Parte su deseo de poner término a es te Convenio. Dicha notificación será hecha simultáneamente al - Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso, este Convenio expirará seis (6) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que la citada notificación haya sido retirada de común acuerdo antes del transcurso de dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusara recibo de la notificación, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de haber llegado al Consejo de la Organización de - Aviación Civil Internacional.

BIBLIOTECA CENTRAL
U. N. A. M.

Artículo XV

A menos que una de las Partes manifieste su intención de ponerle fin antes, en los términos del Artículo XIV, el presente Convenio tendrá una duración de 3 años a partir de la fecha de la firma y podrá ser renovado por otro período de 3 años y así sucesivamente mediante Canje de Notas diplomáticas.

Artículo XVI

El presente Convenio se aplicará provisoriamente a partir de la fecha de su firma y entrará en vigor definitivamente en una fecha que será fijada en un Canje de Notas diplomáticas, el cual deberá efectuarse una vez que las Partes - Contratantes hayan cumplido con sus respectivos procedimientos constitucionales.

En fe de lo cual los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

Hecho por duplicado en la Ciudad (donde se trate) en idioma español.

CONVENIO
SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS
A BORDO DE LAS AERONAVES.

Firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963.

ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.

Los Estados partes en el presente Convenio han acordado
lo siguiente:

CAPITULO I.- CAMPO DE APLICACION DEL CONVENIO.

ARTICULO I.

1.- El presente Convenio se aplicará a:

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

2.- A reserva de lo dispuesto en el Capítulo III, este Conve
nio se aplicará a las infracciones cometidas y a los actos -
ejecutados por una persona a bordo de cualquier aeronave ma-
triculada en un Estado Contratante mientras se halle en vue-
lo, en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra -
zona situada fuera del territorio de un Estado.

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

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

ARTICULO II.

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

CAPITULO II.- JURISDICCION.

ARTICULO III.

1.- El estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo.

2.- Cada Estado Contratante deberá tomar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula - sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.

3.- El presente Convenio, no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

ARTICULO IV.

El Estado Contratante que no sea el de matrícula no podrá perturbar el vuelo de una aeronave a fin de ejercer su jurisdicción penal sobre una infracción cometida a bordo más que en los casos siguientes:

- a).- La infracción produce efectos en el territorio de tal Estado.
- b).- La infracción ha sido cometida por o contra un nacional de tal Estado o una persona que tenga su residencia permanente en el mismo.
- c).- La infracción afecta a la seguridad de tal Estado.
- d).- La infracción constituye una violación de los reglamentos sobre vuelo o maniobra de las aeronaves, vigentes en tal Estado;
- e).- Cuando sea necesario ejercer la jurisdicción para cumplir las obligaciones de tal Estado de conformidad con un acuerdo internacional multilateral.

CAPITULO III.- FACULTADES DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE.

ARTICULO V.

1.- Las disposiciones de este Capitulo no se aplicarán a las infracciones ni a los actos cometidos o a punto de cometerse por una persona a bordo de una aeronave en vuelo en el espacio aéreo del Estado de matrícula o sobre la alta mar u otra zona situada fuera del territorio de un Estado, a no ser que el último punto de despegue o el próximo punto de aterrizaje previsto se hallen 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.

2.- No obstante lo previsto en el Artículo I, párrafo 3, se considerará, a los fines del presente Capitulo, que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque. En caso de aterrizaje forzoso, las disposiciones de este Capitulo continuarán aplicándose a las infracciones y actos cometidos a bordo hasta que las autoridades competentes de un Estado se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes en la misma.

ARTICULO VI.

1.- Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo una infracción o un acto previsto en el Artículo I, párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias;

- a).- Para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma;
- b).- Para mantener el buen orden y la disciplina a bordo;
- c).- Para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.

2.- El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de los pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave, de las personas y de los bienes en la misma.

ARTICULO VII.

1.- Las medidas coercitivas impuestas a una persona conforme a lo previsto en el Artículo VI, no continuarán aplicándose más allá de cualquier punto de aterrizaje, a menos que:

- a).- Dicho punto se halle en el territorio de un Estado no Contratante y sus autoridades no permitan desembarcar a tal persona, o las medidas coercitivas se han impuesto de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo VI, párrafo 1 c), para permitir su entrega a las autoridades competentes; o
- b).- la aeronave haga un aterrizaje forzoso y el comandante de la aeronave no pueda entregar a la persona a las autoridades competentes; o
- c).- Dicha persona acepte continuar el transporte sometida a las medidas coercitivas.

2.- Tan pronto como sea factible y, si es posible, antes de aterrizar en el Estado con una persona a bordo, sometida a las medidas coercitivas de acuerdo con el Artículo VI, el comandante de la aeronave notificará a las autoridades de tal Estado el hecho de que una persona se encuentra a bordo sometida a dichas medidas coercitivas y las razones de haberlas adoptado.

ARTICULO VIII.

1.- El comandante de la aeronave podrá, siempre que sea necesario a los fines previstos en el Artículo VI, párrafo 1 a) ó b), desembarcar en el territorio de cualquier Estado en el que aterrice la aeronave a cualquier persona sobre la que tenga razones fundadas para creer que ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo de la aeronave, un acto previsto en el Artículo I, párrafo 1 b).

2.- El comandante de la aeronave comunicará a las autoridades del Estado donde desembarque a una persona, de acuerdo con lo previsto en el presente Artículo, el hecho de haber efectuado tal desembarque y las razones de ello.

ARTICULO IX.

1.- El comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado Contratante en cuyo territorio aterrice la aeronave a cualquier persona, si tiene razones fundadas para creer que dicha persona ha cometido a bordo de la aeronave un acto que, en su opinión, constituye una infracción grave de acuerdo con las leyes penales del Estado de matrícula de la aeronave.

2.- El comandante de la aeronave, tan pronto como sea factible, y, si es posible, antes de aterrizar en el territo

rio de un Estado Contratante con una persona a bordo a la que se proponga entregar de conformidad con el párrafo anterior, notificará a las autoridades de dicho Estado su intención de entregar dicha persona y los motivos que tenga para ello.

3.- El comandante de la aeronave suministrará a las autoridades a las que entregue cualquier presunto delincuente de conformidad con lo previsto en el presente Artículo, las pruebas e inconformes que, de acuerdo con las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, se encuentran en su posesión legítima.

ARTICULO X

Por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en este Convenio, el comandante de la aeronave, los demás miembros de la tripulación, los pasajeros, el propietario, el operador de la aeronave y la persona en cuyo nombre se realice el vuelo no serán responsables en procedimiento alguno por razón de cualquier trato sufrido por la persona objeto de dichas medidas.

CAPITULO IV.- APODERAMIENTO ILICITO DE UNA AERONAVE.

ARTICULO XI.

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

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

ARTICULO XII

Todo Estado Contratante permitirá al comandante de una - aeronave matriculada en otro Estado Contratante que desembarque a cualquier persona conforme a lo dispuesto en el Artículo 8, - párrafo 1.

ARTICULO XIII

1.- Todo Estado Contratante aceptará la entrega de cualquier persona que el comandante de la aeronave le entregue en virtud del Artículo IX, párrafo 1.

2.- Si un Estado Contratante considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención o tomará otras medidas para asegurar la presencia de cualquier persona que se presuma que ha cometido uno de los actos a que se refiere el Artículo XI, párrafo 1, así como de cualquier otra persona que le haya sido entregada. La detención y demás medidas se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea razonablemente necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

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

4.- El Estado Contratante al que sea entregada una persona en virtud del Artículo IX, párrafo 1, o en cuyo territorio aterrice una aeronave después de haberse cometido alguno de los actos previstos en el artículo XI, párrafo 1, procederá inmediatamente a una investigación preliminar sobre los hechos.

5.- Cuando un Estado, en virtud de este Artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente al Estado de matrícula de la aeronave y al Estado del que sea nacional el detenido, y

si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados tal detención y las circunstancias que la justifican. - El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista - en el párrafo 4. del presente Artículo, comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone proceder contra dicha persona.

ARTICULO XIV

1.- Cuando una persona, desembarcada de conformidad con el Artículo VIII, párrafo 1, entregada de acuerdo con el Artículo IX, párrafo 1, o desembarcada después de haber cometido alguno de los actos previstos en el Artículo XI, párrafo 1, no pueda - o no desee proseguir el viaje, el Estado de aterrizaje si rehusa admitirla y se trata de una persona que no sea nacional del mismo ni tenga en él su residencia permanente, podrá enviarla al territorio del Estado del que sea nacional o residente permanente o al del Estado donde inició su viaje aéreo.

2.- El desembarque, la entrega, la detención o la adopción de las medidas aludidas en el Artículo XIII, párrafo 2, o el envío de la persona conforme al párrafo anterior del presente artículo no se considerarán como admisión en el territorio del Estado Contratante interesado a los efectos de sus leyes relati

vas a la entrada o admisión de personas y ninguna disposición del presente Convenio afectará a las leyes de un Estado Contratante, que regulen la expulsión de personas de su territorio.

ARTICULO XV

1.- A reserva de lo previsto en el Artículo precedente, - cualquier persona desembarcada de conformidad con el Artículo VIII, párrafo 1, entregada de acuerdo con el Artículo IX, párrafo 1, o desembarcada después de haber cometido alguno de los actos previstos en el Artículo XI, párrafo 1, que desee continuar su viaje, podrá hacerlo tan pronto como sea posible hacia el punto de destino que elija, salvo que su presencia sea necesaria de acuerdo con las leyes del Estado de aterrizaje para la instrucción de un procedimiento penal o de extradición.

2.- Sin perjuicio de lo dispuesto en sus leyes sobre entrada, admisión, expulsión y extradición, el Estado Contratante en cuyo territorio sea desembarcada una persona, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo VIII, párrafo 1, o entregada de conformidad con el Artículo IX, párrafo 1, o desembarque una persona a la que se impute alguno de los actos previstos en el Artículo XI, párrafo 1, le concederá en orden a su protección y seguridad un trato no menos favorable que el dispensado a sus nacionales en las mismas circunstancias.

CAPITULO VI.- OTRAS DISPOSICIONES.

ARTICULO XVI

1.- Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves matriculadas en un Estado Contratante serán consideradas, a los fines de extradición, como si se hubiesen cometido, no sólo en lugar en el que hayan ocurrido, sino también en el territorio del Estado de matrícula de la aeronave.

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

ARTICULO XVII

Al llevar a cabo cualquier medida de investigación o arresto o al ejercer de cualquier otro modo jurisdicción en materia de infracciones cometidas a bordo de una aeronave, los Estados Contratantes deberán tener muy en cuenta la seguridad y demás intereses de la navegación aérea, evitando el retardar innecesariamente a la aeronave, los pasajeros, los miembros de la tripulación o la carga.

ARTICULO XVIII

Si varios Estados Contratantes constituyen organizaciones

de explotación en común u organismos internacionales de explotación, que utilicen aeronaves no matriculadas en un Estado determinado; designarán, según las modalidades del caso, cuál de ellos se considerará como Estado de matrícula a los fines del presente Convenio y lo comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional que lo notificará a todos los Estados Partes en el presente Convenio.

CAPITULO VII.- DISPOSICIONES FINALES.

ARTICULO XIX

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

ARTICULO XX

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

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

ARTICULO XXI

1.- Tan pronto como doce Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día, a contar del depósito del duodécimo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifique después de esa fecha, entrará en vigor el nonagésimo día a partir de la fecha de depósito de su instrumento de ratificación.

2.- Tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, será registrado ante el Secretario General de las Naciones Unidas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO XXII

1.- Después de su entrada en vigor, el presente Convenio quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

2.- La adhesión de un Estado se efectuará mediante el depósito del correspondiente instrumento de adhesión ante la

Organización de Aviación Civil Internacional, el cual tendrá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha de depósito.

ARTICULO XXIII

1.- Los Estados Contratantes podrán denunciar este Convenio notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2.- La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la notificación de dicha denuncia.

ARTICULO XXIV

1.- Las controversias que surjan entre dos o más Estados Contratantes con respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no puedan solucionarse mediante negociaciones se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.

2.- Todo Estado, en el momento de la firma o ratificación de este Convenio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado por el párrafo anterior ante ningún Estado que haya formulado dicha reserva.

3.- Todo Estado Contratante que haya formulado la reserva prevista en el párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO XXV

Con excepción de lo dispuesto en el artículo XXIV, el presente Convenio no podrá ser objeto de reservas.

ARTICULO XXVI

La Organización de Aviación Civil Internacional notificará a todos los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados:

a).- toda firma del presente Convenio y la fecha de la misma.

.

- b).- el depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión y la fecha en que se hizo;
- c).- la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con el primer párrafo del Artículo 21;
- d).- toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción; y
- e).- toda declaración o notificación formulada en virtud -
del artículo XXIV y la fecha de su recepción.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

HECHO en Tokio el día catorce de septiembre de 1973, en tres textos auténticos, redactados en los idiomas español, francés e inglés.

El presente Convenio será depositado en la Organización de -
Aviación Civil Internacional, donde quedará abierto a la firma, de conformidad con el Artículo 19, y dicha Organización transmitirá copias legalizadas del mismo a todos los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

CONVENIO PARA LA REPRESION DEL APODERAMIENTO ILICITO DE

AERONAVES

PREAMBULO

LOS ESTADOS PARTES DEL PRESENTE CONVENIO.

CONSIDERANDO que los actos ilícitos de apoderamiento o ejercicio del control de aeronaves en vuelo ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, afectan gravemente a la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil;

CONSIDERANDO que la realización de tales actos les preocupa gravemente;

CONSIDERANDO que, a fin de prevenir tales actos, es urgente prever las medidas adecuadas para sancionar a sus autores,

HAN CONVENIDO LO SIGUIENTE:

Artículo I

Comete un delito (que en adelante se denominará " el delito ") toda persona que, a bordo de una aeronave en vuelo,
a).- ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodera de tal -

. . .

aeronave, ejerza el control de la misma, o intente cometer cualquiera de tales actos.

b).- sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cualquiera de tales actos.

Artículo 2

Los Estados Contratantes se obligan a establecer para el delito penas severas.

Artículo 3

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

2. El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves -- utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

3. El presente Convenio se aplicará solamente si el lugar de despegue o el de aterrizaje real de la aeronave, a bordo de la cual se cometa el delito, está situado fuera del territorio --

. . .

del Estado de su matrícula, ya se trate de una aeronave en -
vuelo internacional, ya en vuelo interno.

4. En los casos previstos en el artículo 5, no se aplicará el presente Convenio si el lugar de despegue y el de aterrizaje real de la aeronave, a bordo de la cual se cometa el delito, están situados en el territorio de uno solo de los Estados referidos en dicho Artículo.

5. No obstante, lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 del presente artículo, se aplicarán los artículos 6, 7, 8 y 10, cualquiera que sea el lugar de despegue o de aterrizaje real de la aeronave, si el delincuente o el presunto delincuente es hallado en el territorio de un Estado sitinto del de matrícula de dicha aeronave.

Artículo 4

1. Cada Estado contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre el delito y sobre cualquier acto de violencia cometido por el presunto delincuente contra los pasajeros o la tripulación, en relación directa con el delito, en los casos -
siguientes:

a) si el delito se comete a bordo de una aeronave matriculada en tal Estado;

b) si la aeronave, a bordo de la cual se comete el delito, -
aterriza en su territorio con el presunto delincuente todavía a --
bordo;

. . .

c) si el delito se comete a bordo de una aeronave dada en arrendamiento sin tripulación a una persona que en tal Estado tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente.

2. Asimismo, cada Estado Contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre el delito en el caso de que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición, conforme al artículo 8, a los Estados previstos en el párrafo 1 del presente artículo.

3. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

Artículo 5

Los Estados Contratantes que constituyan organizaciones de explotación en común del transporte aéreo u organismos internacionales de explotación que utilicen aeronaves que sean objeto de una matrícula común o internacional, designarán, con respecto a cada aeronave, según las circunstancias del caso, el Estado de entre ellos que ejercerá la jurisdicción y tendrá las atribuciones del Estado de matrícula de acuerdo con el pre-

. . .

sente Convenio y lo comunicará a la Organización de Aviación Civil Internacional, que lo notificará a todos los Estados Partes en el presente Convenio.

Artículo 6

1. Todo Estado Contratante en cuyo territorio se encuentre el delincuente o el presunto delincuente, si considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención o tomará -- otras medidas para asegurar su presencia. La detención y demás --- medidas se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

2. Tal Estado procederá inmediatamente a una investigación preliminar de los hechos.

3. La persona detenida de acuerdo con el párrafo 1 del presente artículo tendrá toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo.

4. Cuando un Estado, en virtud de este artículo detenga a una persona, notificará inmediatamente tal detención y las circunstancias -- que la justifican, al Estado de matrícula de la aeronave al Estado mencionado en el artículo 4, párrafo 1 c), al Estado del que sea nacional

el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 2 del presente artículo, comunicará sin dilación sus resultados a los Estados, antes mencionados e indicará si se propone ejercer su jurisdicción.

Artículo 7

El Estado Contratante en cuyo territorio sea hallado el - presunto delincuente, si no procede a la extradición del mismo, someterá el caso a sus autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento, sin excepción alguna y con independencia de que el delito - haya sido o no cometido en su territorio. Dichas autoridades tomarán su decisión en las mismas condiciones que las aplicables a los delitos comunes de carácter grave, de acuerdo con la legislación de tal Estado.

Artículo 8

1. El delito se considerará incluido entre los delitos - que den lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados Contratantes. Los Estados Contratantes se comprometen a incluir el delito como caso de extradición en todo tratado de extradición que celebren entre sí en el futuro.

. . .

2. 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.

3. Los Estado 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.

4. A los fines de la extradición entre Estados Contratantes, se considerará que el delito se ha cometido, no solamente en el lugar donde ocurrió, sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción de acuerdo con el artículo 4, párrafo 1.

Artículo 9

1. Cuando se realice cualquier acto de los mencionados en el artículo 1 a) o sea inminente su realización, los Estados Contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

. . .

2. En los casos previstos en el párrafo anterior, cada Estado Contratante en cuyo territorio se encuentren la aeronave, o los pasajeros o la tripulación, facilitará a los pasajeros y a la tripulación la continuación del viaje lo antes posible y devolverá sin demora la aeronave y su carga a los legítimos poseedores.

Artículo 10

1. Los Estados Contratantes se prestarán la mayor ayuda posible por lo que respecta a todo proceso penal relativo al delito y a los demás actos mencionados en el artículo 4. En todos los casos, la ley aplicable para la ejecución de una petición de ayuda será la del Estado requerido.

2. Sin embargo, lo dispuesto en el párrafo precedente no afectará a las obligaciones derivadas de cualquier tratado bilateral o multilateral que regule, en todo o en parte, lo relativo a la ayuda mutua en materia penal.

Artículo 11

Cada Estado Contratante notificará lo antes posible al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con su legislación nacional, cualquier información pertinente que tenga en su poder referente a:

- a) las circunstancias del delito;
- b) las medidas tomadas en aplicación del artículo 9;
- c) las medidas tomadas en relación con el delincuente o el presunto delincuente y, especialmente, el resultado de todo procedimiento de extradición u otro procedimiento judicial.

Artículo 12

1. Las controversias que surjan entre dos o más Estados Contratantes con respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no puedan solucionarse mediante negociaciones, se someterán a arbitraje, o petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las Partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las Partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.

2. Todo Estado, en el momento de la firma o ratificación de este Convenio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado por el párrafo anterior. Los demás Estados Contratantes no estarán obligados por el párrafo anterior ante ningún Estado que haya formulado dicha reserva.

. . .

3. Todo Estado Contratante que haya formulado la reserva prevista en el párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento notificándolo a los Gobiernos depositarios.

Artículo 13

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de los Estados participantes en la Conferencia Internacional de Derecho - Aéreo celebrada en La Haya del 10. al 16 de diciembre de 1970 - - (llamada en adelante "la Conferencia de La Haya"), a partir del 16 de diciembre de 1970, en dicha ciudad. Después del 31 de diciembre de 1970, el Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados en Washington, Londres y Moscú. Todo Estado que no firmare - el presente Convenio antes de su entrada en vigor de conformidad con el párrafo 3 de este artículo, podrá adherirse a él en cualquier momento.

2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación por los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación y los -- instrumentos de adhesión se depositarán en los archivos de los Gobiernos de los Estados Unidos de América, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, a los que por el presente se designa como Gobiernos depositarios.

3. El presente Convenio entrará en vigor treinta días -- después de la fecha en que diez Estados signatarios de este Convenio participantes en la Conferencia de La Haya, hayan depositado sus -

instrumentos de ratificación.

4. Para los demás Estados, el presente Convenio entrará en vigor en la fecha que resulta de la aplicación del párrafo 3 de este Artículo, o treinta días después de la fecha de depósito de sus instrumentos de ratificación o adhesión, si esta última fecha fuese posterior a la primera.

5. Los Gobiernos depositarios informarán sin tardanza a todos los Estados que se hayan adherido a este Convenio de la fecha de cada firma, de la fecha de depósito de cada instrumento de ratificación o adhesión, de la fecha de su entrada en vigor y de cualquier otra notificación.

6. Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor - los Gobiernos depositarios lo registrarán de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y de conformidad con el Artículo 83 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

Artículo 14

1. Todo Estado contratante podrá denunciar el presente - Convenio mediante notificación por escrito dirigida a los Gobiernos depositarios.

2. La denuncia surtirá efecto a seis meses después de la

. . .

fecha en que los Gobiernos depositarios reciban la notificación.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los Plenipotenciarios infracritos, debidamente autorizados por sus Gobiernos para hacerlo - firman el presente Convenio.

HECHO en La Haya el día dieciséis de diciembre de mil novecientos setenta, en tres originales, cada uno de ellos integro por cuatro textos auténticos en los idiomas español, francés inglés y ruso.

La presente es copia fiel y completa en español del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya, el día dieciséis de diciembre del año mil novecientos setenta.

VII.- MEDIDAS DE SEGURIDAD QUE DEBERAN ADOPTARSE PARA PREVENIR
LOS APODERAMIENTOS ILICITOS DE AERONAVES.

ASPECTOS DE SEGURIDAD.

a).- MEDIDAS DE SEGURIDAD DE CARACTER PERMANENTE.

1.- Debe constituirse un comité mixto de seguridad aeroportuaria, al frente del cual figure un coordinador nombrado por el Estado.

Como se dijo en la introducción, es fundamental que todas las partes interesadas en el aeropuerto coordinen sus actividades y proponemos la creación de un comité mixto bajo las órdenes de un coordinador nombrado por el Estado.

2.- Deben instalarse los dispositivos necesarios (vallas, cerraduras, etc) para separar el "recinto pista" del "recinto público" en los aeropuertos.

Debe revisarse la distribución de los aeropuertos a fin de reducir al mínimo necesario los puntos en que puede pasarse del recinto público al recinto pista. Los puntos de acceso actuales que no sean necesarios para el funcionamiento habitual del aeropuerto deberían cerrarse.

3.- Deben instituirse documentos de identidad para todas las personas y vehículos que tengan acceso al recinto de la pista.

4.- Deben montarse las instalaciones necesarias para impedir el acceso a las personas no autorizadas a las cintas transportadoras de equipaje, a la zona de manipulación de mercancías y correo.

Las mismas consideraciones pueden hacerse para las zonas del edificio terminal en las que se acarrean los equi- - -

pajes, mercancías, etc. Debería limitarse la entrada a dichas zonas y exigirse el documento de identidad. - El transportador de equipajes debiera recubrirse en las partes en que no se utilice normalmente para impedir que se sustrigan o depositen objetos en la cinta transportadora.

5. Deben montarse instalaciones adecuadas para impedir la entrada a las personas no autorizadas en las zonas en que se encuentra almacenado el combustible, aceite, - etc.

Respecto a estas zonas podría repetirse lo referente a la entrada y a los documentos de identidad. Las zonas de almacenamiento de combustible, y especialmente los equipos móviles de abastecimiento, constituyen una fuente en potencia de daños a las aeronaves si son objeto de sabotaje.

6. Deben definirse zonas limitadas para el tránsito de pasajeros y vehículos en el recinto de la pista.

El establecimiento de itinerarios fijos para el movimiento de pasajeros y vehículos en el recinto de la pista del aeropuerto resulta necesario ya que de lo contrario se creará el hábito de moverse sin restricciones y resultará difícil de controlar cuando sea necesario aplicar la máxima seguridad. Los conductores de los vehículos autorizados a penetrar en el recinto de la pista deberían comprender claramente las limitaciones de sus movimientos y el camino que debe seguir normalmente. Análogamente, los pasajeros que embarquen o desembarquen deberían seguir un itinerario claramente marcado.

7. Deberían implantarse sistemas para poder controlar los movimientos de los pasajeros desde que entregan el equipaje hasta que suben a la aeronave.

Una vez que el pasajero haya entregado su equipaje a la compañía, aquél debería verse obligado a subir a bordo, de la misma manera que ello debería ser imposible para un pasajero que no se hubiese presentado previamente a la compañía. Para ello puede diseñarse el sobre del billete o de la tarjeta de embarque de tal forma que pueda arrancarse un extremo de la misma para que sirva de comprobación.

8. Debe disponerse de un aparato de rayos X fluorescentes.

El equipo de rayos X fluorescentes permite descubrir la mayor parte de armas y explosivos que se encuentran en el equipaje o entre las mercancías, sin necesidad de abrirlas. Estos aparatos son demasiado caros para que los aeropuertos puedan adquirirlos únicamente para un caso de necesidad, pero creemos que en la mayoría de las ciudades modernas se encuentra dicho equipo y el comité aeroportuario de seguridad debería adoptar las medidas necesarias para poder disponer del mismo con poca antelación.

9. Debe disponerse de un número esencial de dispositivos para detectar armas.

A fin de poder actuar con la mayor rapidez ante una situación que exija la máxima seguridad estimamos que todos los aeropuertos internacionales deberían adquirir unos cuantos aparatos para detectar armas que puedan apostarse junto a las puertas necesarias en caso necesario.

...

10. Debe disponerse de una cámara de descompresión.

Los mismos argumentos podrán aducirse con respecto a -- una cámara de descompresión que permite hacer estallar los detonadores que funcionan con la presión de altitud. Es posible que este aparato no se encuentre fácilmente en todas las ciudades aunque las fuerzas aéreas lo utilizan para la formación de sus tripulaciones. -- Caso de existir, debería localizarse y adoptar medidas preliminares para su utilización. De ser posible el comité aeroportuario de seguridad debería estudiar la manera de adquirir el aparato para utilizarlo conjuntamente con otros interesados.

11. Debe disponerse de perros o de un detector de explosivos.

Lo mismo puede decirse respecto a la posibilidad de -- disponer de perros u otros procedimientos que permitan detectar los explosivos por su emanaciones.

12. Deben concertarse medidas con el servicio de correos -- para los casos en que sea necesaria la máxima seguridad.

La mayoría de los países poseen una larga tradición en contra de la censura de la correspondencia o tienen leyes a este respecto. Por otro lado, en una situación de máxima seguridad deben adoptarse medidas para impedir que se envíen explosivos por correo. Creemos que la clasificación de la correspondencia por pesos evitaría la necesidad de imponer la censura y ofrecería al mismo tiempo la protección necesaria contra los atentados. En nuestra opinión, los objetos postales cuyo peso sea inferior a 20 gramos pueden ser expedidos sin peligro y -- no es necesario inspeccionarlos. Los artículos por enci

...

ma de este peso deberían examinarse antes de despacharse ya sea mediante un fluoroscopio de rayos X o mediante la apertura e inspección ocular. Debe destacarse -- que en un principio propugnamos solamente las medidas preliminares que deberían adoptar las autoridades postales, mediante medidas cuya ejecución quedaría exclusivamente reservada a los casos de seguridad máxima.

13. Debe convenirse con las fuerzas del orden las medidas que deben adoptarse en una situación que exija la máxima seguridad.

Debería convenirse con la policía el número de personas necesarias y las normas a seguir en el caso de que surja una situación que exija la máxima seguridad. También en este caso estas medidas únicamente se pondrían en práctica cuando lo exigiera la situación.

14. Debe darse la debida publicidad a las medidas referentes a la tenencia de armas, etc.

Esta medida no necesita aclaración.

b).- MEDIDAS QUE DEBERIAN IMPLANTARSE CUANDO LA SITUACION EXIJA LA MAXIMA SEGURIDAD.

1.- Deberían custodiarse todos los puntos de entrada al recinto pista.

En caso de máxima seguridad debería custodiarse el número limitado de puntos de entrada determinado y todas las personas y vehículos que pasen por ellos deberían acreditar su personalidad.

2.- Debería realizarse un servicio de patrulla regular por el recinto pista.

Esta medida no necesita aclaración.

3.- Deberían custodiarse las instalaciones de manipulación y revisión.

Esta medida no necesita aclaración.

4.- Deberían custodiarse las zonas de manipulación del equipaje, mercancías y correo.

Esta medida no necesita aclaración.

5.- Deberían organizarse patrullas móviles de seguridad, que dispongan de medio de comunicación adecuados, en el recinto pista y en las zonas contiguas al aeropuerto desde la que pudieran lanzarse ataques.

Debieran organizarse patrullas armadas equipadas con aparatos de radio para comunicarse con un coordinador central, para hacer frente a los ataques a mano armada ya sea en el aeropuerto o en las zonas próximas al área de movimiento de las aeronaves.

6. Debería organizarse la manera de comprobar la coincidencia entre el equipaje subido a bordo y los pasajeros embarcados.

Una manera de colocar un explosivo a bordo consiste en introducir subrepticamente un bulto con la etiqueta correspondiente en algún momento de su carga. Ante una situación que exija la máxima seguridad debería pedirse a cada pasajero que indicara cuál es su equipaje antes de subirlo a bordo.

7. Debería instalarse el funcionamiento de un dispositivo detector de armas.

En una situación que exija la máxima seguridad debería aplicarse el dispositivo detector de armas a todos los pasajeros que suban a bordo. Debería darse amplia publicidad a este hecho ya que la experiencia ha demostrado que la -simple existencia de un dispositivo tiene un gran efecto disuasivo.

8. Debería implantarse el funcionamiento de los aparatos de rayos X fluorescentes, la utilización de perros del dispositivo detector de emanaciones o del aparato de descomposición a todas las mercancías, equipaje no acompañado y al correo que supere un peso mínimo. Los artículos que no se sometan a este procedimiento deben ser inspeccionados antes de subirlos a bordo.

Esta medida no necesita aclaración.

9. Control o inspección de todos los artículos subidos a bordo que no pertenezcan a los pasajeros, como son el equipaje de la tripulación, carteras de documentos, artículos --

....

para consumo a bordo, artículos adquiridos en las tiendas libres de impuestos, etc.

Esta medida no necesita aclaración.

10. Inutilización provisional de las armas para deporte que se encuentran en la cabina o prohibición de llevarlas en la misma.

Los reglamentos para el transporte de armas de caza en la cabina varían mucho en todo el mundo. Sin embargo, es necesario adoptar medidas para asegurarse de que estas armas no serán utilizadas para un secuestro y por lo tanto podría prohibirse su tenencia en la cabina (llevándoselas en el compartimiento de carga) o bien adoptar medidas para inutilizarlas provisionalmente (como por ejemplo sacándoles el cerrojo).

11. Hay que registrar el avión en busca de explosivos, etc. antes de cargarlo.

Esta medida no necesita aclaración.

12. Establecer el control de los pasajeros en tránsito para impedir su desaparición o que sean sustituidos por otros.

Las medidas indicadas para la utilización de dispositivos detectores de armas en poder de los pasajeros que embarcan y la identificación del equipaje para impedir que se coloquen bombas a bordo por parte de personas que no van en el avión, exigen el control de los pasajeros en tránsito para impedir que abandonen el avión sin haber retirado su equipaje o para que un pasajero que no lleve armas y haya pasado satisfactoriamente la inspección en el aeropuerto interior, sea sustituido por una persona armada.

c).- MEDIDAS A BORDO DE LA AERONAVE.

1.- Deberían cerrarse las puertas de la cabina poniendo un seguro.

Si bien la IATA sigue en general la política de no ofrecer resistencia a los secuestradores, somos muy partidarios de que se cierre la puerta de la cabina con seguro para que la tripulación tenga más tiempo para hacerse cargo de la situación en el caso de que el secuestro se base en las amenazas proferidas contra los pasajeros o los auxiliares de vuelo.

2.- Debería disponerse de información de vuelo sobre los lugares a los que el secuestrador pueda obligar a aterrizar el avión.

Debería facilitarse información de vuelo referente a los lugares a los que pueda ser secuestrada la aeronave, fuera de su ruta normal, a fin de que la tripulación pueda acceder a las peticiones del secuestrador.

3.- Deberían facilitarse vocabularios en varios idiomas para poder comunicarse con el secuestrador, aunque sea de un modo elemental.

La experiencia ha demostrado que los secuestradores se encuentran en un estado de nerviosismo y que muchos de ellos son perturbados mentales. Es importante, por lo tanto, evitar que se produzca una crisis debido a un mal entendido. Deberían llevarse a bordo unos folletos en varios idiomas con las frases más elementales que puedan surgir en la conversación entre la tripulación y el secuestrador.

4. Clave SSR indicadora de secuestro. Debería convenirse una palabra clave para indicar el secuestro cuando no se disponga de SSR.

Las aeronaves secuestradas tienen que separarse rápidamente de la ruta normal controlada por el servicio de tránsito. Para evitar los peligros de colisión es necesario que los organismos de control de tránsito aéreo tengan el más rápido conocimiento del secuestro. En las zonas en que exista el radar secundario recomendamos que se convenga una clave SSR a tal fin. En otras palabras, sugerimos que se adopte una palabra especial para comunicarla por radio.

5. Ocasionalmente debería destacarse un guardia de seguridad no armado, para que inspeccionara los procedimientos en vuelo y en tierra.

Esta medida no necesita aclaración.

6. Revisión de todos los modelos de avión para determinar el mejor lugar para estilar las expediciones de mercancías y correo que infundan sospechas con el fin de que en caso de explosión cause daños mínimos.

Los estudios preliminares indican que algunas partes del avión son más vulnerables que otras a las explosiones. - Conviene por lo tanto colocar las expediciones de mercancías y correo que infundan sospechas en una zona en la que, caso de explotar, causen los menores daños posibles. A este respecto, la decisión se adoptaría especialmente para cada modelo.

d).- OTRAS MEDIDAS CUYA IMPLANTACION GENERAL NO SE RECOMIENDA.

1.- Blindaje de la zona de la cabina para impedir su entrada al secuestrador.

Excepto en circunstancias especialísima, las compañías de la IATA han adoptado la norma de no ofrecer la menor resistencia a los secuestradores. Hasta ahora, posiblemente con una sola excepción, creemos que ello ha evitado la pérdida de vidas humanas. Por consiguiente el blindaje de la zona de la cabina y el destacar agentes armados a bordo, que únicamente sería lógico con la intención de luchar con el secuestrador durante el vuelo, son medidas que la IATA recomienda.

2.- Destacar guardias armados a bordo.

Vease el comentario del apartado anterior.

3.- Paneles de seguridad en los compartimientos de carga.

Se ha propuesto modificar la estructura de los compartimientos de carga dejando unos puntos de poca resistencia - que cederían ante una explosión, suponiendo un daño mínimo para la aeronave. Lamentablemente, la elevada integridad estructural impuesta por las cargas de presión y las graves consecuencias que podían tener las roturas debido a fatiga, etc. - exigen una estructura de gran integridad lo cual no permite la introducción de puntos de menor resistencia en la misma.

TRABAJOS DE INVESTIGACION NECESARIOS

1. Perfeccionar los dispositivos de detección de armas.
 2. Inventar dispositivos muy sensibles para detectar explosivos.
 3. Fijar normas de seguridad para el proyecto de edificios terminales.
- - - - -
-

e).- NEDIDAS DE SEGURIDAD EN LOS TRAMITES DE DESPACHO DE AERONAVES PASAJEROS, EQUIPAJE, CORREO Y MERCANCIAS.

MEDIDAS FUNDAMENTALES DE CARACTER PERMANENTE.

- 1.- Creación de un comité aeroportuario mixto de seguridad coordinado por un delegado del Estado.
- 2.- Deberían montarse instalaciones adecuadas (vallas, puertas, etc.) para separar el recinto de la pista del recinto público en los aeropuertos.
- 3.- Deberían instituirse documentos de identidad para todas las personas y vehículos que tengan acceso al recinto de la pista.
- 4.- Deberían montarse instalaciones adecuadas para impedir el acceso a las cintas transportadoras de equipajes, zona de acarreo, de mercancías y correo, a las personas no autorizadas.
- 5.- Deberían definirse zonas limitadas para el tránsito de pasajeros y vehículos en el recinto de la pista.
- 6.- Debería implantarse un sistema para poder seguir los movimientos de los pasajeros desde que se presentan a la compañía hasta que suben a la aeronave.
- 7.- Debería disponerse de aparatos para detectar armas.
- 8.- Debería disponerse de un aparato de rayos X fluorescentes.
- 9.- Debería disponerse de una cámara de descompresión.
- 10.- Debería disponerse de perros o de dispositivos sensibles a los explosivos.

11. Deberían organizarse las medidas necesarias con la policía para los casos de máxima seguridad.
 12. Deberían organizarse las medidas necesarias con el servicio de correos para los casos de máxima seguridad.
-

MEDIDAS QUE DEBERIAN ADOPTARSE EN SITUACIONES QUE EXIJAN LA
MAXIMA SEGURIDAD

1. Deberán custodiarse todos los puntos de acceso al recinto de la pista.
2. Deberían organizarse patrullas de seguridad en el recinto de la pista.
3. Deberían custodiarse las instalaciones de mantenimiento y revisión.
4. Deberían custodiarse las zonas destinadas al acarreo de equipaje, mercancías y correo.
5. Deberían organizarse patrullas móviles de seguridad equipadas con el equipo de radio adecuado en el recinto de la pista y en las zonas cercanas al aeropuerto desde las cuales podrían iniciarse los ataques.
6. Debería comprobarse la coincidencia entre el equipaje y las personas embarcadas.
7. Debería utilizarse el aparato para detectar armas.
8. Deberá utilizarse el aparato de rayos X fluorescentes, los perros, los dispositivos sensibles a las emanaciones o la cámara de descompresión, para todas las mercancías, equipajes acompañados y correo que supere un peso mínimo a determinar. Los artículos no sometidos a este tratamiento deberán ser inspeccionados antes de la carga.
9. Control e inspección de todos los artículos que se cargan

...

a bordo, que no lleven los pasajeros, es decir, el equipaje de la tripulación, carteras de documentos de vuelo-suministros, objetos adquiridos en las tiendas libres de impuestos, etc.

10. Inutilización temporal de las armas deportivas transportadoras en la cabina o prohibición de llevarlas.
11. Antes de la carga debe registrarse la aeronave en busca de explosivos, etc.
12. Control de los pasajeros en tránsito para impedir las desapariciones o sustituciones.
13. Debe darse la debida publicidad a las limitaciones impuestas a la tenencia de armas, etc.

- - - -

MEDIDAS DE SEGURIDAD QUE DEBERIAN ADOPTARSE EN LAS PROXIMIDADES DE LOS AEROPUERTOS

MEDIDAS FUNDAMENTALES DE CARACTER PERMANENTE

1. Instalaciones adecuadas para impedir la entrada no autorizada a las zonas de almacenamiento del combustible, aceite, etc.

MEDIDAS QUE DEBERIAN IMPLANTARSE CUANDO LA SITUACION EXIJA LA MAXIMA SEGURIDAD

1. Custodia de todos los puntos de acceso a la pista.
2. Patrullas de seguridad por el recinto pista.
3. Custodia de las instalaciones de mantenimiento y revisión.
4. Organización de patrullas móviles de seguridad, dotadas de equipos de radio necesarios para guardar el recinto pista y las zonas vecinas de los aeropuertos dese las que puedan lanzarse ataques.

- - - -

MEDIDAS DE SEGURIDAD QUE DEBERIAN ADOPTARSE A BORDO DE LOS -
AVIONES

MEDIDAS FUNDAMENTALES DE CARACTER PERMANENTE

MEDIDAS QUE DEBERIAN IMPLANTARSE CUANDO LA SITUACION EXIJA LA
MAXIMA SEGURIDAD

1. Registro del avión en busca de explosivos etc. antes de la carga.
2. Cierre de las puertas de la cabina con seguro.
3. Información de vuelo de los lugares de posible secuestro.
4. Vocabularios en varios idiomas para comunicarse con el - secuestrador.
5. Clave SSR para indicar el secuestro. Palabra clave para el caso de que no exista SSR.
6. Asignar ocasionalmente guardias no armados para que inspeccionen los procedimientos en vuelo y en tierra.
7. Revisión de los modelos de aeronave para determinar el lugar óptimo para la estiba de mercancías y correo que infundan sospechas, a fin de minimizar los daños en caso de explosión.

- - - - -

f).- ELEMENTOS DE SEGURIDAD ADICIONALES QUE DEBERIAN TENERSE EN CUENTA EN EL PROYECTO Y CONSTRUCCION DE LOS AVIONES Y DE LOS AEROPUERTOS.

MEDIDAS FUNDAMENTALES DE CARACTER PERMANENTE.

- 1.- Montaje de las instalaciones necesarias (vallas, uertas, etc.) para separar el recinto pista del recinto público.
- 2.- Montaje de las instalaciones necesarias para impedir el acceso a personas no autorizadas a las cintas transportadoras de equipaje, zonas de acarreo, de mercancías y correo.
- 3.- Lo propio para las zonas de almacenamiento de combustible, aceite, etc.
- 4.- Determinación de zonas limitadas para el tránsito de pasajeros y vehículos en el recinto pista.

MEDIDAS PARA LOS CASOS EN QUE SE EXIJA LA SEGURIDAD MAXIMA.

- 1.- Revisión de cada modelo de avión para determinar el lugar óptimo para estibar los envíos de carga y correo que inspiren sospechas, a fin de minimizar los daños en caso de una explosión.

MEDIDAS QUE NO SE RECOMIENDAN.

- 1.- Llevar a bordo agentes armados (política general de no resistencia).
- 2.- Compartimientos de seguridad en las bodegas (no aconsejable para la estructura).
- 3.- Blindaje de la zona de la cabina para (impedir la entrada a los secuestradores (política general de no resistencia)).

VIII.- DECRETO QUE CREA EL COMITE NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA PARA PREVENIR EL ATODERAMIENTO ILICITO Y SABOTAJE DE AVIONES UTILIZADAS EN LA RED DE RUTAS AEREAS DEL PAIS.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, -
que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

LUIS ECHIVERRIA ALVAREZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política y los artículos 2o., 3o. fracción VIII, 307, 309, 327 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y

CONSIDERANDO

PRIMERO.- Que es del dominio público la repetición desde hace varios años de actos encaminados al apoderamiento de aeronaves en vuelo, que se ha traducido en la desviación del destino de los mismos, con perjuicio evidente para quienes resultan víctimas de dichos actos;

SEGUNDO.- Que en ocasiones el apoderamiento ilícito, ha conducido a actos de violencia, que afectan la integridad de pasajeros, tripulantes y bienes;

TERCERO.- Que se han recomendado, a nivel internacional medidas preventivas de seguridad contra los actos mencionados;

CUARTO.- Que en el XVII Período de Sesiones, verificado en Montreal, Canadá, del 16 al 30 de junio de 1970, la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, adoptó la resolución A17-12, en la que se recomienda el establecimiento - de Comités de Seguridad Aeroportuaria, compuestos por las partes interesadas en adoptar tales medidas de seguridad;

QUINTO.- Que México, como miembro de la OACI, aceptó la resolución antes mencionada, para lo cual la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, autoridad competente en esta materia, estableció un Comité de Seguridad del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México;

SEXTO.- Que habiendo adoptado las recomendaciones sugeridas por la Organización de Aviación Civil Internacional en la - resolución A17-12, se integró un Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, que ha venido funcionando en forma provisional, estudiando la conveniencia de la implantación de medidas y procedimientos uniformes en todos los aeropuertos de la Red Nacional, para prevenir el apoderamiento ilícito y actos de sabotaje sobre las aeronaves;

SEPTIMO.- Que para tales fines se ha considerado la necesidad de reconocer como entidad jurídica al Comité Nacional de

Seguridad Aeroportuaria, que tendrá jurisdicción en todos y cada uno de los aeropuertos y sus funciones se ejercerán a través de los Comités locales de su dependencia. he tenido a bien expedir el siguiente

D E C R E T O

ARTICULO 1o.- Se crea el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, para prevenir el apoderamiento ilícito y sabotaje de aeronaves utilizadas en la red de rutas aéreas del país, el cual estará constituido por las Secretarías y Organismos siguientes:

- 1.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- 2.- Secretaría de Gobernación.
- 3.- Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- 4.- Secretaría de Salubridad y Asistencia.
- 5.- Procuraduría General de la República.
- 6.- Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
- 7.- Radio Aeronáutica Mexicana, S. A. de C. V.
- 8.- Cámara Nacional del Aerotransporte.
- 9.- Colegio de Pilotos Aviadores de México, A. C.

Las Dependencias y Organismos mencionados designarán cada uno a sus representantes titular y suplente en el Comité Nacional. El Secretario de Comunicaciones y Transportes ocupará la Presidencia y en sus ausencias será representado

por el Director General de Aeronáutica Civil con todas las facultades consiguientes.

ARTICULO 2o. El Comité Nacional decidirá, en su oportunidad, en cuales de los aeropuertos utilizados en la red de rutas aéreas del país, deberán designarse Comités Locales, integrados por representantes oficiales de las dependencias y organismos que se precisen en cada caso.

Todos los Comités así designados, quedarán bajo la jurisdicción del Comité Nacional.

ARTICULO 3o. El Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, para prevenir el apoderamiento ilícito y actos de sabotaje a las aeronaves, tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

a).- Proponer a las autoridades competentes, los procedimientos a que debe ajustarse la entrada al recinto del Aeropuerto y la circulación dentro del mismo, tanto por el público usuario como por los visitantes y empleados.

b).- Recomendar, previa la coordinación necesaria las medidas de seguridad que deban ser implantadas por las Autoridades competentes, en cada una de sus respectivas esferas de atribuciones y una vez implantadas, cuidar su observancia.

c).- Proponer los señalamientos, advertencias y avisos dirigidos al público en general y la forma en que deben ser - implantados en los recintos aeroportuarios.

ARTICULO 4o.- Al establecer los Comités Locales con jurisdicción en cada aeropuerto, el Comité Nacional determinará sus atribuciones y funciones que deberán ser, en lo general, congruentes con las reconocidas para el mismo Comité - Nacional.

ARTICULO 5o.- El Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, funcionará conforme al Reglamento Interior que al efecto prepare y expida.

El Comité Nacional expedirá los Reglamentos Interiores que sean necesarios para el funcionamiento de - los Comités Locales.

ARTICULO 6o. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público asignará a la Secretaría de Comunicaciones y - Transportes la partida presupuestal que sea necesaria, para cubrir los emolumentos que esta última determine para los integrantes del Comité Nacional y de los Comités Locales que se in tegren de conformidad con el Artículo 2o. del presente Decreto.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los veintitrés días del mes de junio de 1972.- Luis Echeverría Álvarez.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, Eugenio Méndez.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, Mario Moya Palencia.- Rúbrica.- El Secretario de Hacienda y Crédito Público, Hugo B. Margáin.- Rúbrica.- El Secretario de Salubridad y Asistencia, Jorge Jiménez Cantú.- Rúbrica.

DIARIO OFICIAL 24 DE JUNIO DE 1972.

a).- COMITE NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

México, D. F. mayo de 1972.

A LOS COMITES DE SEGURIDAD LOCALES, EMPRESAS ORGANISMOS Y DEPENDENCIAS QUE CONTROLAN, REALIZAN, ADMINISTRAN O COADYUVAN A LAS OPERACIONES, AERONAUTICAS Y SERVICIOS CONEXOS.

Debido al incremento que actualmente se ha experimentado en la incidencia de actos de apoderamiento ilícito, de interferencia delictuosa o atentados a la seguridad de las operaciones aeronáuticas, pasajeros y equipo de vuelo en todo el mundo, el C. Presidente de la República Mexicana ha instruido a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que active el cumplimiento de la resolución A17-10 del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, de la cual México es miembro.

Para el fin antes mencionado, se dictaron ordenes para la reorganización del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria que venía operando desde años anteriores y para la creación de los Comités de Seguridad Locales de los distintos Aeropuertos. El Comité Nacional de Seguridad, se abocó a la tarea de definir las Medidas de Seguridad más adecuadas para tratar de evitar actividades ilícitas que pon-

gan en peligro las operaciones aeronáuticas; la relación que sigue es el resultado de los trabajos del Comité Nacional de Seguridad, misma que se pone en conocimiento de Uds. con el fin de que, con su colaboración se pongan los medios para el cumplimiento de dichas medidas cuyo único objetivo es hacer más segura la comunicación por vía aérea.

Cada Comité Local se compenetrará de los procedimientos contenidos en el Plan de Emergencia del Aeropuerto y constatará que el personal que tenga que participar en él, esté debidamente enterado de dichos procedimientos.

Los Comités de Seguridad Locales mantendrán informado al Comité Nacional de Seguridad, respecto a cualquier problema que pueda interferir con la aplicación de las Medidas de Seguridad en ese aeropuerto.

1.- MEDIDAS DE SEGURIDAD QUE DEBERAN APLICAR LAS LINEAS AEREAS.

- a).- Incrementar la vigilancia de las áreas de su concesión, para evitar la presencia de personas ajenas al servicio.
- b).- Adquirir y poner en uso los detectores de metales - colocando uno en cada una de las puertas de acceso -

a las aeronaves de salida.

- c).- Responsabilizarse de la inspección selectiva del equipaje de mano antes de que aborden las aeronaves de salida.

Para aquellos casos en que procediera, solicitar la intervención de los Inspectores aduanales y/o de la Dependencia de la Procuraduría de la República en el aeropuerto y/o vigilancia del aeropuerto, o bien acudir a las autoridades competentes fuera del aeropuerto según se considere conveniente en cada caso.

- d).- Será responsable de controlar la apertura y cierre de la puerta que utilice para dar paso a sus pasajeros.

- e).- Deberán retirar el equipaje y objetos de mano de cualquier pasajero ausente, antes que comience el vuelo.

- f).- Procurará retener el equipaje no acompañado y la carga en una zona adecuada, por espacio de 24 a 48 horas, para el caso de que tenga algún dispositivo o detonador con mecanismo de relojería.

- g).- Valerse de perros, de dispositivos, detectores de explosivos por emanaciones o dispositivos electroquímicos, asistidos por funcionarios de seguridad, efectuar el registro físico de bultos sospechosos.
- h).- Usar los medios que cada empresa juzgue adecuados para hacer cumplir la prohibición de la tenencia de armas por parte de las personas que se hallen a bordo de las aeronaves.
- i).- Que las armas de pasajeros autorizados para portarlas sean descargadas y se transporten en los compartimentos destinados a los equipajes o carga.
- j).- Que las empresas de transporte aéreo ordene a su personal que permanezca en su área de trabajo cuando ocurre una emergencia en el aeropuerto y no traten de acercarse al sitio de la emergencia.
- k).- Uniformar a su personal y extender esta recomendación a sus proveedores, debiendo portar gafete de identificación todo el personal, el cual deberá incluir fotografía del interesado.
- l).- Incrementar la vigilancia de sus aeronaves en pernocta, por medio de su personal.

2.- MEDIDAS DE SEGURIDAD QUE DEBERAN APLICAR LAS AUTORIDADES EN GENERAL (ADUANA, PROCUR., MIGR., ETC.).

- a).- Dar facilidades para que sus Agentes controlen y/o efectúen las inspecciones solicitadas por las líneas aéreas, dentro de sus áreas de responsabilidad.

3.- MEDIDAS DE SEGURIDAD QUE DEBERAN APLICAR LAS AUTORIDADES AERONAUTICAS.

- a).- Exigir el gafete de identificación de cada persona - que preste servicios en los aeropuertos, la cual deberá contener la siguiente información:
Número de control.
Nombre de la Empresa.
Departamento de asignación.
Nombre, firma, retrato y descripción del empleado.
Nombre, firma y cargo del funcionario que autoriza.

4.- MEDIDAS DE SEGURIDAD QUE DEBERA APLICAR AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES (ASA).

- a).- Que la vigilancia en los andenes y plataformas sea - mayor para evitar ahí la presencia de personas ajenas. La vigilancia será a cargo de ASA, auxiliada en caso - necesario por la Procuraduría, Migración, Aduana y - DGAC.

- b).- Prohibir el acceso a andenes y plataformas a fotógrafos comerciales, permitiéndolo a fotógrafos empleados por las empresas, quienes deberán llevar con sigo el gafete de identificación expedido por la mis ma empresa.
- c).- Cancelar todos los pases permanentes al área de manio bras. Para casos especiales podrá dar la autorización la Comandancia de la DGAC del Aeropuerto, previa justi ficación de los motivos, identificación y cumpliendo el requisito de firmar el registro que para el caso se lleve en la Comandancia.
- d).- Consignar a las Autoridades competentes a todas las per sonas que indebidamente se encuentren en zonas restrin gidas o prohibidas.
- e).- Permitir el acceso de periodistas registrados de la - f uente del aeropuerto exclusivamente, al área de manio bras, portando el gafete de identificación.
- f).- Colocar a las puertas de salida de pasajeros del edificio terminal hacia las aeronaves, unos letreros in dicando la prohibición del paso al área de maniobras establecidas por los artículos de Ley.

- g).- La gerencia o administración, utilizar cámaras de descompresión capaces de hacer estallar una bomba con dispositivos de disparo por cambio de presión - barométrica.
- h).- Incrementar la iluminación de las áreas de pernocta.
- i).- Aumentar el control de vehículos que transitan en el área de maniobras a fin de que de preferencia sean únicamente los de servicio para las aeronaves.
- j).- Prohibir la instalación de máquinas automáticas para la venta de seguros en el aeropuerto y en las terminales para pasajeros en la Ciudad.
- k).- Establecer una vigilancia adecuada en el perímetro - del aeropuerto por medio de su personal.
- l).- Que la recepción y despedida de pasajeros deberá efectuarse en el interior del edificio terminal y nunca - en los andenes y plataformas.
- m).- Instalar cerraduras en las puertas del edificio terminal que dan acceso al área de operaciones, haciendo -

responsables a las líneas aéreas de controlar el paso de pasajeros y/o personal por dichas puertas.

n).- La gerencia o administración, vigilará que el uso de los accesos al área de operaciones se haga en la forma apropiada y por parte de personas autorizadas.

o).- La gerencia o administración, vigilará y controlará el acceso a través de las puertas que sean de uso general.

- a).- NOTA PRESENTADA POR LA REPUBLICA DE CUBA RESPECTO DEL SECUESTRO DE LAS AERONAVES Y DE LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE LEY QUE SE ESTAN HACIENDO SOBRE EL MISMO.

LEY NUMERO 1226/69.

(Publicada en la Gaceta Oficial Número 7 del 19 de septiembre de 1969, de la República de Cuba).

DESVIO DE NAVES AEREAS Y MARITIMAS

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 Unidos y Gobiernos lacayos de América Latina, como parte de la política de bloqueo y agresión a Cuba, promovieron y alentaron el desvío forzoso y secuestros de naves aéreas y marítimas cubana, acogiendo como héroes a vulgares asesinos y apropiándose, en ocasiones, de las naves aéreas y marítimas sustraídas, teniendo el pueblo de Cuba que lamentar inclusive, pérdidas de vidas valiosas.

POR CUANTO: Esta actividad con relación a barcos y aviones cubanos y otras fechorías y violaciones de las leyes y normas internacionales, promovidas por el imperialismo en su política contra la Revolución cubana, crearon un clima de ilegalidad propiciatorio de la proliferación de estos nuevos fenómenos de violencia.

POR CUANTO: El Gobierno de Estados Unidos y Gobiernos lacayos -

de América Latina han incitado la salida ilegal de nuestro país empleando cualesquiera medios, con desprecio de la vida y seguridad de las personas y, especialmente, a través del territorio ilegalmente ocupado por la Base Naval norteamericana de Guantánamo, lo que también ha contribuido al clima de violación e ilegalidad señalado anteriormente.

POR CUANTO: Los desvíos forzosos de naves aéreas y marítimas de sus rutas y actividades normales, pone en riesgo la vida de personas inocentes, afecta el desenvolvimiento de la navegación aérea y marítima, infringe la legislación nacional e internacional y las disposiciones generales sobre migración vigentes en todos los países e, igualmente, implica un peligro de introducción de epidemias, plagas y enfermedades infecto-contagiosas -- que pueden afectar la salud del pueblo cubano y sus riquezas naturales dada la entrada 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 por personas en real estado de peligro por sus actividades políticas, en otros dichos actos han sido ejecutados por delincuentes comunes, sujetos de conducta viciosa, desequilibrados mentales, personas inadaptadas, socialmente ansiosas de cambiar de país -- de residencia o compelidas 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 derivación de los mismo afecta 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 los 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 Estados Unidos de que Cuba fuese víctima muchas veces de desvíos piratescos de sus naves aéreas y marítimas, ni tampoco acuerdos que sobre esta cuestión pueda adoptar la ONU, que permaneció con los brazos cruzados ante los hechos contra Cuba.

POR CUANTO: Nuestro país no puede admitir tipo alguno de presión, amenaza de bloqueo o boicot de carácter internacional para hacerle adoptar medidas que conciernen sólo 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 a proteger también al pueblo cubano de cualesquiera formas de violación de la legislación vigente.

POR CUANTO: El Gobierno Revolucionario de Cuba ha mantenido invariablemente la política de franquear el retorno a su lugar de destino de las naves aéreas o marítimas conducidas forzosamente al territorio nacional y de permitir a los pasajeros continuar su viaje lo antes posible, con el máximo de garantías de seguridad para sus vidas, y asimismo, ha rehusado todo tipo de publicidad y propaganda que pueda alentar tales hechos.

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 creado en la navegación aérea y marítima por el desvío forzoso de naves aéreas y marítimas de sus rutas y actividades normales, y adecuar su aplicación a la actitud que asuman - otros Estados sobre bases de igualdad y reciprocidad.

POR TANTO: En uso de las facultades que le están conferidas, el Consejo de Ministros resuelve dictar la siguiente:

LEY No. 1226

ARTICULO 1.- Esta ley se aplica a los actos que se relacionan a continuación:

- 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, violencia, intimidación o en connivencia - con cualquier miembro de la tripulación.
- c) Poner en peligro la seguridad de una nave- aérea o marítima o de las personas o bie- nes abordo, o de terceros, o el buen orden y 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 abordo de cualquier nave aérea o marítima de ban- dera cubana y sea cualfuere el territorio- donde se encuentren.
- f) Infringir cualesquiera otras normas vigen- tes por los miembros de la tripulación o - personas abordo de la nave aérea o maríti- ma.

ARTICULO 2.- Los autores de los actos descritos en el Artículo 1, que arriben al territorio nacional, podrán ser de- vueltos al Estado afectado, siempre que sean recla- mados por dicho Estado conforme a lo dispuesto en - esta Ley.

ARTICULO 3.- Las medidas dispuestas en la presente Ley se apli-

carán 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.

ARTICULO 4.- Cuando se trate de nacionales, el Estado cubano se reserva el derecho de aplicar las medidas legales -- que correspondan.

ARTICULO 5.- Sin perjuicio de lo dispuesto en esta Ley, el Estado cubano en el 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 o grave represión.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

...

POR TANTO: Mando que se cumpla y ejecute la presente Ley en todas sus partes.

DADA, en el Palacio de la Revolución, en La Habana, a dieciseis de Septiembre de 1969.

Oswaldo Dorticós Torrado

Fidel Castro Ruz
Primer Ministro

Raúl Roa García
Ministro de Relaciones Exteriores

PUBLICADA EL 19-9-69

ULTIMAS NOTICIAS

Jueves 6 de agosto de 1970.

TRANSPARENCIAS

b).-EXABRUPTO DE FIDEL

Poco dispuesto a contribuir a que se limen asperezas se muestra el primer ministro de Cuba, Fidel Castro, en recientes declaraciones en que se refirió a nuestro país. "Los mexicanos - dijo a un grupo de periodistas chilenos - quieren denunciar el convenio de vuelos. No será muy diplomático lo que voy a decir, pero si no pudieron con nosotros los imperialistas yanquis, menos podrán los burgueses mexicanos".

En efecto, las mencionadas declaraciones no son muy diplomáticas que se diga; pero eso es lo de menos; lo malo es que tampoco están muy apegadas a la objetividad. No lo están, porque sabe Fidel Castro, como lo saben los pueblos de Iberoamérica, que los mexicanos no queremos hoy, como no hemos querido nunca, acabar con el régimen que preside en Cuba desde hace cerca de doce años. Lo que queremos es acabar con los secuestros de aviones, que es cosa bien distinta.

Sería ocioso y de mal gusto dar el espectáculo - que algunos esperan y estimulan - de enzarzarnos en disputas de consecuencias imprevisibles. Pero sería incurrir en muy lamentables confusiones - acerca de lo que debe ser la conducta revolucionaria, el quedarnos callados ante este exabrupto de Fidel Castro, nada más porque procede de él

y porque siempre hemos evitado hacerles el juego a quienes pretender mantener aislada a Cuba.

Víctima de varios secuestros de aviones que fueron conducidos a la isla de Cuba, nuestro país ha solicitado, con base en los instrumentos vigentes, la extradición de los secuestradores, sin haber logrado una respuesta satisfactoria. El Estado Mexicano ni pretende inmiscuirse en el régimen interno de aquella nación para tratar de modificarlo, ni se ha prestado a maniobras que encubran tal propósito. Simplemente quiere proteger sus líneas de transporte dentro de su territorio nacional.

Existe un Convenio Aéreo con Cuba suscrito por ambos países -- antes que Fidel Castro asumiera el poder en su patria. Lo denuncia en uso de su derecho y basándose en una de sus cláusulas e invita al Gobierno cubano a formular conjuntamente otro en el que, es de preverse, solicitará la inclusión de compromisos mutuos, para desalentar la nociva práctica de los secuestros de aviones.

Si los convenios internacionales de este tipo aspiran, como es lógico suponer, a garantizar el buen funcionamiento y la seguridad de los transportes aéreos, nuestro país asume una posición justa al respecto. Y el Gobierno cubano no puede ver una agresión en -

ello si no quiere ostentarse como protector de los secuestradores.

Reflexionar acerca de esto y confiar más en el diálogo sereno que en los ex abruptos, es lo menos que puede pedírsele.

lsv.

PIRATERIA AEREA INTERNACIONAL

c).- DIFICIL ERRADICACION POR TRATADO

La semana pasada aparece en el Diario Oficial la promulgación del Convenio para la Represión del Apodramiento Ilícito de Aeronaves, que fue suscrito en La Haya el 16 de diciembre de 1970, a -- promoción de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) y que con esto resulta obligatorio para nuestro país.

Como se recuerda, el problema del aerosequestro y de -- otros delitos cometidos a bordo de aviones empezó a atacarse en el Conv^o de Tokyo, de 1963, un pacto bastante suave del que también es parte México, y que sólo obligaba a sus signatarios a tomar las medidas apropiadas para res.ituir el control del aparato capturado a su capitán, y a permitir a pasajeros y tripulación continuar su viaje tan pronto como fuera posible, devolviendo intacta la carga.

No más de 25 países, o sea menos de la quinta parte de los Estados que forman la comunidad internacional, ratificaron este instrumento, lo cual lo hizo de escasa aplicación, de poca popularidad.

Por ello, la Organización de la Aviación Civil Internacio^o nal OACI propuso la nueva Convención a mediados de 1970. Esta vez se esperaban buenos resultados de la Conferencia de La Haya de diciembre de ese año, debido a la entusiasta participación de la Unión Soviética pensándose que ella podría influir en algunas naciones del bloque socialista. Empe^o ro, la Convención a la que nos referimos resultó ahora un camino interme^o dio, pues en el afán de conseguir un número extensivo de aceptantes hubo

.

que sacrificarse mucho de su eficacia, y se suavizaron muchos de sus aspectos.

Hasta la fecha, la Convención de La Haya no - ha sido recibida con la aceptación necesaria en el mundo. La obligación de extraditar aleja a no pocos países continentales que consideran que debe haber lugar todavía para " delitos políticos " y para el asilo consiguiente. Y los países de refugio tradicional de los secuestradores -- del Medio Oriente, del Norte de Africa y Cuba -- ciertamente no son clientes posibles de la Convención, así que no deben albergarse muchas ilusiones al respecto a su extendida eficiencia.

Por otra parte, un examen somero de la Convención revela unas cuantas obligaciones, en apariencia solemnes, pero fáciles de evadir. La primera de ellas, contenida en el artículo 2, consiste en que los Estados se obligan a establecer penas severas para el delito de apoderamiento. (México ha cumplido con esto, pues - en el Código Penal, artículo 170, se establece una sanción de 5 a 20 años de prisión). Pero existe una gran diversidad entre los diferentes países, respecto de las penas, lo que permite elección al delincuente.

Se impone también el deber de extraditar al criminal siempre que exista un tratado, y, de no haberlo, la figura debe ser - incluida en un futuro pacto de extradición, pero las posibilidades de

estar celebrando tratados de este tipo son cada vez más escasas. Y no debe olvidarse que un nacional del país de destino no es - extraditable.

En caso de que no haya extradición, el Estado - se compromete a someter el caso a sus autoridades competentes, para el efecto de enjuiciar a los autores del delito, pero la vaga - redacción de esta imposición (artículo 7) permite que se encuentren vías de escape, entre otras, la discreción para perseguir o no, y las posibles excluyentes, tal como el carácter político del delito, etc.

Es incuestionable pues que el tratado de La Haya no constituye un instrumento eficiente para la represión del aerosequestrador, y no responde a la necesidad de eliminar radicalmente tales defensas.

Por otra parte, el asunto es revelador de esta dolencia internacional de nuestros días, la "pactomanía" o sea, el intentar buscarle solución a los problemas internacionales por el sistema de tratados, cada vez más frecuentes y abundantes.

Ya hemos dicho que este método no parece ser el adecuado para la supresión de estos actos violatorios, o para disuadir a los aeropiratas, por lo dificultoso de que los tratados alcancen un número aceptable de signatarios, el tiempo tan largo que toma en conseguir -- unos cuantos ratificantes, lo complicado de la interpretación correcta de estos convenios y dado su texto por fuerza contemporizada, la facilidad con que los Estados encuentren válvulas de escape a las obliga--

. . . .

ciones.

Más bien parece necesaria otra respuesta y ella sería el reconocimiento, legal y político, por una gran mayoría de naciones, de que los intereses de la comunidad internacional y los de cada Estado en particular se sirven mejor si se condenan firmemente los actos de secuestro, y si toman medidas -- represivas contra el delito, y si dejan de utilizar la aviación -- civil internacional como peón en sus maquinaciones militares y -- políticas. La Convención representa sólo un paliativo, y no resulta un buen disuasivo.

En medio de todo, debe darse crédito a México -- por la antigencia en cooperar lealmente en la solución del problema de la aeropiratería internacional, aceptando con buen sentido y voluntad los únicos avances factibles hasta ahora, y que se contienen en -- la Convención de La Haya.

lsv.

- d).- PETICION DE FORMAL DEMANDA DE EXTRADICION DE LOS SECUESTRADORES DEL AVION DE AERONAVES DE MEXICO DESVIADO A CUBA EL 25 DE JULIO DE 1970.

Texto de la solicitud cursada a la Secretaría de Relaciones Exteriores por la Procuraduría General de la República para que presente al gobierno de la República de Cuba formal demanda de extradición de los aeropiratas Angel Matos Carbajal, Bienvenido Vázquez López, César Suero Félix (dominicanos) y José Teodoro Meseguer Morales o Carmelo Gamiz (mexicano), - en contra de quienes el juez primero del Distrito Federal en Material Penal dictó orden de - aprehensión por los delitos de robo con violencias, privación ilegal de la libertad, amenazas y el comprendido en el Párrafo Tercero del Artículo 170 del Código Penal Federal.

C. LIC. ANTONIO CARRILLO FLORES.
SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES.
TLATELOLCO, D. F.

JULIO SANCHEZ VARGAS, Procurador General de la República, señalando para oír notificaciones mi domicilio oficial ubicado en la casa número 9 de la avenida San Juan de - Letrán de esta ciudad y autorizando para que las oiga y reciba - toda clase de documentos al señor Lic. Socrates Huerta Grados, - director jurídico y consultivo de esta Procuraduría General de la

República, ante usted de la manera más atenta, comparezco y expongo:

Que con fundamento en los artículos 1, 2, 3, 4, 7, 8 y 9 del Tratado para la Extradición de Criminales que tiene celebrado México y la República de Cuba, vengo a pedir a usted que, por los conductos diplomáticos debidos, se sirva presentar al gobierno de la República de Cuba, la formal demanda de extradición de ANGEL MARIA MATOS CARBAJAL, BIENVENIDO VAZQUEZ LOPEZ, CESAR SUERO FELIX, y JOSE TEODORO MESEGUER MORALES o CARMELO GAMIZ, presuntos responsables de la comisión del delito previsto en el párrafo tercero del artículo 170 reformado del Código Penal Federal, así como de la comisión de los delitos de amenazas, privación ilegal de libertad y robo con violencia, previstos y sancionados con pena corporal con los artículos 282, fracciones I y II, 364 fracciones I y II, 367, 370, 372, y 373 todos del Código Penal Federal, delitos que tambien se encuentran tipificados por el artículo 2o. del Tratado de Extradición vigente entre México y la República de Cuba.

Fundan esta demanda los siguientes hechos y consideraciones de derecho.

H E C H O S

1. El día veinticinco de Julio pasado, el avión DC-9, matrícula XA-SOE propiedad de Aeronaves de México, S. A., que verificaba el vuelo 300 en su ruta regular de Acapulco a la ciudad de México, llevando a bordo veintisiete pasajeros, despegó del Aeropuerto Internacional de Acapulco a las 7 horas con des-

...

tino a la ciudad de México.

En pleno vuelo se apoderaron de la aeronave cuatro personas, dos del grupo amenazaron con pistola y con cartuchos de dinamita a la tripulación y los otros dos amenazaron con pistolas a los pasajeros, para que cambiaran de rumbo al aparato hacia la ciudad de La Habana, Cuba. El capitán de la nave se comunicó a la Torre de Control del Aeropuerto Internacional de la ciudad de México para hacer conocer la situación e indicar que a su llegada se reabasteciera de combustible y continuaria con rumbo a La Habana, Cuba. A las 7:40 horas arribó al Aeropuerto de la ciudad de México la mencionada aeronave que fue estacionada en la plataforma de concreto, a la altura del "dedo número 1" a donde llegó una pipa de combustible de la compañía NA COA, con el objeto de reabastecer los tanques del avión. El capitán P. A. Gabriel Malda Grandison, estableció contacto con el jefe de grupo de mecánicos, C. Elcazar Ruiz, indicándole que no se acercara nadie al avión, porque uno de los secuestradores que se encontraba sentado junto a él le indicaba con insistencia que nadie se acercara al aparato. Una vez llenos los tanques del avión de combustible, la Torre de Control del aeropuerto le dio el plan de vuelo al capitán y despegó a las 8:10 horas con rumbo a La Habana, Cuba en donde aterrizaron. En el Aeropuerto Internacional de La Habana, se les retuvo por varias horas y efectuaron su regreso a la ciudad de México hasta las 20:30 horas del mismo día. Que las cuatro personas que intervinieron en el secuestro se quedaron en La Habana, Cuba.

2. El mismo día veinticinco de julio, por denuncia de los C.C. Comandantes de la Policía Judicial

...

Federal Arturo Durazo Moreno y del Agente de la misma corporación, Alfonso Becerra Martínez, la Dirección General de Averiguaciones Previas de la Procuraduría de la República, inició la averiguación previa penal 1870/70. En la averiguación obran las declaraciones del Capitán P. A. Gabriel Malda Grandison, del Primer Oficial Judas Aguilar Cañes y de las Sobrecargos María Candelaria Jurado Mendoza y Luz del Alma - Capetillo Murguía que formaban la tripulación de la nave secuestrada y quienes relataron los hechos anteriores. La propia tripulación de la aeronave, reconoció las fotografías de Angel María Matos Carbajal, - Bienvenido Vázquez López, César Suero Félix y José - Teodoro Meseguer o Carmelo Gámiz, como las de los cuatro integrantes del grupo que procedieron en la forma violenta ya indicada al secuestro de la aeronave, los tres primeros de nacionalidad dominicana y el cuarto de nacionalidad mexicana. También consta la declaración de los pasajeros de la aeronave secuestrada, señores Charles Thomas Clifford, Joyce Galladine, Horacio Uribe Rico, Guillermina Lara de Dickins, Henry -- Jauri, Edith Wethenal Ruddolph C. Chirstenson, James P. Carmoddy, Rose Mary Carnody, Ludger Cyr, Antonio Morales Olguín, Mine Harvey, Vivian Cassidy, Peter -- Cassidy y Max Wheat, quienes informaron y confirmaron en los sustancial los hechos ya relatados, reconociendo también las fotografías de ANGEL MARIA MAYOS CARBAJAL, BIENVENIDO VAZQUEZ LOPEZ y CESAR SUERO FELIZ, así como la de JOSE TEODORO MESEGUER o CARMELO GAMIZ por el pasajero Ingeniero Horacio Uribe, el hijo de éste Horacio Rubio Hernández, los miembros de la tripulación y el personal de Aeronaves de México en el Puerto de Acapulco, cuyas declaraciones constan en autos con la identificación de los secuestradores. En la --

...

-- averiguación se dio fe ministerial con base -- en la lista de pasajeros que proporcionó Aeronaves de México, S. A., que del Puerto de Acapulco abordaron -- el avión mencionado veintisiete pasajeros, que faltaban cuatro de ellos al regresar a esta ciudad procedente de La Habana, República de Cuba, de los que se obtuvo información que se habían quedado en la mencionada ciudad, y que se trataba de los tantas veces citados ANGEL MARIA MATOS CARBAJAL, BIENVENIDO VAZQUEZ, LOPEZ, CESAR SUERO FELIX y JOSE EODORO MESEGUER MORALES, quien en la lista de pasajeros aparece con el nombre de CARMELO GAMIZ.

3. Por otra parte, se tomó declaración a los asíados dominicanos RANCISCO ACEVEDO EUSEBIO, FEDERICO ALFREDO MIGUEL DE JESUS FONDEUR, FRANCISCO ISRAEL ESCOCO DIAZ, FREDY ANTONIO GONZALEZ y GONFALO PEREZ CUEVAS, así como ciudadana mexicana MARTHA TERESA ROBLES-PEREZ, relacionada con dicho grupo, informando todos -- ellos acerca de los preparativos hechos por ANGEL MARI--RIA MATOS CARBAJAL, BIENVENIDO VAZQUEZ LOPEZ y CESAR --SUERO FELIX, para secuestrar un avión en vuelo y dirigirse a La Habana, Cuba. Asimismo se dió fe ministerial de la existencia del avión DC-9, matrícula XA-SOE, de --Aeronaves de México, S. A., objeto del secuestro, el que fue valuado por los CC. Peritos del Ramo de esta Procuraduría, en la suma de cincuenta millones de pesos. Se agregaron igualmente, a la averiguación las constancias del exhorto, desahogado por el C. Agente del Ministerio Público Federal en Acapulco, Guerrero, en las que aparecen las declaraciones de ROBERTO SALAS JEFFREY, RUBEN DE LA HUERTA GUTIERREZ, LEANDRO PRO-L PEREZ, JORGE AGUIRRE BATOS, MARGARITA DE TILO SUAREZ, LUCIANO ROMERO JACINTO, ALONSO ABULAN VILLARON y MARA CRISTINA CASTILLO ORTEL, TODAS ESPAS CO-TESTES EN LO CONDUCTENTE, con

...

el desarrollo de los hechos delictuosos mencionados.

4. Que atnto todo a lo anterior, la Procuraduría General de la República consigne la averiguación previa penal número 1870/70 al C. Juez Primero de Distrito del DF, en Materia Penal, ejercitando la acción penal en contra de los presuntos responsables y solicitando de dicho juez, que librara orden de aprehensión en su contra como presuntos responsables de los delitos de amenazas, privación ilegal de libertad robo con violencia, y el previsto en el artículo 170 párrafo tercero, del Código Penal Federal.

5. El C. Juez Primero de Distrito del DF, en Materia Penal inició en contra de los presuntos responsables el proceso número 249/70 y con apoyo en las pruebas aportadas, con fecha treinta y uno de julio pasado, se sirvió dictar la orden de aprehensión solicitada, en contra de ANGEL MARIA MENDOS CARBAJAL, BIENVENIDO VAZQUEZ LOPEZ, CESAR SUERO FELIX y JOSE TEODORO MESEGUER MORALES o CARMELO JAMIZ como presuntos responsables de la comisión del delito previsto es en el párrafo tercero del artículo 170 del Código Penal Federal, así como de los delitos de amenazas, privación ilegal de libertad y robo con violencia, previstos y sancionados con pena de carácter corporal, por los artículos 282 y fracciones I y II, 364 fracciones I y II, 367, éste en relación con el 3370, 372 y 373, todos del Código Penal Federal.

D E R E C H O

1. Los delitos a que se refiere la orden de aprehensión dictada por el C. Juez Primero de Distrito del Dis

...

trito Federal en Materia Penal en el proceso 249/70 se encuentran tipificados en artículo 2o. del Tratado de Extradición vigente entre México y la República de Cuba, y me permito manifestar a usted que, según el artículo 3o. del citado instrumento Internacional, se comprende en la enumeración de ese artículo 2o. no sólo el delito o crimen consumado, sino también el frustrado y el intentado a tentativa y asimismo, manifiesto, en relación el artículo 4o. del mismo instrumento internacional, que los delitos de cuya comisión se acusa a los cuatro presuntos responsables, son punibles, y que, conforme a la legislación de ambos países la pena señalada para ello, excede de un año de prisión.

II. Los delitos cuya comisión se imputa a los acusados fueron ejecutados en territorio de la República Mexicana, y por ende, son competentes para su conocimiento las autoridades judiciales de la República Mexicana, en términos de los artículos 1o. y 5o. fracción IV del Código Penal Federal de los Estados Unidos Mexicanos y de los artículos 6o. y 7o. del Código Penal Federal de los Estados Unidos Mexicanos.

III. La extradición de los acusados, se solicita por delitos cometidos con anterioridad a la fecha de esta formal demanda de extradición.

IV. De acuerdo con los artículos 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111 y 112 del Código Penal Federal de los Estados Unidos Mexicanos, la acción penal para la persecución de los delitos cometidos por los cuatro presuntos responsables, no se encuentra prescrita (ar

...

tículo 7o. del Tratado para la Extradición de Criminales vigente entre México y la República de Cuba).

V. Los delitos que se imputan a los acusados no tienen caracter político como tampoco son de naturaleza racial o religiosa (artículo 5o. del Tratado para la extradición de criminales vigente de México y la República de Cuba).

VI. Los acusados no serán procesados por otras infracciones distintas de aquellas que motivan la presente formal demanda de extradición (artículo 6o. del tratado para la Extradición de Criminales vigente entre México y la República de Cuba).

En vista de todo lo expuesto, a usted C. Secretario de Relaciones Exteriores, atentamente pido se sirva:

PRIMERO. Tenerme por presentado con la personalidad que ostento de Procurador General de la República, - solicitante de usted que por los conductos diplomáticos debidos, se sirva presentar formal demanda de extradición en contra de ANGEL MARIA MATOS CARBAJAL, - BIENVENIDO VAZQUEZ LOPEZ, CESAR SUERO FELIX y JOSE TEODORO MESEGUER MORALES o CARMELO GAMIZ, presuntos responsables de la comisión del delito previsto en el párrafo tercero del artículo 170 reformado del Código Penal Federal, así como de la comisión de los delitos de amenazas, privación ilegal de libertad y robo con violencia, previstos y sancionados con pena corporal por los artículos 282 fracciones I y II, 364 fracciones I y II, 367, 370, 372, y 373, todos del Código Penal Federal, delitos que tambien se encuen-

...

tran tipificados por el artículo 2o. del Tratado de - Extradición Vigente entre México y la República de Cuba, y contra de quienes la autoridad competente mexicana, Juez Primero de Distrito del Distrito Federal en Materia Penal, ha dictado en su contra orden de aprehensión como presuntos responsables de la comisión de los delitos citados, personas de las cuales, se tiene conocimiento que se encuentran actualmente en la ciudad de La Habana, Cuba.

SEGUNDO. Por los conductos diplomáticos debidos solicitar, en los términos del citado Tratado del Gobierno de la República de Cuba, la entrega de los mencionados responsables, para su procesamiento en México por la comisión de los delitos referidos.

TERCERO. Ser por exhibidos los documentos que se acompañan a esta demanda y que la fundamentan.

México Distrito Federal, a cuatro de agosto de mil novecientos setenta.

Julio Sánchez Vargas.

E L H E R A L D O D E M E X I C O

e).- Martes 28 de julio de 1970.

MEXICO DEMANDARA A CUBA QUE EXTRADITE A LOS AEROPIRATAS.

No pueden argumentar Asilo Político, Pues ya habían sido acogidos en nuestro País.

Por segunda ocasión en menos de setenta días la Secretaría de Relaciones Exteriores de México presentará ante el Gobierno de Fidel Castro, en Cuba, la exigencia de extradición de aeropiratas. Como se recordará, el 24 de mayo del presente año el secuestro de una nave mexicana involucró a tres asilados brasileños: Víctor Luis Papanbreu Selva Correo y Lourdes Ester Pérez Pin-da, así como al estudiante mexicano Francisco Espino-sa. La cancillería, mexicana presentó en el mes de ju-nio la solicitud de extradición de los cuatro delin-cuente, pero La Habana no respondió. El pasado sábado 25 de julio tres asiliados dominicanos (Bienvenido Váz-quez, Angel María Matos y César Suero), junto con el - mexicano Carmelo Gamiz, obligaron a la tripulación de un DC-9 procedente de Acapulco a reabastecerse de com-bustible en la ciudad de México para poder continuar - a la capital antillana. Relaciones Exteriores nueva-mente demandará la entrega de estos delincuentes tan pronto como la Procuraduría General de la Repú- - -

blica configure jurídicamente el delito cometido, es norma de Derecho Internacional que quien ya está asilado no puede ser objeto de un nuevo asilo, salvo en el caso de que lo persiga el gobierno no que lo asiló inicialmente.

Basándose en esa premisa, México ha negado en estos días el acceso a diez guerrilleros bolivianos que están actualmente en Chile. El asilo se concede a una persona en peligro o a un político que recurre a medidas extremas para salir de su país, lo que no está tipificado en el caso de ahí la negativa de nuestro gobierno no.

YA CUBA NOS COLMO EL VASO.

Los casos anteriormente mencionados no son los únicos en los que el gobierno cubano se ha burlado de nosotros, pese a que México es el único país de América Latina que aún tiene nexos diplomáticos con Castrolandia. Así, el 6 de octubre de 1968 una mujer audaz, Silvia Olivarez de Vázquez, pistola en mano hizo que el piloto Manuel Troyo sacará el avión Hawker de Aeromaya de su ruta Cozumel-Mérida hacia la isla bella. Con 17 pasajeros y escoltado por dos migs aterrizó en el antiguo-

aeropuerto de Rancho Boyeros. En noviembre del mismo 1968 un DC-6 de Mexicana de Aviación capitaneado por René Hernández Ruiz, fue secuestrado por Hugo Torres, primer aeropirata portador, como amenaza de un cartucho de dinamita.

Resulta casi milagroso que ninguno de estos actos atentatorios - contra la vida humana haya significado hasta ahora una catástrofe aérea. ASPA declara al respecto: "No es broma desviar aviones de su ruta, pues el piloto puede desconocer el camino hacia La Habana (el secuestrador no se lo creería)... El Caribe es área ciclónica y para descender es necesario amplio conocimiento de sus campos de aterrizaje.. La dinamita con cualquier movimiento brusco puede estallar.. Los jets están presurizados, es decir, llevan atmósfera propia por lo que cualquier impacto que atravesase su estructura ocasiona, como en un gigantesco globo, el inmediato estallido de todo el aparato.

Entre los recursos pensados para poner coto a los filibusteros - del aire, figuró el incomunicar la cabina de tripulación (se dejó, pues la tripulación no podría auxiliar al pasaje en caso de accidente).

También se proyectó cachear a los pasajeros, pero eso va en contra

30 enero 3.

Fact.138

HILDEBERTO CASTRO CASTILLO

Atizapán de Zaragoza No. 109.- Unidad San Esteban
México 10, D. F.

50

EJEMPLARES. Impresión Tesis Intitulada
"Evaluación de proyectos de inversión.
Casos Prácticos

\$2805.00

(DOS MIL OCHOCIENTOS CINCO PESOS 00/100 M.N.)

del turismo, causa indignación en los inocentes y los vuelos demorarían demasiado.

Los veinte años de prisión en la Unión Americana aún inoperantes, - pues el gobierno de Castro no devuelve a los asaltantes. En otras épocas de la historia, los bucaneros del mar eran acreedores a la pena de muerte. Para que el castigo tenga vigencia, debe haber a cuerdo de las dos partes, y México dentro del Derecho Internacional está en posición de exigir a Cuba el castigo para los bucaneros del aire. Fidel Castro ofrece impunidad a los que arrisgan la vida de inocentes por reacciones enfermizas o motivos de propaganda. Muchas lágrimas y mucho dinero le ha costado a México mantenerse fime pese a todas las presiones, en no romper relaciones con Cuba, paro otro desaire más del régimen - castrista, ignorando olímpicamente la justa demanda de extradición de los acropiratas podría ser la gota que derramara el vaso de la paciencia mexicana

(Sabado 8 de agosto de 1970)

SOLICITA RELACIONES LA EXTRADICION DE LOS CULTRO AEROPIRATAS.

La Secretaria de Relaciones Exteriores informo que ha solicitado ya formalmente al gobierno de Cuba, la extradición de los cuatro secuestradores-tres dominicanos y un mexicano-del avión de Aeronaves de México que fue desviado hacia La Habana el día 25 de julio pasado.

Según el boletín de prensa de la SRE, con base en la documentación enviada por la Procuraduría General de la República, el día de ayer se dieron instrucciones a nuestro embajador en Cuba, licenciado Víctor Alonso Maldonado, para que solicite la extradición de los presuntos responsables: Angel María Matos Carbajal, Bienvenido Vázquez López, César Suero Félix y José Teodoro Meseguer Morales o Carmelo Gamiz, dominicanos los tres primeros y mexicano el último.

El secretario de Relaciones Exteriores, licenciado Antonio Carrillo Flores, al salir por la vía aérea a Acapulco, expresó su confianza en que dadas las magníficas relaciones que existen entre México y Cuba, el go-

bierno de este país accederá a -
la petición que esta fundamenta-
da conforme al derecho internacional
nal.

Dijo Carrillo Flores que perso-
nalmente giró instrucciones al -
embajador mexicana en Cuba para-
que presente la solicitud de ex-
tradición.

E L D I A

(Martes 30 de julio de 1970)

IDENTIFICAN AL CUARTO SECUESTRA-
DOR: ES TEODORO MESEGUER, ESTU-
DIANTE.

La Procuraduría General de la -
República informó ayer que ha -
identificado plenamente al cuar-
to individuo que el pasado día-
25, junto con tres asilados do-
minicanos, obligó a la tripula-
ción del DC-9 de Aeronaves de -
México que había cubierto su ru-
ta de Acapulco a esta ciudad que
se dirigiera a La Habana, Cuba.

El cuarto presunto arosecuestra-
dor de la nave es el estudiante
José Teodoro Meseguer Morales, -
quien viajó con el nombre de Car-
melo Gámiz, de acuerdo con la -
lista oficial de pasajeros. El
mismo es estudiante de segundo-
años de la Escuela Superior de-
Economía de IPN y no tiene ante-
cedentes penales.

Finalmente la PGR dijo que posi-
blemente hoy consigne los hechos
al juez primero de Distrito en-
Materia Penal del D. F., a cargo
del licenciado Eduardo Ferrer -
MacGregor para que éste a su vez
dicte la orden de aprehensión y
configurar así ante Relaciones-
la solicitud de extradición ante
el gobierno de Cuba.

E L D I A

(Lunes 7 de septiembre de 1970)

SECUESTRO DE 4 AVIONES QUE IBAN
A NUEVA YORK: UNO DE ELLOS ESTA-
LLO EN EL CAIRO.

El Frente Para la Liberación de-
Palestina se Atribuye Tres de los
Actos.

El Cairo-Amman-Beirut y Londres,
7 de septiembre-Seiscientos pasa-
jeros que viajaban en cuatro -
aviones distintos, entre ellos -
un Jet 747 o Jumbo Jet, vivieron
horas de angustia y de tensión,-
cuando los aparatos fueron des-
viados de sus rutas, en menos de
dos horas y por primera vez en -
la historia de la piratería aérea.

El Jumbo Jet, segundo de esta -
clase desviado en lo que va del-
año, tocó tierra en Beirut, lue-
go de efectuar diversas maniobras
de emergencia, debido a que la -
pista no era apropiada para él -
y cuando sólo le quedaba combus-
tible para permanecer muy poco -
tiempo en el aire. Posteriormen-
te partió hacia El Cairo, donde-
después de que sus pasajeros lo-
abandonaron sanos y salvos, fue-
pasto de las llamas provocadas -
por cuatro explosiones. El apa-
rato había despegado en Amster-
dan rumbo a Nueva York, con 140-
personas a bordo y fue secuestra-
do por siete individuos en los -
que se encontraba una mujer.
Su destrucción fue calificada por
un portavoz de la empresa como -

"un nuevo acto intolerable de piratería aérea contrario a todos los códigos de conducta internacional".

El Jumbo Jet estaba valuado en 20 millones de dólares. El representante de la empresa en la capital cariota dirigió un mensaje personal al presidente Nasser rogándole que tome todas las medidas necesarias para la protección de los pasajeros, quienes perdieron todas sus pertenencias.

Otro secuestro fue impedido y la nave, un Boeing 707, de la empresa israelí El Al, aterrizó en Londres. Uno de los secuestradores, cuyo nombre no ha sido revelado, y que según los pasajeros viajaba con pasaporte hondureño, murió a manos de un miembro de la tripulación, quien resultó con heridas leves. La otra secuestradora, una mujer llamada Leila Jaled, de nacionalidad árabe, nacida en Haifa en 1946, que también fue herida, llevaba pasaporte similar al de su compañero.

El citado aparato, que llevaba 148 pasajeros a bordo, se dirigía también de Amsterdam a Nueva York cuando fue desviado. Ayer mismo voló a esta última ciudad.

Los otros dos aparatos, un Boeing 707 y un DC-8, de la FTA y de la Swissair, de los Estados Unidos y de Suiza, respectivamente ater-

rrizaron en un lugar de Jordania no precisado, luego que las autoridades de ese país cerraron el aeropuerto.

Un vocero del Frente Popular para la Liberación Palestina, manifestó que este organismo se hacía responsable de los tres secuestrados consumados y advirtió a Gran Bretaña que reaccionará ante toda medida coercitiva que se tome contra Leila Jaled, quien es interrogada por las autoridades. Israel pidió la extradición de la joven.

El avión de la TWA, al igual que los otros, iba a Nueva York, de Frankfurt, con 145 personas.

Los hechos se produjeron hacia las 12:00 GMT. El aparato cambió de rumbo, pasó sobre Yugoslavia, donde se captó que iba a Jordania, presionada su tripulación por un individuo no identificado. La oficina de aquella empresa informó en Tel Aviv que habría doce israelíes entre los pasajeros.

El DC-8 de la Swissair había partido de Zurich hacia Nueva York, con 155 personas. El secuestro se produjo cuando el avión se encontraba en el espacio aéreo francés. Lo provocó un comando palestino, cuyo número no fue dado a conocer.

Los miembros del FPLP confiscaron los aparatos norteamericano y suizo y dieron un plazo de 72 horas al gobierno suizo para que deje en libertad a tres comandos palestinos que cumplen actualmente condenas de prisión de 12 años por haber atacado un avión de El Al. Si no se cumple esta petición, el avión de la Swissair no será devuelto.

REUNION DEL GOBIERNO SUIZO

La Cruz Roja Internacional transmitió el comunicado palestino al gobierno helvético, que se reunió durante la noche de ayer para discutir el secuestro del avión pero sin conocer el ultimátum de los palestinos.

El anterior organismo informó - que sus delegados en la capital-jordana visitaron a los pasajeros de ambos aviones e informaron que se encontraban bien y que sólo - una viajera norteamericana se rompió la muñeca accidentalmente.

Un vocero de Al Fatah afirmó esta madrugada que los guerrilleros palestinos habían desbaratado un intento de invasión de Jordania por paracaidistas israelíes en el norte de aquel país en su intento de recobrar los dos aviones.

Ronald Ziegler informó en San Clemente, California que el presidente Richard M. Nixon está plenamente informado del secuestro de los cuatro aviones y que "se ha establecido contacto con los gobiernos y las naciones envueltas en el caso". Señaló, asimismo: "Nos preocupa mucho la situación".

ULTIMAS NOTICIAS

(Lunes 7 de septiembre de 1970)

EL JUMBO FUE DINAMITADO POR GUERRILLEROS

Un Jet Va Por Los Viajeros A El Cairo.

El Cairo, 7 de septiembre.- Fueron guerrilleros árabes quienes dinamitaron en las primeras horas de hoy un gigantesco avión-747 de la Pan American World Airways, ocho minutos después de haber aterrizado, un vocero de la compañía dijo que las 188 personas que viajaban abordo habían desembarcado a salvo.

Un avión Boeing 707 de la Pan American aterrizó más tarde en el aeropuerto de El Cairo para recoger a los pasajeros.

El enorme 747 fue uno de los cuatro aviones involucrados en actos de piratería aérea consumados ayer, aparentemente por comandos árabes.

Una versión anterior de que 15 ocupantes del 747 habían desaparecido fue calificada de errónea por un vocero de la compañía aérea.

El avión de auxilio, despachado desde Londres, iba a transportar a la mayoría de los pasajeros del 747 destruido.

El enorme aparato quedó envuelto en llamas después que los pasajeros y tripulantes desembarcaron.

DECIDIDOS A TODO LOS PALESTINOS

Beirtu, 7 de septiembre (AFP).--
La cuádruple desviación de avio-
nes, en la misma fecha de la -
suspensión provisional de la -
participación de Israel en las-
"Conversaciones Jarring", mos--
tró una vez más que la resisten
cia palestina puede ejercer en-
los acontecimientos del Medio -
Oriente una influencia sin rela-
ción con su debilidad numérica.

La mayor parte de los observado
res estimaban aquí que los pira
tas del aire de Georges Habache
persiguen tres objetivos:

1) Marcar puntos frente a los-
regimenes que aceptaron el plan
de paz Rogers, encabezados por-
Egipto.

Quedó probado nuevamente que -
los palestinos disponen de armas
temibles: Una total falta de e-
crúpulos en cuanto a los medios
de su co. bate, una audacia indis
cutable y una perfecta organiza
ción, puesto que en un mismo día
y casi en las mismas horas lleva
ron a cabo cuatro operaciones de
delicada prepar ción y que requ
rían una gran audacia.

2) Mostrar que son capaces de -
todo para oponerse a una solución
pacífica del problema palestino.
Sostenidos por los gobiernos -
"progresistas" irabes, los extre

mistas palestinos combatieron implacablemente toda solución política.

3) Hacer una demostración de su potencia a Yasser Arafat y al rey Hussein, de Jordania.

El soberano debe saber que todos los medios serán empleados contra él si intenta una operación contra la resistencia.

Al mismo tiempo, hacer aterrizar dos aparatos desviados en aeropuertos jordanos, pese a la oposición de las autoridades jordanas, reveló en el Frente Popular de Liberación de Palestina un singular menosprecio hacia la autoridad del rey Hussein.

Igual advertencia fue dirigida a Yasser Arafat, quien por su parte se dio acto seguido por enterado, pues esta misma mañana el diario "El Fataj" envía sus felicitaciones a los "héroes intrépidos" que desviaron los cuatro aparatos.

Estas operaciones endurecerán aún más a las organizaciones palestinas y repercutirán sin duda en el desarrollo de los acontecimientos en Jordania estimaban hoy aquí los observadores políticos.

- 196 -
ULTIMAS NOTICIAS

(Lunes 7 de septiembre de 1970)

SUIZA SOLTARA A LOS 3 ARABES QUE
PIDEN.

Berna, 7 de septiembre (AFP).--
La liberación de los tres pales-
tinos detenidos en Regensworf, -
cerca de Zurich, y que atacaron-
un avión de "El Al" en febrero -
de 1969 en Kloten, está práctica
mente decidida.

Esto se supo esta mañana de fuen
tes próximas al gobierno suizo,-
luego de la reunión del Consejo-
Federal.

(Lunes 7 de septiembre de 1970)

EXIGEN LA LIBERTAD DE SIRHAN

El Asesino de Robert Kennedy a Cambio de Trescientos Pasajeros.
Beirut, Libano, 7 de septiembre (A P).— Los guerrilleros palestinos-exigieron hoy la liberación de Sirhan B. Sirhan, el asesino convicto del senador Robert F. Kennedy,— a cambio de la libertad de 300 pasajeros de dos aviones secuestrados y retenidos en una pista de aterrizaje del desierto, cerca de Ammán.

"Cuando Sirhan mató a Kennedy dijo que 'lo hice por mi país', ahora la revolución de su país tiene que hacer algo por el", declaró un portavoz del Frente Popular para la Liberación de Palestina.

Sirhan, nacido en Palestina, cumple una condena de cadena perpetua en la prisión de San Quintín, California, por el asesinato del hermano del presidente Kennedy en 1968.

SUIZA ACEPTO EL CANJE.

Berna, 7 de septiembre (AP).— El gobierno suizo decidió hoy dejar en libertad a los tres guerrilleros árabes que tiene presos a cambio de los 300 pasajeros y tripulantes de los aviones de la línea Swissair y Trans-World Airlines, secuestrados y llevados a Jordania ayer.

SECUESTAN A OFICIALES

Beirut, 7 de septiembre (EFE).-- Diversos oficiales del ejército jordano fueron secuestrados en la mañana de hoy de sus propios domicilios por guerrilleros palestinos, según ha informado Radio Ammán, captada en esta capital.

Unos 150 guerrilleros palestinos irrumpieron en los domicilios particulares de los oficiales, ubicados en diversos barrios de la capital jordana, en una acción sorpresiva.

Radio Ammán, que hoy mismo sufrió un ataque por parte de guerrilleros palestinos, no reporta muertos o heridos en esta serie de secuestros.

SECUESTRADOS Y EN EL DESIERTO.

Ammán, Jordania, 7 de septiembre (AP).-- Guerrilleros palestinos re tienen dos aviones comerciales a reacción con 300 personas a bordo en una pista de aterrizaje en el desierto, a 40 kilómetros al nordeste de Ammán, cerca de la localidad de Zerka.

Unidades blindadas del ejército jordano han rodeado ambos aviones que los guerrilleros han amenazado con dinamitar a menos que se -

satisfagan sus demandas.

Estas incluyen la libertad y regreso a Ammán de los guerrilleros encarcelados en Suiza y Alemania por ataques contra aviones comerciales, y la liberación de la mujer arrestada en Londres después de un infructuoso intento por secuestrar ayer un avión de la línea israelí.

Los guerrilleros, miembros del Frente Popular para la Liberación Palestina, permitieron que miembros de la Comisión Internacional de la Cruz Roja, llevaran alimentos y frazadas a los pasajeros.

DINAMITARON EL ENORME JET.

El Cairo, 7 de septiembre (APO.- Guerrilleros árabes dinamitaron en las primeras horas de hoy un gigantesco avión 747 de la Pan American World Airways, ocho minutos después de haber aterrizado. Un vocero de la compañía dijo que las 188 personas que viajaban abordo habían desembarcado a salvo.

Un avión Boeing 707 de la Pan American aterrizó más tarde en el aeropuerto de El Cairo para recoger a los pasajeros.

U L T I M A S N O T I C I A S

(Lunes 7 de septiembre de 1970)

LOS ARABES TIENEN A LOS REHENES
CERCA DE AMMAN.

Beirut, Libano, 7 de septiembre
(A.P.).- Los guerrilleros pales-
tinos exigieron hoy la libera-
ción de Sirhan Bishara Sirhan,-
el asesino convicto del senador
Robert F. Kennedy, a cambio de-
la libertad de 300 pasajeros de
dos aviones secuestrados y dete-
nidos en una pista de aterrizaje
del desierto cerca de Ammán.

"Cuando Sirhan mató a Kennedy -
dijo: 'Lo hice por mi país'. Aho-
ra la revolución de su país tie-
ne que hacer algo por él", decla-
ró un portavoz del Frente Popu-
lar para la Liberación de Pales-
tina.

Sirhan, nacido en Palestina, cum-
ple una condena de cadena perpé-
tua en la prisión de San Quintín,
California, por el asesinato del
hermano del Presidente Kennedy,-
en 1968.

(Martes 8 de septiembre de 1970)

CARONEAN A MUJERES Y NIÑOS; PONEN TNT
A 2 JETS CON 180 PASAJEROS

Bonn, 8 de septiembre (AP).-- El go--
bierno alemán occidental ofreció hoy--
llevar por avión hasta Ammán a tres --
terroristas árabes que están en pri--
sión en este país, para asegurar la --
liberación de los pasajeros de dos --
aviones secuestrados que están en Jor
dania.

NEGOCIAN CON LOS TERRORISTAS

Londres, 8 de septiembre (AP).-- Los--
cuatro gobiernos occidentales pidieron
hoy a la Cruz Roja Internacional que--
procure la liberación de los pasajeros
de los aviones comerciales secuestra--
dos en Jordania mediante la negocia--
ción con las guerrillas del Frente Po--
pular.

LLAMA A EMBAJADORES DE PAISES ARABES.

Londres, 8 de septiembre (EFE).-- El--
secretario del Foreign Office británi--
co (Ministerio del Exterior), sir Alec
Douglas Home, citó hoy a seis emba--
jadores de países del Oriente Medio pa--
ra que acudan esta tarde a su departa
mento.

Se espera que Douglas Home realice ca--
da una de las entrevistas por separa--
do y dedique unos 20 minutos a conver--
sar con cada uno de los embajadores.

MUJERES Y NIÑOS BAJO FUEGO CRUZADO

Ammán, 8 de septiembre (AP).- El hotel Intercontinental, donde se alojan 120 mujeres, niños y ancianos de dos aviones secuestrados, fue alcanzado - esta noche por fuego de mortero.

El edificio de seis pisos, recibió daños ligeros, pero no hubo víctimas. Los huéspedes buscaron protección bajo sus camas, mientras las explosiones de mortero estremecían las paredes del hotel.

El ataque pareció parte de las continuas escaramuzas que se libran en la ciudad entre los guerrilleros palestinos y el ejército jordano.

No se supo inmediatamente quién disparó los proyectiles, o si el blanco de los mismos era realmente el hotel, que ha sido alcanzado en otras ocasiones por fuego cruzado.

Los niños, mujeres y hombres de edad avanzada fueron llevados ayer al Intercontinental, después de ser liberados por los secuestradores del Boeing-707 de la Tans World Airlines y el DC-8 de la compañía Swissair. Ambos aparatos son retenidos aún por los guerrilleros en una pista de aterrizaje del desierto, a 40 kilómetros al noreste de Ammán.

Los restantes 180 pasajeros principalmente británicos, germanos, suizos e israelíes, permanecen como rehenes de los comandos por segundo día consecutivo dentro de los dos aviones.

REUNION SECRETA DEL GABINETE INGLES

Londres, septiembre 8 (AP).-- El Gabinete Británico se reunió hoy en sesión de emergencia para considerar si debe dejar en libertad a una guerrillera - palestina a cambio de las vidas de 180 pasajeros abordo de dos aviones secuestrados.

El Frente Popular Para la Liberación de Palestina, una organización, exigió ayer que Leila Khaled, de 24 años, y otros seis dinamiteros encarcelados - en Suiza y Alemania occidental, sean puestos en libertad antes de las 22:00 de mañana. De otra manera, según el ultimátum, el DC-8 de la Compañía - Swissair y el Boeing 707 de la Trans - World Airlines retenidos por los secuestradores en un pequeño aeropuerto de Jordania serán volados con los pasajeros abordo.

Un portavoz de los guerrilleros dijo en Ammán que "el frente ha colocado - explosivos dentro de los dos aviones - con el fin de volarlos en caso de que no haya respuesta a su advertencia." Alemania occidental y Suiza convinieron en la demanda. El gobierno británico dijo que no, pero el primer ministro - Edward Heath convocó al Gabinete para reconsiderar después que los palestinos emitieron el ultimátum.

El tercer avión secuestrado el domingo un Boeing 747 de la Pan American Airways fue volado ocho minutos después de aterrizar en El Cairo pero los pasajeros huyeron a través de las puertas de emergencia. Otro 707 regresó a -

Nueva York anoche con 137 pasajeros de los 188 que viajaron en el que fue volado en El Cairo.

Un vocero de la Pan-Am dijo que tres-pasajeros, dos de ellos hospitalizados con heridas leves, están aún en El Cairo.

Los tres aviones fueron secuestrados-mientras volaban hacia Nueva York. La Khaled fue detenida por guardias - de seguridad israelíes el domingo durante la cuarta tentativa de secuestro, su compañero fue herido de muerte cuando trató de apoderarse del avión DC-8 de la línea Aérea El Al en vuelo de - Amsterdam a Nueva York. Ella fue detenida por Scotland Yard cuando la máquina aterrizó en el aeropuerto de - Londres.

DOCUMENTO SECRETO EN EL JET DESTRUIDO

El Cairo, 8 de septiembre (EFE).- Importantes documentos secretos de la - "Organización del Tratado del Atlántico Norte" (OTAN), iban a bordo del - Boeing 747 (Jumbo-jet) de la compañía norteamericana "Pan-Am", secuestrado por miembros del "Frente Popular de - Liberación de Palestina" (FPLP), - cuando se dirigía de Amsterdam a Nueva York y desviado a El Cairo, donde fue dinamitado por sus secuestradores según informa hoy el diario caiota - "Al Ahram", órgano semi-oficial del gobierno egipcio.

El mencionado periódico añade que las autoridades egipcias lograron recuperar los documentos entre los restos del - aparato y que los guardan celosamente.

EL SOL DE MEXICO

(Martes 8 de septiembre de 1970)

NUBE DE AGENTES Y GRAN NERVIOSISMO

Un despliegue de seguridad, que -
atrajo la atención del público, se
produjo hoy en el Aeropuerto de la
Ciudad de México con motivo de la
salida del ministro de Finanzas de
Israel, Pinaz Sapir, con destino a
Israel con escala en Nueva York.

Una verdadera nube de agentes se -
apostó en los pasillos, en la Sala
5, en los hangares y otros lugares
estratégicos.

Otros técnicos, especialistas en -
explosivos, se hicieron cargo de la
revisión del avión, de los equipajes
y los pasajeros fueron sometidos a
una vigilancia muy estrecha.

El vuelo, que es motivo de preocupa-
ción de las autoridades policiacas-
del Aeropuerto, es el 404 de Aeroná-
ves de México, que despega a las -
15:00 de hoy. Con el Ministro de -
Finanzas de Israel viajan algunos -
de sus auxiliares.

Se trata de evitar una sorpresa, -
ahora que los aeropiratas de las gue-
rrillas árabes se encuentran tan ac-
tivos.

E L D I A

(Martes 8 de septiembre de 1970)

SIGUEN DETENIDOS EN JORDANIA DOS DE
LOS AVIONES SECUESTRADOS

La Rfa y Suiza, Aceptaron el Canje-
Exigido por los Palestinos, pero -
Gran Bretaña lo Rechazó.-Varios Pa-
sajeros del Jumbo Jet Destruído Re-
sultaron con Lesiones.

(AFP, UPI, AP, REUTER, EFE Y ANSA)

Bonn-Berna-Londres y Ammán, martes-
8 de septiembre.- Los gobiernos de
la República Federal de Alemania y-
de Suiza accedieron ayer a las de--
mandas del Frente Popular para la -
Liberación de Palestina (FPLP) de -
poner en libertad a los fedayines -
presos en Munich (3) y Zurich (3),-
para que los aviones de la TWA y de
la Swissair, sus pasajeros y tripu-
lación, actualmente detenidos en el
"aeródromo de la revolución", ubica-
do en Larka, a 29 kilómetros de -
Ammán, sean devueltos. Por su parte,
el gobierno de Gran Bretaña hizo ca-
so omiso a la petición del citado -
frente de dejar libre a la guerrille-
ra Leila Jaled y dispuso que se pro-
siga el trámite normal de su caso.
El FLPL además de las dos anteriores
demandas, planteadas pide el trasla-
do a la capital jordana del cuerpo-
de secuestrador muerto en Londres.
Nego rotundamente que se haya deman-
dado la liberación del convicto y -
confeso asesino de Robert Kennedy,-
Sirhan Bishara Sirhan, como se a--
firmo en un principio.

El F1PL puso en libertad a unos 120- pasajeros de los dos aparatos secuestrados pero un vocero suyo dijo que todos los israelíes que se encuentran a bordo de los aviones, así como los pasajeros de sexo masculino y nacionalidades británica, norteamericana, germanooccidental, israelí y suiza continuarán detenidos hasta que se acepten sus exigencias.

Los pasajeros puestos en libertad, en su mayoría mujeres y niños fueron llevados a Ammán en autobuses del ejército jordano y la mayor parte coincidieron en manifestar: "Los palestinos fueron muy amables con nosotros y no hubo pánico a bordo" según relata Michel Garín de la AFP.

COMO SE DESTRUYO EL JUMBO JET

Nueve cartuchos de dinamita y cinco cargas de plástico destruyeron por explosiones al Jumbo Jet de la Pan American Airways, según informó el fiscal egipcio Hemli El-Ezzaqui, después de la investigación preliminar por las autoridades. La nave quedó consumida por el fuego en menos de diez minutos.

El diario cairota Al Ahram, que conjeturó el acto, reveló que documentos secretos, relativos a la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) se encontraban entre los restos del aparato. Según el cotidiano, esos documentos y se negó a entregarlos a los agentes de la compañía en El Cairo.

Siete pasajeros, ligeramente heridos del Jet 747, asegurado en 24.5 millones de dólares, se quedaron en la capital egipcia para ser atendidos por los médicos. De los 162 pasajeros del Jumbo Jet que arribaron anoche a Roma, cuatro fueron hospitalizadas debido a las heridas, que recibieron al descender precipitadamente del aparato por toboganes, momentos antes que se incendiara. Varios de los pasajeros llegaron esta madrugada a Nueva York.

DECLARACIONES DE ABBA EBAN

Abba Eban, canciller de Israel, se pronunció abiertamente contra cualquier intento de acceder a las demandas de los guerrilleros palestinos en relación con la serie de secuestros aéreos llevados a cabo el domingo.

Simón Pérez, miembro israelí de Transportes, a su llegada a París declaró que "los actos de piratería aérea no modifican en absoluto la actitud de nuestro gobierno en las conversaciones de paz".

PETICION DE LA IATA

Knut Hammerskjöld, director general de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), pidió al presidente Nasser y al rey Hussein que se tomaran medidas contra tales actos.

Norman Bristow, presidente del Sindicato de Pilotos y Navegantes Aéreos, se dirigió también a las Naciones Unidas pidiendo que actúe ante la amenaza creciente de la piratería en el aire.

Charles Blyth, secretario general de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, envió cables a Egipto y Jordania exigiendo la libertad inmediata e incondicional de la tripulación y pasajeros de los aviones secuestrados.

HABLA RONALD ZIEGLER

Ronald Ziegler, vocero de la Casa Blanca tras informar, en San Clemente, California, que el presidente Nixon está al tanto de los citados acontecimientos añadió "Estamos haciendo todo lo que está a nuestro alcance por obtener la liberación de los pasajeros y de la nave", Ziegler se refería al avión de la TWA.

William P. Rogers, secretario de Estado, se entrevistó en Washington con los representantes de Suiza, Gran Bretaña, RFA e Israel, para tratar el asunto detenidamente.

La compañía británica BOAC, entre otras empresas aéreas, anunció un reforzamiento en las medidas de seguridad respecto a sus aviones, en vista de la nueva ola de secuestros aéreos.

Asimismo, en la mayoría de los principales aeropuertos de Europa se han tomado diversas precauciones con los pasajeros, para evitar aquéllos.

Un ultimátum firmado por las Fuerzas Combatientes Judías ha sido enviado a la sede parisina de Presence de la Palestine conminando a los dirigentes palestinos a poner en libertad, antes de 48 horas, a todas las personas secuestradas.

EL HERALDO DE MEXICO

(Miércoles 9 de septiembre de 1970)

ESPECTACION MUNDIAL POR LOS RESCUES
TRADOS; HOY VENCE EL PLAZO.

Intensas Gestiones Diplomáticas de
Cinco Países y los Guerrilleros

Amenaza de Muerte a Seis Diplomáti
cos Árabes.-La Cruz Roja Interna--
cional Negociará el Rescate.-La Si
tuación Dramática por las Mujeres-
y Niños Rehenes.-Explosivos Listos
para ser Detonados.

DE NUESTROS SERVICIOS CABLEGRAFICOS
AP, AFP, UPI, EFE Y ANSA.-Ocho co--

mandos árabes retenían ayer a 178 -

pasajeros, como rehenes, a bordo de

dos aviones secuestrados por guerri

lleros palestinos en Ammán, Jordania

en tanto se realizaban intensas ges

tiones diplomáticas para liberarlos,

en Zurich, Suiza, t hoy una organiza

ción contraterrorista se proponía -

asesinar a tres diplomáticos árabes.

Los asesinatos de funcionarios árabes

según llamadas telefónicas recibidas

en la agencia telegráfica HELVETIA--

serán obra de ciudadanos suizos y -

servirán de advertencia para que Ber

na no libere a los tres detenidos pa

lestinos a cambio del avión de la --

Swissair.

Mientras tanto, en el candente desierto jordano, el Frente Popular para la Liberación de Palestina - amenazó con dinamitar los aviones secuestrados, si 7 de sus compañeros prisioneros en Suiza, Gran Bretaña y Alemania Occidental, no son liberados antes de las 21 horas del Este (hoy miércoles)

En Jerusalén, voceros diplomáticos dijeron que las negociaciones para la liberación de los pasajeros de la Swissair y la TWA se llevaron a cabo conjuntamente.

Un representante de la Cruz Roja Internacional se encuentra ya en Ammán con plenos poderes para negociar el rescate de los pasajeros que tienen como rehenes los guerrilleros palestinos. La decisión fue tomada en Berna, en una reunión de 4 representantes de los gobiernos mencionados.

El Frente Popular para la Liberación de Palestina (FPLP) afirmó ayer - aquí que pondrá en libertad a los pasajeros de la compañía Swissair y devolverá el aparato, cuando los palestinos que debe liberar el go-

bierno suizo lleguen a un lugar señalado por el frente, "teniendo en cuenta las garantías dadas por el Comité Internacional de la Cruz Roja".

El comunicado no precisó si serán puestos en libertad todos los viajeros que se hallaban a bordo del vuelo Swissair desviado hacia Jordania.

Gran Bretaña parece dispuesta a poner en libertad a la secuestradora árabe Leila Ahalel, según se informó anoche en esta capital, - en círculos oficiales generalmente bien informados.

Se añade que Leila puede ser puesta en libertad hoy y enviada a Holanda, a cambio de la liberación de los pasajeros del DC-8 suizo y del Boeing 707 norteamericano que los guerrilleros secuestraron el domingo pasado y que se encuentran en Jordania.

Los guerrilleros palestinos que asaltaron durante el pasado fin de semana cuatro aviones comerciales, tenían ayer en suspenso a la industria petrolera de Estados Unidos.

dos, respecto al futuro de su inversión de 20 millones de dólares diarios en los yacimientos del norte de Africa y el Cercano y Medio Oriente.

El petróleo levantino se extrae a razón de unos 13.2 millones de barriles por día, o sea, alrededor de un tercio de la producción del mundo no comunista, necesaria para mantener en movimiento su economía. Y la producción del Levante constituía una oferta limitada por el cierre del Canal de Suez y la creciente demanda de combustible por parte de individuos e industrias.

Se informó que uno de los guerrilleros dijo a un pasajero del avión asaltado que descendió en El Cairo y fue luego destruido con explosivos, que "ahora les toca a los campos petrolíferos estadounidenses" refiriéndose a la agresión de los palestinos. Dos aviones, con 200 personas a bordo, permanecían a mer en una pista del desierto jordano, con explosivos listos para ser deto

nados, mientras se negocia el cambio de los rehenes por delincuentes que atacaron aviones en otros países.

La situación se torna más dramática por la presencia de mujeres y niños, muchos de ellos de corta edad, a los cuales no se les ha permitido dejar la máquina, por ser de religión judía. Una de las pasajeras liberadas informó en Ammán que se estaba agotando la provisión de leche para los pequeños.

El canciller israelí Abba Eban declaró ayer que todo el mundo es culpable de alentar a los piratas aéreos, mediante una actitud tolerante y complaciente ante los secuestros de aviones.

Propuso una campaña unida de todos los gobiernos y líneas aéreas para privar a los secuestradores de protección y encubrimiento.

Eban habló en el Club Económico de Jerusalén. Propuso lo siguiente.

Las demás líneas aéreas deben seguir el ejemplo de el-Al de Is--

rael y tomar "medidas de seguridad adecuadas, luchando con los secuestradores, antes de someterse al chantaje de éstos".

En los aviones de El-Al viajan - guardias armados.

Las autoridades mundiales de la aviación deben dejar de hacer la distinción entre "terroristas árabes y gobiernos árabes, ya que sin el apoyo de dichos gobiernos, los terroristas no podrían prolongar - sus actividades".

Las medidas contra los secuestros deben aplicarse especialmente con respecto a los gobiernos árabes y sus líneas aéreas.

Eban dijo que, aunque las víctimas de recientes secuestros han sido - ciudadanos de varios países, la raíz del asunto está en la hostilidad - árabe hacia Israel.

El canciller acusó al gobierno - griego de haber creado un antecedente "peligroso" en julio pasado - al liberar a guerrilleros árabes - "bajo la amenaza del chantaje".

Aludía a la excarcelación de siete guerrilleros en Grecia, a cambio -

de un avión griego y sus pasajeros. Gran Bretaña instó ayer a seis gobiernos árabes a colaborar en las medidas contra los secuestros perpetrados por guerrilleros de Palestina, "en aras de orden, del derecho y la cordura internacionales".

Al mismo tiempo, el secretario de Relaciones Exteriores, Sir Alec Douglas Home, denunció los ataques guerrilleros contra cuatro aviones internacionales, el domingo y advirtió a los dirigentes árabes que tales incidentes "han de perjudicar gravemente la causa árabe" en la crisis del Medio Oriente.

Mientras tanto, Gran Bretaña se unió a Estados Unidos, Alemania Occidental y Suiza para delegar facultades a la Cruz Roja Internacional, para tramitar la liberación de 225 pasajeros de aviones tomados como rehenes por los guerrilleros árabes en Jordania.

Las autoridades británicas, junto con las de Alemania Occidental y Suiza, tienen hasta el jueves para cumplir con los términos del Frente Popular

Para la Liberación de Palestina.

Alemania Occidental tiene tres -
guerrilleros encarcelados, y Sui
za otros tres, como consecuencia
de otros atentados terroristas -
contra pasajeros de aviones.

E L D I A

(Martes 8 de septiembre de 1970)

NARRA SU ODISEA, AL LLEGAR A MEXICO,
UNO DE LOS PASAJEROS DEL AVION DE -
EL AL

Nicolás Finkelstein Israel, uno de los pasajeros de la aeronave Boeing 707 de la línea Al Al, que fuera objeto de un intento de secuestro anteayer, cuando volaba de Amsterdam a Nueva York, procedente de Tel Aviv, arribó ayer a esta capital.

En el aeropuerto, momentos después de descender del avión de la Eastern Airlines que lo condujo a México, Finkelstein-joven israelí-mexicano de veinteaños- hizo un vívido relato de lo sucedido, mientras nerviosamente se frotaba las manos, dejando entrever que aún estaba visiblemente emocionado por el recuerdo de los terribles momentos que le tocó vivir a bordo de la aeronave.

Uno de los terroristas - pues fueron varios, hombres y mujeres, según declaró - le dio un balazo en el estómago a una de las sobrecargos, tan sólo porque ella pretendió incorporarse de su asiento, desobedeciendo las órdenes que le habían dado de que permaneciera sentada.

Después dos policías secretos del gobierno Israleí, quienes viajaban a bordo del jet para custodiarlo, dieron muerte a uno de los terroristas - un hombre - e hirieron a una mujer.

Dijo que pudo darse cuenta de cómo una de las terroristas portaba sendas granadas en sus manos y que a uno de estos artefactos se le zafó el seguro, por lo que con la balacera que se desató a bordo y la granada deschavetada que milagrosamente no estalló, el jet de El Al estuvo en peligro inminente de estallar en pleno vuelo y caer envuelto en llamas, caso en el cual no se hubiera salvado ninguno de sus ocupantes.

El joven Finkelstein, quien había ido a Israel en viaje de estudios sobre agricultura y permaneció algún tiempo como alumno en un kibutz (especie de cooperativa del campo), agregó que al frustrarse el secuestro, pudieron llegar al aeropuerto de Heathrow, de Londres, donde por fin sintieron alivio. En esta terminal aérea, las autoridades británicas procedieron a efectuar una minuciosa revisión de los pasajeros y el equipaje.

En el aeropuerto internacional de la ciudad de México fue recibido por sus padres, Moisés Finkelstein y Margarita Israel de Finkelstein.

E L D I A

(Martes 25 de agosto de 1970)

FUE EXPULSADO DEL PAIS UN AEROSE
CUSTRADOR NORTEAMERICANO.

La Secretaría de Gobernación, in
formó ayer que a las 19:30, ha-
bía sido expulsado del país el -
aerosequestrador Albert Charles-
Cadón, quien el 8 de agosto de -
1961, desviara un avión de Pan -
American, cuyo destino era Guate-
mala, hacia La Habana, Cuba. El
juez primero de distrito, en quel
año, después de los trámites de-
extradición, le impuso una sen--
tencia de 8 años 9 meses de pri-
sión, por los delitos de robo con
violencia, amenazas y otros. La
extradición se debió a que el ex
tranjero violó lo establecido en
la Ley General de Población.

Charles Cadón, francés, primer -
aeropirata del mundo y convicto-
del Presidio de Santa Marta Aca-
titla, fue expulsado ayer del -
país al término de su condena.
El 9 de agosto de 1961 Cadón lle-
vó a cabo el secuestro de un jet
de Pan American y puso el ejemplo
de un crimen que han cometido mu
chos más después. Pero a él si-
lo entregaron las autoridades de
La Habana al gobierno de México-
para ser juzgado.

El umbral del presidio lo cruzó-
sin embargo todavía bajo la cus-
todia de los agentes del presi-
dio, y en el vuelo 66 de Air France
se abandonó el país con destino
a París, su lugar de origen.

E L D I A

(Jueves 30 de julio de 1970)

SE ENTREGO EL QUE INTENTABA LLEVAR A CUBA UN AVION ARGENTINO

CORDOBA, 29 de julio.- El secuestrador del avión de Aerolíneas Argentinas desviado ayer se entregó hoy a las 3:30 (hora de México) desistiendo de un intento de llegar a Cuba. El causante del desvío, el boliviano Fermín Jurado-Albornoz, antes de entregarse a la policía, llamó al Consul de su país en Cordoba, quien manifestó que el secuestrador sería juzgado por las leyes argentinas las cuales podrían condenarlo a muerte.

" H E L I C E "

Diciembre de 1972

DENTRO DE UN AVION SECUESTRAO

(Historia y comportamiento)

Por Santiago Genovés.

Estoy un poco cansado, hace diez minutos que el jet salió de Monterrey rumbo a la Ciudad de México.

La voz de una azafata repite que todos los pasajeros deben levantar las manos. Levanto la cabeza y veo a todos los pasajeros manos arriba. Levanto las mías también, al tiempo que oigo por el altavoz: "Hemos tomado la cabina. Pertenecemos al Movimiento Comunista Armado. Estamos dispuestos a todo. Ustedes representan la burguesía contra la que luchamos. Nada tenemos contra ustedes de manera personal, pero estamos dispuestos a todo. Tenemos una bomba que no alcanza a destruir el aparato en el sentido de su longitud, pero lo paritrá en dos.

La "vez", a la que no veo, porque estoy a la mitad del avión, pide a otros dos de sus "compañeros", sentados un poco atrás de mí, que se adelanten. Uno de ellos se va hacia adelante, y el otro, muchacho flaco y alto, con un revólver chiquito, hacia la cola del avión.

Veo al que ha hablado. Lleva una pistola. Lo vi en el aeropuerto de Monterrey y me pareció conocerlo de algo. No estoy seguro.

Los asaltantes son cuatro: uno está en la cabina con los piletos, el otro con un maletín chiquito en el que debe ir la bomba, adelante, de espaldas a la cabina y con una pistola; la "voz", en la parte delantera del avión, con otra pistola nos mantienen a raya. El flaco, con su revólver chiquito, en la parte posterior del avión. Todos muchachos de poco más de 20 años de edad.

Las azafatas han entendido la situación de inmediata y, por fortuna, sonríen todo el tiempo.

El muchacho que está atrás, fisonomía de indio seri, está nerviosísimo. Las azafatas recogen algunas de las charolas del desayuno que habían empezado a servir y él ayuda, pasando varias, mientras, en la otra mano, mantiene su revólver. Parece buen chico.

El que está adelante, la "voz", de tez blanca y ojos claros, se ve de carácter mucho más duro. Tiene aspecto de estudiante.

-¿Cree usted que realmente hay una bomba en el maletín? - preguntó una azafata.

- "Mantenga con los pasajeros sólo la conversación imprescindible para evitar malentendidos" - advierte secamente la "voz".

Deseo acercarme a la cabina y me levanto de nuevo para ir al baño. De regreso el doctor Stefanovich me agarró la mano y me dice: "Genovés, ¿qué es más difícil, esto o la bolsa de papiro?" Me siento incómodo con sólo una mano en

alto y una pistola detrás.

La situación no va a ser fácil. Se puede pensar, inconscientemente, que no pasará nada. Por otra parte, si dejan caer la bomba o disparan unos tiros, podemos morir todos.

Como gente de ciencia, trataré de observar y anotar lo que va sucediendo para después poder integrar y sistematizar los datos, hasta donde esto sea posible. Trataré de ser objetivo. Nada de preconcepciones. Debo pensar, pues, en términos de unos pasajeros, una tripulación, unos muchachos con pistolas, todos dentro de un avión, en vez de en rehenes, víctimas, asaltantes, asesinos, burgueses, etc.

Alrededor de las 10:30 la "voz" anuncia que las mujeres y los niños desembarcarán en Monterrey y que el resto irá hasta la hermana República de Cuba. Continuamos dando vueltas sobre Monterrey. Son ahora las 11:30. Trato de establecer un conato de diálogo. Al pasar la "voz" cerca de donde estoy le pregunto si nos conocemos. Contesta, conciso y terminante, que no.

Los pasajeros toman en serio, claro, lo de "manos arriba". Los más nerviosos van al baño cada 20 minutos. Un señor de unos 30 años ha ido ya cuatro veces.

Lleva un par de zapatos nuevos. Por si hay que correr o saltar saco del maletín los viejos y los cambio por los nuevos.

La señora de mi izquierda está ahora más calmada. Se inclina un poco hacia mí y me dice: "Usted es sacerdote, ¿verdad?"

Seguimos dando vueltas sobre Monterrey. Supongo que para hacer tiempo y para quemar gasolina.

Hacia las 11:50 nos dicen que nos abrochemos los cinturones de seguridad para el descenso. ¡Qué ironía! Además, no obedezco porque pienso que al aterrizar, en esta situación, es mayor el riesgo humano que el mecánico.

A las 12:10 empezamos, realmente, a descender sobre el aeropuerto. Nos dicen por el altavoz que es este un momento muy difícil para ellos y que debemos cooperar. Poco después añaden que las mujeres y los niños bajarán y que estaremos en el aeropuerto unos 20 minutos para cargar gasolina. Me agrada estar en el asiento situado junto a la puerta de salida de emergencia. Antes de aterrizar el avión da todavía varias vueltas sobre el aeropuerto, supongo que para poder cerciorarse de que todo está como ellos quieren.

Allá abajo veo un cementerio cuadradito.

Doy los teléfonos de mi casa, pidiéndole a la señora a mi izquierda que haga saber a mi familia que, probablemente iré a Cuba.

La situación es francamente tensa.

¿Qué mueve a estos muchachos a abocarse a semejantes extremos y personales? No es cómodo expatriarse.

Por primera vez pasa por el pasillo, dirigiéndose hacia atrás, el muchacho que estaba en la cabina; es bajo, de tez morena y lleva una pistola plateada. Cara de pocos amigos. Aterrizamos.

Hay gran actividad alrededor de la cabina.

Una vez en tierra la intranquilidad, dentro del avión, se convierte más bien en intriga.

Dos hombres se acercan a la nave. Llevan sólo un pantalón corto, los bolsillos hacia afuera y las manos en alto. Accionan el servicio de gasolina.

El primer oficial se dirige hacia la parte trasera del avión para enseñar a los secuestradores el funcionamiento de la puerta de atrás.

Pasa por el pasillo, hacia atrás, el muchacho - que lleva la bomba. La lleva bajo el brazo izquierdo, mientras que en el derecho mantiene una metralleta. Por detrás de su pantalón asoma un cuchillo de buen tamaño. Tiene un gesto duro. No me agrada.

A las 2:20 suben una muchacha y dos muchachos.- Ella carga una metralleta. Uno de los muchachos está, indudablemente, muy cansado. El otro, mezcla de japonés e indígena, es de facciones duras, pero agradables.

Se nos anuncia que no nos preocupemos porque - van a probar una de las metralletas. Poco después me entero que acaban de decir, por el radio, que si no se seguían todas sus instrucciones al pie de la letra matarían a un pasajero cada 15 minutos.

A las 2:45 se oyen los tiros de la metralleta. Sube a bordo un muchachón, gordete y grandete, de aspecto - vulgar. De nuevo se dan abrazos entre ellos y muestran gran alegría. Se hace entonces visible un quinto muchacho que, - sentado delante y a la izquierda del avión, había, hasta - ahora, pasado inadvertido. Es indudablemente del grupo, pero

habían tenido la precaución de dejarle incógnito, por si algo pasaba.

A las 2:55 el grandote y gordete dice que sabe - que se encuentran a bordo unos parientes del gobernador del - Estado y los conmina a que se identifiquen. Un joven y una - señorita se levantan. Estamos todos en vilo. No pasa nada.- Se vuelven a sentar. El grandote se sitúa detrás de mi. En- table conversación con él. Me dice que entre ellos sólo se - conocen en grupos de tres. En ese momento suben el dinero del rescate. Le pregunto que qué van a hacer con tanto dinero. - Me responde que no es para ellos sino para la causa. Me hace- saber, también, que él es un biólogo frustrado. No se le cree.

Al saber que soy antropólogo me pregunta si le es- toy estudiando. Que si cree que es paranoico. Le responde que si lo estoy estudiando. Me olvido de la segunda pregunta. Tie- ne una metralleta y el dedo en el gatillo.

Entre nuestros captores reina un estado de alegría apenas contenido. Han triunfado. Se han salido con la suya. - Entre nosotros, los pasajeros, reina una sensación de alivio.

A las 3:50 el avión inicia su despegue, supengo - , que hacia Cuba.

- "Yo no apruebo vuestra conducta en México" -le - digo-. "Pero me parece idiota que hayáis pedido cuatro millo- nes de pesos, que primero, no vais a poder cambiar en Cuba; se- gundo, lo más fácil es que Cuba lo devuelva a México; tercero,- si en Cuba os dejarán ese dinero a vosotros, bien sabéis que el intercambio de valores por dinero no funciona en Cuba como en - Estados Unidos o en México; y cuarto, lo más importante, que de

unos muchachos con unas ideas e intenciones política que podemos aprobar o no, pero que se la juegan por liberar a su compañeros-lo que siempre se verá con cierta simpatía.-, os habéis convertido en piratas aéreos. Metalizados".

El ambiente a bordo no es ya de gran tensión. Varios de los pasajeros hablan con algunos de los asaltantes. (Dice Sartre en alguna parte, que hombres confinados dentro de un espacio reducido, o se quieren o se detestan y aún se matan al poco tiempo).

¿Qué ha pasado a bordo entre las 9:30 de la mañana en que comenzó este acto de secuestro aéreo y las 6 de la tarde en que iniciamos el descenso hacia el Aeropuerto de la Habana?

El grupo de asaltantes y la herida bajan primero. No los vemos más. Poco después bajamos todos y nos concentramos en una sala de espera del aeropuerto. Casi todos los pasajeros se agrupan ante los fotógrafos. Varios pasajeros se acercan ahora por primera vez al hijo y a la hija del gobernador expresándoles su gran amistad.

"Estaban muy nerviosos". "Yo hubiera podido. . ."
"Me pasó la pistola por la frente. . ." Todos menos un cónsul norteamericano, y un cubano que venían a bordo.

Hablo con el capitán de nuestra nave, hombre bueno y sencillo. Quiero saber lo que piensa él sobre el asaltante que estuvo casi todo el tiempo en la cabina. Me dice que era un muchacho muy politizado, un tanto fanático.

Pienso que unos muchachos se logran en el estudio, otros en el deporte, otros en el cine o el teatro, otros en el comercio. Otros en la política inactiva. Otros, como algunos de los que capturaron el avión se sienten, tal vez, en un prin-

cipio, como Arsenies Lupines, Asaltan, roban, etcétera. Y, poco a poco la situación los envuelve. Son gente fuera de la Ley. - Pero su ley les fascina. Algunos con una conciencia política - que no puedo juzgar, continúan pensando en función de esa conciencia. Otros, cuya conciencia política es sólo superficial, - se realizan plenamente en ese juego peligroso para ellos y para los demás.

Per razones de espacio hemos extractado esta (historia y comportamiento), estudio escrito imparcialmente por el doctor - Santiago Genovés, y lo hemos incluido en nuestra revista por ser un testimonio de la tremenda experiencia.

R. R.

X.- LEGISLACION APLICABLE EN MEXICO EN LA MATERIA DEL DERECHO AERONAUTICO.

El Derecho aeronáutico es una disciplina jurídica que aparece en el campo del Derecho en los tiempos modernos. Su nacimiento es consecuencia de situaciones de hecho cuya reglamentación era indispensable, ya que toda actividad que revista una trascendencia social y constituya relaciones entre los hombres, obligan a la reacción de normas jurídicas aplicables, ya que las mismas serán condiciones indispensables para la pacífica convivencia social conforme a un orden armónicos debidamente establecidos.

El Derecho aeronáutico por su naturaleza, por la actividad que encierra, y por la de sus distintas formas o manifestaciones resulta que participa por igual en varias categorías jurídicas conocidas, no pudiendo ubicarlo en un plano determinado, pues su complejo orgánico abarca muchas de esas categorías y las asimila a sus principios y normas. Asimismo en el Derecho aeronáutico nos encontramos con normas pertenecientes a diferentes disciplinas jurídicas, las cuales vemos como partes del Derecho Internacional Público, del Derecho Constitucional, del Derecho Internacional Privado, del Derecho Penal, etc.

Nuestro distinguido maestro el Lic. Enrique M. Loassa, a este respecto nos señala que aunque se acepta el origen antes señalado, esa procedencia y la ramificación que se haga entre el Derecho aeronáutico y otras categorías jurídicas no se debe excluir de su carácter autónomo, y nos dice "Es cierto que la ciencia jurídica es una unidad que a la vez se nutre en los principios de -

la justicia y debe dar como frutos normas justas, pero también - podemos hablar de autonomía, cuando en determinada materia, las reglas que se aplican forman un complejo orgánico con rasgos de especialidad, no se prestan de manera simple y directa a un régimen de Derecho común o, como nos dice Donati, podemos hablar de - autonomía de una rama de Derecho, cuando encontramos satisfechas tres condiciones: novedad orgánica, especialidad de los principios generales que gobiernan su materia y tendencia a su completitud; entonces aparece un sistema que se basta a sí mismo o que puede ser por sí mismo y por lo tanto, separado del Derecho en general. Más por otro lado no podemos ignorar ni lo haremos, que el derecho en general abarca los conjuntos de reglas más o menos particulares que aseguran la realización de aspiraciones colectivas o individuales dentro de la armonía social, o, repitiéndonos, debemos contar con normas jurídicas que rijan una existencia social pacífica y justa que, como sabemos, es el fin esencial del - Derecho.

Dentro de estas reservas, es como concebimos la autonomía del Derecho Aeronáutico.

Con motivo de esta autonomía se ha tratado de unificar en la mayor forma posible la legislación que regulan la materia aeronáutica.

A continuación y para una mejor ilustración - nos permitimos hacer una transcripción de los principales ordenamientos jurídicos que en México rigen esta materia.

a).- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

Art. 27, Párrafo 4. Corresponde a la Nación el dominio directo de . . . y el espacio situado sobre el Territorio Nacional en la extensión y términos que fija el Derecho Internacional.

Art. 32. Los mexicanos serán preferidos ...

Párrafo 2o. Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos patrones, maquinistas, mecánicos y de una manera general para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practica y comandante de aeródromo así como todas las funciones de agente aduanal en la República.

Art. 42. El Territorio Nacional comprende ...

Fracción VI. El espacio situado sobre Territorio Nacional con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional.

Art. 73. El Congreso tiene facultad: (El Congreso de la Unión).

Fracción XVII. Para dicatar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre postas y correos.

Art. 76. Son facultades exclusivas del Senado.

Fracción I. Aprobar los tratados y convenios diplomáticos que celebre el Presidente de la República con las potencias extranjeras.

Art. 89. Las facultades y obligaciones del - Presidente son las siguientes:

Fracción X. Dirigir las negociaciones diplomáticas y celebrar tratados con las potencias extranjeras, sometién-dolos a la ratificación del Congreso Federal.

Art. 133. Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen 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 su-prema de toda la Unión.

b).- LEY DE SECRETARIAS Y DEPARTAMENTOS DE ESTADO.

Publicada en el Diario Oficial del 24 de
diciembre de 1958.

Art. 1. Para el estudio, planeación y despacho
de los negocios en los diversos ramos de la administración, el Po-
der Ejecutivo Federal tendrá las siguientes Dependencias:

.
.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

Art. 10. A la Secretaría de Comunicaciones y
Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

- 1.- El otorgamiento de concesiones y permisos para establecer
y operar líneas aéreas y comerciales en la República, y la vigilan-
cia técnica de su funcionamiento y operación;
- 2.- Otorgar permisos y negociar convenios para la operación
de líneas aéreas internacionales;
- 3.- Otorgar permisos para el uso de aviones particulares.
- 4.- La administración de los aeropuertos nacionales y la con-
cesión de permisos para la construcción de aeropuertos particula-
res y la vigilancia de éstos;

5.- Organizar trabajos y servicios meteorológicos de acuerdo con los últimos adelantos científicos destinados para la información y seguridad de la navegación aérea en la República;

6.- Fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los transportes y las tarifas para el cobro de los servicios públicos de las comunicaciones y de los transportes terrestres, aéreos y marítimos y de todas las maniobras relacionadas con los mismos;

7.- Asesorar a la Secretaría de Obras Públicas para la formulación de los programas anuales de construcción, de obras de comunicación, caminos, aeropuertos, ferrocarriles, estaciones y centrales de autotransportes de concesión federal;

8.- Determinar los requisitos que deban cumplir los operadores de las naves aéreas y el personal de tripulación para entrar y mantenerse en servicio, así como otorgar las licencias, permisos y autorizaciones respectivas.

c).- REGLAMENTO DEL ARTICULO 320 DE LA LEY DE VIAS GENERALES
DE COMUNICACION

Marcas de Nacionalidad y Matrícula de Aeronaves.

Dado con fecha 18 de agosto de 1941, fue publicado en el "Diario Oficial" de la Federación del 10. de septiembre de dicho año y a través del mismo se trata de evitar el hecho de que una aeronave de nacionalidad mexicana pudiese ser llevada al extranjero y cambiarla de nacionalidad, por lo que dispone que la entonces Secretaría De Comunicaciones y Obras Públicas, sólo pedrá autorizar el cambio de la marca de nacionalidad o matrícula de una aeronave en el caso de que previamente se le sustituya por otra mejor y matricularse en el país; obligando a los particulares o empresas de transporte aéreo que a través de algún convenio tengan a su servicio aeronaves que vuelen directamente o con escalas de un lugar de la República a otro extranjero, a otorgar en las rutas, en garantía de que no se les cambiará la marca de nacionalidad de matrícula sin la autorización previa y en caso de los infractores responderán por cualquier violación al respecto con el resto de su equipo de vuelo.

Este reglamento valora en forma extraordinaria el patrimonio formado por las aeronaves de nacionalidad mexicana, -

según se desprende del hecho de que por la sola suposición o en razones fundadas de que una aeronave pretende abandonar el país con objeto de cambiar de nacionalidad o matrícula, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas podrá requisarla conforme a lo previsto en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

d).- REGLAMENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO.

Forma parte de los reglamentos mas recientes ya que fue dado el 30 de mayo de 1956 y publicado en el " Diario Oficial" del 28 de diciembre de 1957 y consta de nueve capitulos y un apéndice.

Los capítulos tratan de las definiciones de términos aeronáuticos utilizados en dicho reglamento; de la clasificación del personal técnico aeronáutico que para poder ejercer sus funciones necesita de una licencia, dividiéndola en dos - grandes grupos: personal de vuelo y personal de tierra, quedando comprendido entre los primeros el piloto estudiante, privado, comercial, comercial de transporte público restringido, comercial - de transporte público ilimitado, deplaneador privado, navegante, mecánico de abordó, agrícola, privado de helicóptero, comercial de helicóptero y de transporte público de helicóptero. A su vez, el personal técnico de tierra admite una subdivisión en personal del servicio meteorológico aeronáutico, de aeronáutica; y de operaciones.

El primero corresponde al observador del - tiempo, el meteorológico auxiliar y al meteorológico previsor.

Los siguientes comprenden al aprendiz, al mecánico de aeronaves, al mecánico especializado y al mecánico de radioayudas y a su vez, el mecánico de aeronaves distingue a los deplaneadores de motores y de planeadores y motores; el mecánico especializado comprende a los de hélices, sistema eléctrico, sistema hidráulico, instrumentos, laministería y accesorios; y, por último, la de mecánico de radioayudas a los de radiofaro omnidireccional de baja y media frecuencia - NDB; radio omnidireccional de muy alta frecuencia VHF (VOR); equipo radio telemecánico (DME); sistema radar; sistemas de aterrizajes por instrumentos (ILS); y otros sistemas de radioayudas a los cuales se les asignará la categoría respectiva - por la autoridad competente para el caso.

El tercer grupo, o sea el personal de operaciones admite las siguientes categorías: controlador auxiliar controlador de zona; controlador de aire y despachador de aeronaves, pudiendo estos mismos obtener certificado de capacidad siguiente: radar de vigilancia de aeropuerto y radar de vigilancia en ruta.

Establece los requisitos que debe satisfacer a aquellos que pretenden obtener cualesquiera de las licencias del personal técnico aeronáutico, así como los privilegios que las mismas otorgan a sus titulares, las clases de exámenes a que deberán sujetarse.

f).- REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES.

Data del 22 de noviembre de 1950, fecha en que fue publicado en el "Diario Oficial" de la Federación.

El Capítulo I se refiere a las definiciones de los conceptos principales que a través de su desarrollo se utilizan y que se consideró necesario precisar como son los de Aeródromo Civil, Aeropuerto, ya sean alterno o regular, Aeronave, Estado de matrícula, explotador, manual de vuelo, miembro de la tripulación y del personal de vuelo entre otras.

A través de sus disposiciones generales fija normas sobre todo refiriéndose a la obligación del explotador de la aeronave, las disposiciones para el transporte de explosivos y artículos peligrosos y la disposición de que ningún pasajero podrá llevar arma consigo y en su caso, entregarla al piloto quien se le devolverá al final del vuelo, pero deberá acreditarse que se tiene licencia para portarla y entregarla descargada.

Reglamenta las operaciones de vuelo fijando la obligación de elaborar el Manual de Operaciones de Vuelo, por parte del explotador y de llevar el registro de cargas de combustible y aceite así como la preparación técnica y pericia de sus pilotos, dándoles oportunamente la instrucción debida. La formulación del Plan de Vuelo y los datos que debe contener.

Regula lo concerniente a los certificados de capacidad, sus categorías y denominaciones, y los requisitos que debe satisfacer el aspirante a obtenerlos, así como - los privilegios que le concede a sus titulares.

Establece la validez de las licencias y - los certificados por un año excepto la de los pilotos comerciales, cuya duración es de seis meses, así como el procedimiento para la revalidación y recuperación de las mismas y las causas de suspensión y revocación. Determina la obligación del personal de vuelo de llevar y mantener al día su bitácora para el - cómputo de las horas que hayan volado fijando las normas correspondientes para las distintas categorías a través de su capítulo de exposiciones generales, otorga el derecho a todo aquel aspirante que no haya pasado satisfactoriamente los exámenes, - transcurridos treinta días del primer examen, la posibilidad de presentar un segundo examen, excepción hecha para la obtención de licencias o certificados de piloto, para lo cual deberán acreditar que tienen registradas cuando menos seis horas de vuelo, tres de las cuales deberán ser a doble comando y bajo la dirección de un instructor de vuelo. Asimismo, de la expedición, revalidación y recuperación de licencias y certificados de aptitud de los radiotelefonistas y radiotelegrafistas aeronáuticos, se - registrarán por el reglamento de certificado de aptitud para el manejo de estaciones radioeléctricas civiles.

Por último, prevé la obtención del certificado médico para el personal técnico aeronáutico.

Por medio de sus disposiciones transitorias, determina la iniciación de la vigencia en la fecha de su publicación en el "diario oficial" de la Federación, la fijación de los requisitos médicos; las equivalencias para el canje de licencias y en general las normas para regularizar la situación del personal técnico aeronáutico acorde a las disposiciones de este reglamento.

Establece los límites de operación de acuerdo con las condiciones establecidas en el Certificado de Aeronavegabilidad correspondiente, del Manual de Vuelo y medidas precautorias para la descarga de gasolina en vuelo, así como para cuando sigan rutas mar adentro y a 90 minutos del vuelo de la costa y en general, las condiciones mínimas de seguridad para operar la aeronave.

Hace mención especial al equipo de radio de - las aeronaves así como equipo complementario de las mismas como - son botiquín de primeros auxilios, para hacer señales pirotécnicas, extinguidores de incendio y medios para transmitir instrucciones a los pasajeros; dedicando una parte a los hidroaviones.

Detalla las funciones del personal de operaciones refiriéndose principalmente a los jefes de operaciones de vuelo y a los despachadores de aeronaves.

Determina los manuales, cuaderno y registro - que deben llevar a bordo las aeronaves así como los que deben tener los propietarios de las mismas.

Por último, señala los requisitos para que un piloto pueda utilizar una ruta para la cual no ha sido autorizado previamente sujetándolo a entrenamiento previo y establece un formato de manifiesto de carga.

8).- REGLAMENTO DE TRANSITO AEREO.

Data del 10. de febrero de 1951 y ha sido modificado en diversas ocasiones en virtud de que no sólo reglamenta el Artículo 326 de la Ley de Vías Generales de Comunicación sino que le da carácter legal a disposiciones del Anexo 2 (Reglamento del Aire) y del anexo 11 (Servicios de Tránsito Aéreo) del Convenio de Aviación Civil Internacional.

A través de sus artículos, se busca garantizar al mismo tiempo la seguridad de las aeronaves en vuelo, así como en los aeródromos en que operen.

Contiene un aparato dedicado a las definiciones que se utilizan en el mismo, con el objeto de precisar los conceptos que se utilizan tales como aeronave, aeródromo, aeropuerto, aerovía, altitud, altura, aérea de maniobras, aérea de control, autorización de tránsito, centro de control de tránsito aéreo, centro de control de área, control de tránsito aéreo, control de aeródromo, control de aproximación, control de área, hora de salida, hora de llegada, IFR, pista de carreteo, plataforma o andén, plan de vuelo, ODM, radiofare, radiofaro direccional, techo meteorológico, torre de control de aeródromo, tránsito de

aeródromo, visibilidad VFR, vuelo nocturno, vuelo VFR, vuelo por contacto y otros más.

Determina la obligatoriedad de las disposiciones que contiene para todas las aeronaves civiles que operen dentro de la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos, así como a las aeronaves militares o de la marina nacional que vuelen dentro de las aerovías nacionales y operen en los aeródromos civiles, siempre y cuando no se opongan a las disposiciones especiales dictadas por dichas Dependencias.

Faculta al Comandante de aeronave para desviarse de las disposiciones de este Reglamento en caso de emergencia y la seguridad del vuelo lo requiera o lo permita, informando posteriormente al representante más cercano de la Autoridad competente, fundando con causas y razones que tuvo para actuar en tal forma.

Obliga al uso de las radioayudas y prohíbe - maniobras aéreas que pongan en peligro la vida o bienes de otras personas, tales como volar en picada, o a poca altura sobre poblaciones o lugares habitados, pasar demasiado cerca de otra aeronave y fija el procedimiento que debe observarse cuando se encuentran dos aeronaves, señalando expresamente las reglas de derecho de paso.

Señala las alturas mínimas en que deben volar las aeronaves, fijando como mínima en ciudades, pueblos rancherías o reuniones de personas, la de 305 metros sobre el obstáculo más alto que se encuentre dentro de un radio horizontal de 310 metros de la altura mínima de 152 metros sobre la superficie de la tierra.

Para operaciones de vuelo por medio de instrumentos, se sujeta a un procedimiento determinado en un apén dice al propio Reglamento, y si no se incluye en el mismo; las operaciones deberán realizarse a una altura no mayor de 610 me tros, horizontal de 16 kilómetros de la aeronave sobre el obs táculo mayor.

La Secretaría de Comunicaciones queda obligada a señalar los mínimos de techo y visibilidad, para todos los aeródromos o aeropuertos, los cuales se codificarán en un manual de operaciones que presenten los explotadores de las aeronaves para su aprobación. Obliga a estar en permanente contac to dentro de las áreas o zonas de control y señala las reglas a que deberá ajustarse el control de tránsito aéreo.

Señala expresamente las responsabilidades del personal encargado de los Centros de Control para la seguri dad del tránsito de la misma.

Por último, obliga a las autoridades aeronáuticas a formular las instrucciones de operación de las torres de control, las instrucciones y trayectorias específicas necesarias para el tránsito aéreo, en el centro de control de cada aeropuerto, tanto en el aire como en tierra; establecer zonas para informes de posición visual en una circunferencia cuyo radio normal será de 25 kilómetros, a partir del centro geométrico del aeropuerto de que se trate, designar las aerovías nacionales y altitudes mínimas para vuelo por instrumentos en las mismas, establecer la fraseología tipo a usarse en el control de tránsito aéreo, reglas para el control de tránsito por medio de instrumentos y cualquier otra disposición o disposiciones convenientes o necesarias.

Lo anterior se realiza a través de apéndices que forman también parte de este Reglamento.

h).- OTRAS DISPOSICIONES LEGALES QUE RIGEN EN MATERIA
DE AVIACION CIVIL Y DE LA ACTIVIDAD AERONAUTICA.

1.- Por Decreto de 30 de diciembre de 1959, la Ley Federal del Trabajo, que contiene el régimen de las relaciones entre patrones empresarios y sus trabajadores, fue adicionada con el Capítulo XV Bis, que rige el trabajo de las tripulaciones aeronáuticas.

Específicamente, las disposiciones respectivas se aplican al trabajo de las tripulaciones de las aeronaves civiles que ostentan matrícula mexicana, destinadas al transporte de pasajeros, correo y carga, y son irrenunciables para patrones y tripulantes, por cuanto garantizan los intereses y la seguridad del público usuario.

Dicho capítulo clasifica a las tripulaciones aeronáuticas, prescribe respecto del contenido de los contratos del trabajo respectivos, determina la jornada de trabajo y sus diferentes modalidades así como sobre el escalafón de las distintas especialidades clasificadas y sobre la suspensión temporal de los contratos de trabajo y de la terminación de los mismos, ya sea por voluntad del trabajador o de los patrones.

2.- El Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, que rige en toda la República en materia de Fuero Federal (por lo cual abarca la actividad aeronáutica), contiene en su artículo 170, la tipificación del delito de daño a una aeronave ocupada por personas y prevé la sanción correspondiente. Este artículo fue adicionado por una disposición mediante la cual se tipifica el delito de apoderamiento de una aeronave, previendo la imposición de una pena de prisión de 5 a 20 años, sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa, al que hiciere cambiar de destino a una aeronave valiéndose de amenazas, violencia, intimidación o por cualquier otro medio ilícito, o la hiciere desviar de su ruta.

3.- El Capítulo IV del Título Décimo de la Segunda parte del Libro Cuarto del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, aplicable en toda la República en materia federal, contiene las disposiciones que pueden ser aplicables para el transporte aéreo dentro de los límites de la República y que por lo tanto lo serían al contrato por el cual se adquiere la obligación de transportar por aire personas, mercaderías o cualesquiera otros objetos, si no queda regido por las disposiciones relativas a un contrato mercantil.

El Código de Comercio, expedido en 1889, no contiene disposiciones específicas respecto del contrato - de transporte aéreo, pero por analogía, podrían ser aplicables las contenidas en los artículos 576 a 604, especialmente por - lo que se refiere al transporte de efectos o bienes, pues esas disposiciones rigen especialmente a este transporte y no al de personas.

4.- El artículo 30, fracción III de la Constitución Política, dispone que los que nazcan a bordo de aeronaves mexicanas, de guerra o mercantes, son mexicanos de nacimiento; los artículos 70 y 73 del Capítulo I del Título 4o. Libro - Primero del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, determinan lo relativo al nacimiento ocurrido a bordo de - una embarcación mexicana.

5.- El artículo 32 de la Constitución Política exige la calidad de mexicano por nacimiento, para todo el - personal que tripule una aeronave que se ampare con la bandera - mexicana.

6.- También deberán ser tenidas en cuenta - las disposiciones que pudieran ser aplicables, por ser específicas, contenidos en las leyes relativas a cuestiones demográficas

especialmente las relativas a la inmigración definitiva o temporal, en las leyes aduanales, en el reglamento de Turismo y en las que resulten aplicables en materia de sanidad, personal y fitoagropecuaria, para quienes emplean este medio de transporte, especialmente en el aéreo internacional.

CONCLUSIONES

- 1.- La aviación es factor indispensable para el desarrollo y progreso de la Humanidad.
- 2.- La aviación incrementa día tras día las relaciones internacionales.
- 3.- La aviación tiene como elemento esencial para su existencia la "seguridad aérea"; y es este elemento clave el que está siendo afectado por la figura delictiva del apoderamiento ilícito de las aeronaves en vuelo.
- 4.- El derecho aeronáutico es autónomo y no forma parte del derecho marítimo.
- 5.- Una de las grandes características del derecho aeronáutico es su tendencia hacia la unificación legislativa internacional.
- 6.- Es innegable el deber de solidaridad y de ayuda correlativa que existe entre la sociedad humana en la lucha contra el crimen.
- 7.- Todo individuo que comete un crimen debe responder por ello, aunque se refugie en un país extranjero, principio básico que justifica la extradición.
- 8.- La extradición es un deber internacional.
- 9.- Deberá aceptarse por todos los estados del mundo, que cuando realice el apoderamiento ilícito de una aeronave en vuelo, bajo ningún concepto podrá ser considerado delincuente político, por lo que será procedente la extradición.
- 10.- La extradición nunca podrá ejercitarse cuando el delincuente cometa un delito de los llamados "políticos".
- 11.- La denominación que deberá utilizarse para señalar este delito deberá ser "Apoderamiento Ilícito de Aeronaves en Vuelo".

- 12.- Para que este delito pueda configurarse siempre deberá encontrarse la aeronave en vuelo.
- 13.- Este ilícito puede ser realizado tanto por una persona - cualquiera como por un miembro de la tripulación.
- 14.- Asimismo, será necesario que dicha conducta se realice por medio de violencia física en las personas.
- 15.- Igualmente será esencial el apoderamiento, por cuanto significa la plena posibilidad de que el sujeto activo - efectúe actos de disposición respecto de la aeronave. Esto además justifica la nomenclatura dada al delito en cuestión.
- 16.- Al momento de tratar de juzgar a los sujetos que cometen el delito en cuestión, deberá observarse las diversas teorías - que han formulado respecto a la solución de los delitos cometidos a bordo de las aeronaves en vuelo.
- 17.- Es indispensable que todos los Estados del mundo legislen - respecto al delito en cuestión.
- 18.- Son de tan grande alcance las consecuencias que se motivan - por el "Apoderamiento Ilícito de Aeronaves en Vuelo", que, como hemos podido constatar en más de una ocasión han aparecido en los titulares de los diarios de todo el mundo, - situaciones al respecto las cuales han originado preocupación mundial.
- 19.- Nuestra Legislación Penal consigna el delito de apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo en el artículo número 170, del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales.
- 20.- Los Estados que no castiguen severamente a los sujetos que llevan a cabo el delito materia de este trabajo, deben ser objeto de presiones por los otros Estados de la comunidad - mundial.
- 21.- El daño que ha sufrido la actividad aeronáutica, con la comisión del Delito de Apoderamiento Ilícito de Aeronaves en - Vuelo, es ilimitado, y su represión es necesaria y debe realizarse de inmediato.

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

- 1.- Accioly Hildebrando. "Traité de Droit International Public"
- 2.- Ambrosini Antonio "Instituciones de Derecho de la Aviación".
- 3.- Brauer Barba Fernando "Disolución Social"
- 4.- Castellanos Tena F. "Lineamientos de Derecho Penal"
- 5.- Código Penal para el Distrito y Territorios Federales.
- 6.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- 7.- Fauchille Paul "Traité de Droit International Public"
- 8.- Francois Rigal Antonio "Instituciones de Derecho de la Aviación".

. . .

- 9.- Francois Rigal Antonio "Principios de Derecho Aéreo"
- 10.- Ley de Vías Generales de Comunicación.
- 11.- Rodríguez Jurado Agustín "Teoría del Derecho Aeronáutico".
- 12.- Sepúlveda César "Derecho Internacional Público"
- 13.- Tapia Salinas Luis "Derecho Aeronáutico"
- 14.- The School of Law University
of Miami. "Lawyer of the Americas"
- 15.- Videla Escalada T. "Derecho Aeronáutico"
- 16.- Verplaetse Julián G. "Derecho Internacional Aéreo y del
Espacio"