



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

**“EL APODERAMIENTO ILICITO DE
AERONAVES”**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO**

P R E S E N T A :

MA. AMPARO CASTILLA HERNANDEZ

MEXICO, D. F.

1984



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

INDICE GENERAL

CAPITULO PRIMERO

DIVERSAS DENOMINACIONES DEL APODERAMIENTO ILCITO DE AERONAVES

	pág.
I. <u>Terrorismo</u>	3
A) Definición	3
B) Terrorista	5
C) Terrorista Grupal	6
II. <u>Características del Terrorismo</u>	7
A) El uso sistemático del Terrorismo	7
B) Selección de objetivos	7
C) Uso de propaganda	7
D) Uso de miedo	7
III. <u>Medidas Preventivas contra el Terrorismo</u>	8
IV. <u>Consecuencias de un Ataque Terrorista</u>	8
V. <u>Diversas Manifestaciones de Terrorismo</u>	9
VI. <u>Piratería Aérea</u>	10
A) Antecedentes Históricos	10
B) Autores y Legislación	13
VII. <u>Secuestro de Aeronaves</u>	16
A) Noción General	16
B) Concepto	17
C) Sujeto del Delito	18

	pág.
VIII. <u>Robo</u>	19
A) Definición	19
IX. <u>Extorsión</u>	21
X. <u>Otras denominaciones</u>	22
A) Aprovechamiento ilícito de Aeronaves	22
XI. <u>Apoderamiento ilícito de Aeronaves</u>	23
A) Convenio de Tokio de 1963 y Convenio de la Haya de 1970	24
B) Comité Jurídico sobre secuestro de Aeronaves	24
C) Convenio sobre Alta Mar de Ginebra de 1958.	25

CAPITULO SEGUNDO

EL DELITO DE APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES EN LA LEGISLACION PENAL MEXICANA

I. <u>Caracter Aeronáutico e Internacional del delito</u>	29
A) Definición del Derecho Aeronáutico	30
B) Internacionalidad del ilícito	31
II. <u>Decreto de Adición del 24 de Diciembre de 1968 al Artículo 170 del Código Penal Mexicano</u>	31
III. <u>Análisis de los elementos del delito Apoderamiento ilícito de Aeronaves.</u>	33
A) El Hecho del Apoderamiento de la Aeronave	33

a)	Autoridad del Comandante conforme a la Ley de Vías Generales de Comunicación.	35
b)	Características de o los delincuentes	35
c)	Móviles fundamentales	36
B)	<u>El desvío de la ruta o destino de la Aeronave debe hacerse en vuelo.</u>	38
a)	Convenio de Tokio de 1963.	38
b)	Convenio de la Haya de 1970.	38
c)	Código Argentino	39
C)	<u>El Delito debe realizarse por medio de la violencia, amenaza, intimidación u otro medio ilícito.</u>	39
a)	Violencia	39
b)	Amenaza	40
c)	Intimidación	40
d)	Violencia definición del Código Civil	40
e)	Convenio de Tokio de 1963	41
f)	Convenio de la Haya de 1970	41
D)	<u>Que la Aeronave sea desviada de su Ruta o Destino</u>	42
a)	Finalidad del Apoderamiento	43
E)	<u>La Aeronave debe tener Carácter Comercial</u>	43
a)	Ley de Navegación Aérea Española	43
-	Aeronaves de Estado	43
-	Aeronaves no Militares	43
b)	Ley de Vías Generales de Comunicación	44

IV.	<u>Clasificación del ilícito de acuerdo a la Doctrina</u>	
	<u>Penal</u>	45
	A) Es un delito según la conducta del Agente	45
	B) Objeto del Delito	45
	C) Es un delito según el resultado	46
	D) Es un delito según su duración	46
	E) Es un delito por elemento interno o culpabilidad	48
	F) En función a su estructura es complejo	48
	G) Es un delito unisubjetivo o plurisubjetivo	49
	H) Por la forma de persecución	49
	I) En función de la Materia	49
	J) Delito Común, Político y Social	49
V.	<u>Tentativa</u>	54
VI.	<u>Punibilidad - Ley de Vías Generales de Comunicación</u>	56
VII.	<u>Sanción</u>	58
VIII.	<u>Competencia</u>	59

CAPITULO TERCERO

REGULACION DEL DELITO EN LA LEGISLACION DE OTROS PAISES Y RESOLUCIONES INTERNACIONALES

I.	Convenio de la Haya	64
----	---------------------	----

II.	<u>Legislación Argentina</u>	pág. 64
	A) Código Penal	64
	B) Código Aeronáutico	65
III.	<u>Legislación Cubana</u>	68
	A) Ley Número 1266 sobre desvío de aviones o naves Marítimas (16 de Septiembre de 1969)	68
IV.	<u>Legislación Estadunense</u>	75
	A) Ley de Aviación Federal de 1958	75
V.	<u>Legislación Francesa</u>	77
	A) Ley Número 70-634 de 15 de Julio de 1970	77
VI.	<u>Legislación Española</u>	78
	A) Ley Penal y Procesal de la navegación aérea de 24 de Diciembre de 1964.	78
VII.	<u>Resolución de la IATA</u>	82
	A) Resolución sobre interferencias ilícitas de Ae- ronaves.	82
VIII.	<u>Resoluciones de la ONU</u>	84
	A) Resolución del XXV período de sesiones de la Asam- blea General de las Naciones Unidas (Resolución 2645 de Noviembre de 1970)	84
IX.	<u>Resolución de la OACI</u>	89
	A) Resolución de la OACI adoptada en la XVII Asamblea (Extraordinaria) celebrada en Montreal	89
X.	Acuerdo entre Estados Unidos, Canadá y Cuba de 15 de Febrero de 1973.	94

CAPITULO CUARTO

pág.

MEDIDAS PREVENTIVAS EN RELACION CON EL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES

I.	<u>La Seguridad en la Aviación Civil Internacional</u>	100
	A) La Seguridad	100
	B) Requisitos para la Seguridad	101
	C) Medidas Preventivas	102
	D) Medidas Represivas	102
II.	<u>Diversas medidas preventivas</u>	103
	A) Antecedentes de los primeros desvíos de Aeronaves	103
	B) Datos estadísticos	103
	C) Móvil de los primeros desvíos de aeronaves	104
	D) Esfuerzos para controlar este delito	105
	E) Demandas de acción gubernamental	106
	a) Acción Militar y pena de muerte	106
	b) Tripulación armada	106
	c) Registro de personal	107
	d) Bloqueo de cabina	107
	e) Viajes gratis	108
	f) Cabina a prueba de balas	108
	g) Extradición	108
	h) Detector de armas electrónicas y registro físico	109
	i) Cooperación con los delincuentes	110
	j) Guardias armados	110

	pág.
k) Pantalla electrónica e inspección física a maletines manuales	112
III. <u>Costo Fiscal</u>	112
IV. Manual de Seguridad de la Aviación Civil Internacional	113
A) Medidas de Seguridad en tierra	114
B) Seguridad en la parte aeronáutica	116
C) Identificación de empleados y visitantes	116
D) Identificación de vehículos	116
E) Identificación de los miembros de la Tripulación	117
F) Protección de aeronaves en plataformas	117
G) Protección de aeronaves en pistas y calles de rodaje	117
H) Protección de pasajeros, equipaje, carga y correo	117
I) Seguridad en la parte pública del aeropuerto	118
J) Despacho y protección de pasajeros, tripulación y equipaje	118
K) Medidas de Seguridad a bordo de las aeronaves en vuelo.	119
L) Vigilancia y comunicaciones internas	119
LL) Protección y puesto de mando	120
M) Guardias de Seguridad de vuelo	120
N) Dispositivos y Sistemas de Seguridad	120
V. <u>Disposiciones en México</u>	121
A) Facultades de ASA	121
B) Facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y del Comandante del Aeropuerto	121

	pág.
C) Reglamento de operaciones de aeronaves civiles	122
D) Reglamento de la Ley Federal de armas de fuego y explosivos.	123

CAPITULO QUINTO

CONVENIOS

CONVENIO DE TOKIO: "CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES" 14 DE SEPTIEMBRE DE 1963.

I. <u>Preceptos generales del Convenio en orden a su vigencia</u>	127
A) Constitución del Convenio	129
II. <u>Campo de aplicación del Convenio</u>	129
III. <u>Jurisdicción</u>	132
IV. <u>Facultades del Comandante de la Aeronave</u>	134
V. <u>Apoderamiento ilícito de Aeronaves</u>	136
VI. <u>Extradición</u>	138

CONVENIO DE LA HAYA: "PARA LA REPRESION DEL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES DE 16 DE DICIEMBRE DE 1970

I. <u>Preceptos generales del Convenio en orden a su vigencia</u>	139
II. <u>Conceptuación del Delito</u>	140
III. <u>Elementos del Delito</u>	141
IV. <u>Sanción del Delito</u>	144
V. <u>Obligación de los Estados contratantes</u>	145

	pág.
A) Deber de facilitar su sanción por otros Estados - competentes.	146
B) Deber de restablecer la normalidad perturbada de la navegación aérea.	147
C) Deber de Información.	147
D) Deber de sancionar el delito.	148
VI. Extradición	148
<u>CONVENIO DE MONTREAL: "PARA LA REPRESION DE ACTOS ILICITOS - CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CI- VIL, DE 25 DE SEPTIEMBRE DE 1971.</u>	
I. <u>Preceptos generales del Convenio en orden a su vigencia</u>	150
II. <u>Ambito materia de aplicación.</u>	151
III. <u>Jurisdicción</u>	
IV. <u>Extradición</u>	155
<u>CONVENIO DE ROMA</u>	156
I. COMENTARIOS	156
<u>CONCLUSIONES</u>	162
<u>BIBIOGRAFIA</u>	168

I N D I C E

CAPITULO PRIMERO

DIVERSAS DENOMINACIONES DEL APODERAMIENTO

ILICITO DE AERONAVES

	pág.
I. TERRORISMO	3
A) Definición	3
B) Terrorista	5
C) Terrorista Grupal	6
II. CARACTERISTICAS DEL TERRORISMO	7
A) El uso sistemático del Terrorismo	7
B) Selección de Objetivos	7
C) Uso de propaganda	7
D) Uso de miedo	7
III. MEDIDAS PREVENTIVAS CONTRA EL TERRORISMO	8
IV. CONSECUENCIAS DE UN ATAQUE TERRORISTA	8
V. DIVERSAS MANIFESTACIONES DE TERRORISMO	9
VI. PIRATERIA AEREA	10
A) Antecedentes Históricos	10
B) Autores y Legislación	13
VII. SEQUESTRO DE AERONAVES	16
A) Noción General	16
B) Concepto	17

	pag.
C) Sujeto del Delito	18
VIII. ROBO	19
A) Definición	19
IX. EXTORSION	21
A) Concepto	21
X. OTRAS DENOMINACIONES	22
A) Aprovechamiento ilícito de Aeronaves	22
XI. APODERAMIENTO ILÍCITO DE AERONAVES	23
A) Convenio de Tokio de 1963 y Convenio de la Haya de 1970	24
B) Comité Jurídico sobre secuestro de Aeronaves	24
C) Convenio sobre Alta Mar de Ginebra de 1958	25

CAPITULO PRIMERO

DIVERSAS DENOMINACIONES DEL APODERAMIENTO

ILICITO DE AERONAVES

TERRORISMO

A) Definición

Las definiciones del término "terrorismo" varían porque es percibido de diferente manera por sus perpetradores, sus víctimas y por observadores objetivos.

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

Es imposible negar que, habiéndose estrechado el mundo y siendo las fronteras ya una limitación más teórica que práctica entre naciones, el terrorismo tiene una congruencia y tiene, también, nexos de tipo internacional, en que la política y la economía juegan un papel muy

importante y se conjugan intereses entre naciones para provocar, en de-
terminado momento, cambios de contenido social, integral o parcial. -
Los países se unen en intereses y en estrategias para lograr que -
otros países o un solo bloque internacional, adopte medidas y conduc--
tas que son de la preferencia de aquéllos. Los casos son múltiples y
sobre todo en nuestra época, en que la guerra fría y el uso del arma-
mentismo resulta ser un peligro de extinción de la raza humana.

El terrorismo es una conducta violenta contra la población, quienes -
pueden ser los afectados directos, para atacar a las autoridades y lo
grar de ellas cualquier objetivo propuesto; este tipo de conducta, des-
de el punto de vista psicológico se denomina agresión desplazada, ya
que el terrorista no ataca directamente a las autoridades gubernamen-
tales, sino que hace uso de la ciudadanía o población civil para que
ésta reaccione en contra de esas mismas autoridades, reacción provoca-
da por el miedo, terror, pánico, etc. El terrorismo, entonces, pre--
tende cambios dentro de la sociedad, ya sean de tipo político o econó-
mico, en beneficio de uno o varios pequeños grupos que transgreden la
ley usando a la población inerte, quien padece los estragos de los ac-
tos terroristas. El terrorismo posee múltiples facetas y motivaciones
personales o grupales que impiden proporcionar un reflejo generaliza-
do de este tipo de delincuentes. Podemos decir que el terrorista es
una persona inconforme con el sistema de vida social existente y del
cual debe participar, pero no desea hacerlo; para ello utiliza de la
agresión contra esa misma sociedad a la que imagina "conformista" y

aprovechada de las circunstancias negativas; su agresión, pues, la dirige hacia esas personas del conglomerado comunitario para hacer ver a las autoridades, gente "conformista" también, que existe un desacuerdo con las pautas de conducta, ideas, ideologías y valores existentes en el grupo. Ataca a los débiles, a las gentes que no pueden responder sino con pánico hacia la violencia desplegada por el criminal y que buscan protección en las instituciones, mismas que se encuentran, en muchas ocasiones, impreparadas para dicha protección. - Esa es la principal arma terrorista emboscado entre la multitud y al acecho para causar lesión a la convivencia.

B) Terrorista

"El terrorista cuando actúa solo, es el clásico lobo solitario cuyas frustraciones, provocadoras de la agresión, son las motivaciones básicas para cometer sus fechorías; su inconformidad puede ser real o ficticia, producto de una reflexión patológica, pero los resultados dañinos con violencia son idénticos".

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

a la sociedad o a un grupo de ella".

C) Terrorismo Grupal

"El terrorismo grupal tiene mayores probabilidades de poseer una mística y una ideología de cambio político y social. Perpetran sus actos con más espíritu comunitario y están convencidos que la violencia solapada y emboscada es el primer paso para lograr enfrentamientos posteriores con las autoridades poderosa; el segundo paso es hacer proselitismo entre la ciudadanía para tener adeptos a su causa; - pretenden que el último punto es el enfrentamiento armado. Emplean varios tipos de delitos, los cuales no sabemos distinguir a menudo, ya que el sabotaje, el secuestro o privación de libertad, el robo con violencia física o moral, son medios terroristas para la consecución de sus fines. Hay ocasiones que aparentan ser delitos del orden común y las autoridades así los clasifican, pero resultan ser medios para mantener a la sociedad en constante sobresobra." (1)

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

II. CARACTERISTICAS DEL TERRORISMO

El terrorismo exhibe características comunes que incluyen:

- A) El uso sistemático de la amenaza de violencia, dirigida a blancos particulares y estando fuera de las reglas normales de la guerra.
- B) La selección de objetivos que en su mayoría representen las metas políticas de los terroristas.
- C) El uso de propaganda para expresar y difundir estas metas políticas.
- D) El uso del miedo como arma de persuasión.

Sin que el terrorismo sea un fin en si, es una herramienta usada para lograr metas específicas.

Para el practicante, el terrorismo es el medio local a un fin práctico; sin ser normalmente un evento aislado, el terrorismo es una manifestación de un programa completo de coacción.

Los terroristas están bien organizados y son hábiles para hacer, con recursos muy limitados, operaciones brillantes que atraen la atención internacional. Un grupo de terroristas captaron la atención de todo el mundo, reteniendo a los atletas de los Juegos Olímpicos de Munich. Esta organización se extiende hacia conspiraciones internacionales, entre grupos di-

vergentes de terroristas. La evidencia indica que la ayuda, tanto financiera como de táctica, ha sido suministrada a estos grupos por gobiernos extranjeros. Los actos terroristas se llevan a cabo internacionalmente - por mercenarios, con habilidades técnicas sofisticadas.

III. MEDIDAS PREVENTIVAS CONTRA EL TERRORISMO

Algunas corporaciones han hecho grandes inversiones para protegerse así - mismos en contra del terrorismo, especialmente en sistemas y programas - preventivos. Ahora ya son comunes las medidas, tales como contratar espe- cialistas de protección a ejecutivos, incrementar el entrenamiento en se- guridad, adquirir vehículos blindados e instalar sistemas de alarma de pe- netración en las oficinas y casas. Sin embargo, ninguna organización pri- vada puede armar una defensa capaz de eliminar la amenaza de ataques te- rroristas; la prevención reduce la probabilidad de ataque; pero un grupo terrorista bien armado puede penetrar el armazón protector de una corpora- ción privada en cualquier parte del mundo.

IV. CONSECUENCIAS DE UN ATAQUE TERRORISTA

Un ataque terrorista puede involucrar:

- A) Peligro de vida o muerte
- B) Violencia o la amenaza de violencia.
- C) El impacto emocional de la amenaza sobre ejecutivos, empleados y sus

familias

- D) Tácticas sorpresivas usadas por los terroristas y la dificultad de predecir su próximo movimiento.
- E) Un enemigo invisible, cuyas acciones pueden parecer arbitrarias e irracionales.
- F) Grandes presiones de tiempo.
- G) Situaciones difíciles de decidir.
- H) Resultados impredecibles

Frecuentemente, el terrorismo es definido sólo en términos de violencia. Realmente la propaganda es la meta del terrorismo; y la violencia, su medio. La propaganda en muchos casos puede causar daños mayores que el daño físico resultante de la violencia, ya que en ocasiones, la propaganda describe a la víctima como un villano en mensajes muy cuidadosamente desarrollados que hacen parecer que la violencia infligida hacia la víctima se vea justificada.

DIVERSAS FORMAS DE TERRORISMO

Los terroristas tienen una amplia selección de tácticas para lograr sus metas. Estas incluyen:

- Asesinato
- Bombardeo
- Sabotaje
- Asaltos
- Incendios premeditados

- Hostigamiento
- Interrupción de trabajo
- Ocupación de locales
- Piratería aérea
- Motines

VI. PIRATERIA AEREA

A) Antecedentes Históricos

Pirata.- "Ladrón que anda robando por el mar. Sujeto cruel y despiadado que no se compadece de los trabajos de otro" (2)

El origen de la piratería es muy remoto, ya en el segundo milenio antes de Cristo, los habitantes de las costas meridionales de Anatolia, eran piratas audaces, rivales de los fenicios en el saqueo de las naves y costas egipcias. En aquella época lejana y aún durante la antigüedad y la Edad Media, la distinción entre piratería y corzo resulta imposible. La piratería comienza por ser un modo de vida normal y legítimo; ya los griegos, en tiempos homéricos, también la practicaban. En la Edad Media la piratería se relaciona con otras formas de lucha y expansión.

(2) Diccionario Enciclopédico Quillet, Editorial Argentina Aristides Quillet, Buenos Aires, Edición 1968, pág. 148.

La decadencia de la navegación comercial hace por otra parte, que se oriente hacia las incursiones costeras. Así, la de los árabes, que hacia 890 se instalan en Povenza, a la que convierten en base de operaciones terrestres sobre la zona alpina, hasta que son desalojados definitivamente de allí en 972. En 973 los normandos comienzan sus correrías por las costas septentrionales de Europa. Sus expediciones terrestres se convierten pronto en instalaciones estatales, de esta manera dominarán Sicilia, Rusia, Inglaterra y Normandía. En el siglo XI, surgen nuevos puertos cristianos: Piza, Génova, Amalfi y la piratería musulmana se orienta hacia el asalto de sus naves, pero es gicamente combatida por las flotas cristianas.

Con el renacimiento del comercio marítimo y su intenso tráfico en la Alta Edad Media surgen nuevos centros de piratería o todos ellos actúan privadamente, pero cuentan con el beneplácito de sus respectivos soberanos. Así se originan los corsarios que actúan desde el siglo XII, pero fuera del Mediterráneo.

En estas actividades destacan los privateers ingleses de los cinco puertos sobre el Canal de la Mancha, y en Francia, los de Soit-Malo. A fines del siglo XIV se extienden las primeras letras de marca, con que se autoriza a particulares para ejercer el corso en nombre de un determinado soberano. En los tiempos modernos la piratería y el corso europeos se orientan hacia el Nuevo Mundo. Los corsarios ingleses -

principalmente, participan en la lucha angloespañola, uno de ellos, Drake, entre 1577 y 1580, da la vuelta al mundo.

A la actividad corsaria británica se suma pronto el comercio esclavista de negros, aspectos ambos que cuentan con el decidido apoyo de la Corona.

En las Antillas, sobre la ruta principal entre España y sus dominios americanos, se forma un nuevo nido de piratas y corsarios anglo-franceses, cuya principal actividad, sin embargo, consiste en el contrabando de cueros de la Isla de Santo Domingo. Son los bucaneros que se establecen primero en Tortuga y Old Providence, y luego en Jamaica, bajo la protección británica. En el siglo XVIII se sigue practicando y con crecida intensidad en las guerras de la Revolución Francesa: el corsario francés Surcouf acciona en el océano Indico y durante toda la Edad Moderna, se mantiene y prospera el corso musulmán en el mediterráneo.

Argel tiene esa actividad como principal fuente de riqueza. En 1813, una expedición norteamericana destruyó los focos existentes en Cirenaica, pero sólo la toma de Argel, por los franceses en 1830, pone fin a esa actividad multisecular.

En el siglo XIX se marca el fin del corso como actividad legal; ya en 1824 el presidente de los Estados Unidos, Monroe, había propuesto la suspensión, que no prosperó entonces por la oposición de Inglaterra.

En 1856 el Congreso de París dictó su abolición. Sin embargo, durante la primera Guerra Mundial, el gobierno alemán concedió patente de corso a una nave. Abolida en occidente la piratería, si bien en mínima escala, subsiste aún en el extremo Oriente.

En 1958 el Convenio de Ginebra, lugar sobre alta mar, dice en su artículo 15 que: "La piratería es todo acto ilegal de violencia, de detención o depredación cometido con un propósito personal por la tripulación los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigido". De acuerdo con el artículo 17 del propio Convenio de Ginebra, son buques o aeronaves piratas, los destinados a cometer cualquier acto de piratería aérea; consideramos que no debe aplicarse este término, ya que últimamente han surgido denominaciones más adecuadas que le dan un mayor tecnicismo al delito

B) Autores y Legislación

Dentro de la doctrina, podemos señalar que hay divergencia entre los autores, Puig de la Peña afirma "que según las Partidas, pirata es el ladrón que roba en el mar con navíos armados" (3)

José Luis Azcárraga ha estudiado la piratería y nos dice " que parece que la palabra se deriva del griego "peirates" que significa: el que

(3) Mapelli, Enrique. "El Apoderamiento ilícito de Aeronaves. Madrid 1973, pág. 23

va buscando aventuras y, por extensión, ladrón de mar. Sin embargo, también sostiene que el sujeto activo de la piratería puede ser la tripulación o los pasajeros de un buque o de una aeronave privada y que actualmente puede hablarse de una piratería aérea e incluso terrestre"

"Tapia Salinas, por otra parte, se encuentra en contra de la denominada piratería, ya que este es marítimo y adopta la denominación de "apoderamiento violento de aeronave". (4)

El Dr. Guillermo Cabanellas nos define la piratería "Como la delincuencia llevada a cabo en los mares o costas poco vigiladas. El apresamiento de naves, el robo de los efectos que transporten, el asesinato de sus tripulantes o pasajeros; la violación y el secuestro caracterizan la piratería, que se aprovecha de la soledad del mar, de la despoblación de algunas costas o de la indefensión de las naves mercantes o de las de guerra mal armadas.

La piratería se ejerce por buques sin bandera o nacionalidad o que la ocultaban cuando servían a algún Estado también pirata entonces" (4)
No se trata aquí de robar aeronaves, ni de apoderarse de ellas con fines de lucro que es la principal característica de la piratería, ni de

(4) Mapelli, Enrique, Ob Cit. pág. 25

(5) Cabanellas Torres, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental Ed't. Heliastra. Buenos Aires, Argentina, Edic. 12a-1979, Pág. 250.

despojar a pasajeros o tripulantes de sus efectos personales que sería propio de la piratería.

Desde luego, el hecho se produce bajo amenazas, generalmente con armas de fuego, supone una actividad y violencia realizadas desde fuera del buque o nave, por medio de la intimidación o bien a través del abordaje.

El Código Penal para el Distrito y Territorios en Materia Común y aplicable en toda la República en materia Federal, encuadra a la piratería dentro de los delitos en contra del Derecho Internacional y dice en su Artículo 146:

"Serán considerados piratas:

- I. Los que, perteneciendo a la tripulación de una nave mercante mexicana, de otra nación, o sin nacionalidad apresen a mano armada - alguna embarcación, o cometan depredaciones en ella, o hagan violencia a las personas que se hallen a bordo.
- II. Los que yendo a bordo de una embarcación y la entreguen voluntariamente a un pirata.
- III. Los corsarios que, en caso de guerra entre dos o más naciones, hagan el corso sin carta de marca o patente de ninguna de ellas o con patente de dos o más beligerantes, o con patente de uno de ellos, pero practicando actos de depredación contra buques de la República o de otra nación para hostilizar, a la cual no estuvieren autorizados. Estas disposiciones deberán aplicarse en lo conducente a las aeronaves"

Como podemos apreciar, nuestro Código Penal se refiere a este ilícito penal, como un delito eminentemente del mar, y en la última parte del párrafo III, afirma que estas disposiciones se aplicarán en lo conducente a las aeronaves, puesto que, los actos de piratería son completamente diferentes a los realizados en el apoderamiento de una aeronave.

El Subcomité del Comité Jurídico sobre el Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, dependiente de la Organización de Aviación Civil Internacional, deshechó de plano la denominación "piratería aérea".

La facilidad para asimilar el apoderamiento ilícito al delito de piratería, se ha producido en la práctica un uso extensivo del término. Es lo que se ha llamado la "piratería por analogía".

VII. SECUESTRO DE AERONAVES

A) Noción General

Es el término más usual para designar al apoderamiento ilícito de aeronaves, esta palabra ha sido utilizada no sólo en la prensa y lenguaje común, sino en documentos oficiales de carácter internacional. La Asociación de Transporte Aéreo internacional (IATA), en un documento expedido en enero de 1969 y dirigido a las 103 compañías que en aquellas fechas eran sus miembros, interesando el apoyo de sus respectivos Gobiernos, denominaba a los hechos de intervención armada de los

aviones de servicio regular "secuestros". Inclusive, la Organización de Aviación Civil Internacional publicó un documento intitulado "Subcomité del Comité Jurídico sobre el Secuestro de Aeronaves" en el año de 1969, en el que se dan a conocer los estudios llevados a cabo, para la celebración de un convenio que regule el hecho delictivo en cuestión. Al leer sus páginas, se encuentra una nota en la cual se decía que se usaba la palabra "secuestro" para designar el delito por mayor comodidad.

B) Concepto

Secuestro es empleado dentro del Derecho Civil para identificar el depósito judicial, o sea, el constituido por mandamiento de la Autoridad Judicial en el que se decreta el embargo o aseguramiento de bienes litigiosos.

Dentro de la esfera del Derecho Penal, el "secuestro es la figura delictiva consistente en la privación arbitraria de la libertad personal de un sujeto, o de varios, llevada a cabo por un particular o por varios, con el objeto de obtener un rescate o causar daños o perjuicios al secuestrado o secuestrados, o a otra persona con ellos." (6)

Folchi opina "que en la mayoría de los países latinoamericanos, tiene el significado de acto de disposición judicial por el cual la cosa o un

(6) De Piña, Rafael. Diccionario de Derecho, Editorial Porrúa, México 1983, pág. 443.

bien que se halla en poder de alguien, o sea, de persona o entidad - distinta a aquélla que lo ostentaba; por ello no resulta apropiado - el término para designar el delito que estamos analizando" (7)

C) Sujetos del Delito

Encontramos que el sujeto pasivo del delito, es una persona física ; cosa distinta sucede en el desvío de una aeronave, ya que en esta - nueva forma de delinquir, el sujeto pasivo podrá ser no sólo una per-sona física, o sea en el caso de que una persona de tal naturaleza - sea la propietaria de la nave, sino también podrá ser una persona moral, o sea cuando la aeronave pertenece a una persona moral, o cuando la aeronave pertenece a una compañía aérea, a un país o a cual-quier otro ente considerado como tal.

Cuando sucede el desvío de la aeronave, se cometerán otros delitos - como amenazas, privación ilegal de la libertad y otros que pueden sobrevener, apareciendo en algunos casos, la figura del secuestro, - siendo esta cuando se mantiene a pasajeros y tripulantes como rehe-nes, con el fin de exigir determinadas exigencias a cambio de su li-bertad, pero quedando integrada la figura delictiva del secuestro, - sólo en relación a las personas detenidas y no con relación a la ae-ranave que fue desviada por medio de la violencia o se cambió de des

(7) Enrique Mapelli, Ob. Cit., pág. 21

tino por el mismo medio; ya que este acto constituye un delito independiente, lo que se castiga, es hacer que el avión cambie de su ruta o destino por medio de la violencia sin perjuicio de aplicar las penas correspondientes a los demás delitos que se cometan como lo estatuye el Art. 170, párrafo III, del Código Penal. "Se impondrá prisión de cinco a veinte años, sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos."

En el secuestro, el actor encamina su acción hacia una persona física, no se encamina hacia un bien mueble como lo es, en este caso, el desvío de una aeronave de su ruta o destino por medios violentos.

VIII. ROBO

A) Definición

Nuestro Código Penal, en su Art. 367, define el Robo: "Comete el delito de robo el que se apodera de una cosa mueble sin derecho y sin consentimiento de la persona que pueda disponer de ella con arreglo a la ley".

En el delito de robo, el ánimo del delincuente es el animus lucrandi; en el desvío de una aeronave, podría ser exhibicionismo, o mantener a los pasajeros y tripulantes como rehenes para obligar a los gobiernos de los cuales son súbditos, a realizar determinados actos; en este úl

timo caso, quedará encuadrado en la fracción III del Art. 366 del Código Penal, cosa muy distinta es el hecho de obligar al piloto de una nave aérea a desviarla de su ruta u obligarlo a encaminarla a un lugar que no era su destino; no es la intención del delincuente apropiarse de la nave con carácter permanente o con ánimo de dueño.

Se ha llegado a confundir el desvío de la aeronave con otra figura que en la doctrina es llamada "Robo de Uso"; el Art' 380 del Código Penal nos lo menciona: "al que se imputare el hecho de haber tomado una cosa ajena sin consentimiento del dueño o legítimo poseedor y acredite haberla tomado con carácter temporal y no para apropiarla o venderla, se le aplicarán de uno a seis meses de prisión, siempre que justifique no haberse negado a devolverla, si se le requirió para ello. Además pagará al ofendido como reparación del daño, el doble del alquiler, arrendamiento o intereses de la cosa usada". Encontramos que son varios los elementos de este delito, siendo el apoderamiento de una cosa mueble sin derecho y sin consentimiento de la persona que deba darlo. Tenemos hasta aquí los elementos del robo, pero faltando el elemento subjetivo de éste, o sea, el animus de apropiarse. En el robo de uso el delincuente debe tomar la cosa sin el ánimo de apropiársela y en forma temporal, además, no debe negarse a devolver la cosa cuando sea requerido para ello; la ley le impone, además, reparar el daño. El delito cometido al desviar una aeronave de su ruta o destino tiene elementos claros y distintos a los del robo.

IX. EXTORSION

A) Concepto

Extorsión (del latín extorsio). "Acción de arrebatar por fuerza - una cosa a uno" teniendo una segunda acepción de daño o perjuicio . Es Mappelli López quien presentó con fecha 25 de noviembre de 1969, - una documentada propuesta a la Real Academia Española de la Lengua, solicitando una concreta acepción de la palabra "extorsión", para de finir estos hechos relacionados con la aeronáutica comercial. La - propuesta fue debidamente estudiada y discutida, sin que hasta el - presente haya recaído acuerdo (7)

Mario O. Folchi opina: "Que la denominación anterior ha sido dada des de un punto de vista terminológico; dicha palabra tiene un significado jurídico-penal muy concreto en la legislación argentina, (8) El Capítulo III del título "Delitos contra la Propiedad" del Código Penal Argentino, lleva el nombre de "extorsión" y en los artículos que integran dicho capítulo, se incluyen la extorsión común; la extorsión de documentos, la extorsión mediante amenazas de imputaciones contra el honor o la violación de secretos, el rescate y el rescate de cadáveres (Arts. 169, 170 y 171)

(7) Enrique Mappelli, Ob. Cit. Pág. 22

(8) Mario O. Folchi. "Apoderamiento Antijurídico de Aeronave en Vuelo", Buenos Aires, Argentina. Abril-Junio, 1970. Pág. 167.

X. OTRAS DENOMINACIONES ACERCA DEL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES

En el ámbito anglosajón es utilizada la palabra "Hijacking" en el "slong" norteamericano significa salteamiento o atraco a mano armada realizado mediante la intercepción de vehículos en marcha.

"Aeropiratería" "Aerosequestro" "Interferencia ilícita de Aeronaves" "Desviación delictiva de aeronave" "Desviación criminal de aeronave".

Cada autor tiene sus fundamentos conceptuales pero todos tienden a determinar al delito como la conducta por la cual el sujeto activo pone bajo - su control o dominio la aeronave con fines de terror en la Población.

En las VI Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial, en octubre de 1971, se concluyó, "que lo más ajustable a este problema de derecho era denominar al acto del sujeto activo como "apoderamiento ilícito de aeronave en vuelo"

"Ahora bien, creo conveniente renovar este tema que no está agotado, por nuevos estudios efectuados para tratar de encontrar una denominación jurídica que se acerque lo más próximo al proceder del agente activo al tomar la máquina aérea en su provecho.

Sentado esto, el delito ejecutado por el delincuente al hacerse cargo de - una aeronave, no es el apoderamiento, ya que el acto cumplido por aquel, - no es tal, pues ninguno de los supuestos conocidos, el individuo se apoderó en su provecho de su uso. De allí que la acción del sujeto activo, e. delito que habría llevado a cabo consistiría en usar, utilizar el aparato,

aprovecharse de él, de modo que, el acto encuadraría en la fórmula de APROVECHAMIENTO ILICITO DE AERONAVE, seguido de un desvío o no de la ruta que debe seguir el aparato o el itinerario preestablecido (9)

XI. APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES

Hemos analizado si no todos, cuando menos la mayoría de los términos usados para designar este delito, tanto en organismos internacionales, como en la doctrina, que tampoco ha logrado ponerse de acuerdo ni unificar su criterio, sin embargo, existe otra denominación que designa al delito más ampliamente y que es "Apoderamiento ilícito de Aeronave".

Apoderamiento significa: " el hecho de apoderarse del bien ajeno. Esto significa que el delincuente se apodera de un bien ajeno, sin consentimiento de su dueño y de ahí proviene lo "ilícito", pues no existe justificación para ordenar a la tripulación y a los pasajeros a seguir sus órdenes.

Para nosotros, "Apoderamiento Lícito de Aeronaves" es un término utilizado correctamente, porque teniendo bajo su control el sujeto activo a la aeronave, puede inmovilizarla en tierra, desviarla de su ruta o lograr cualquiera de sus finalidades.

(9) Jornadas Argentinas de Derecho Aeronáutico y Espacial. Instituto - Nacional de Derecho Aereonáutico y Espacial. Comando General de la Fuerza Aerea. Buenos Aires, Argentina, año 1975. Pág. 216-217.

No podemos concebir otra forma de desviar de su ruta o destino la aeronave que no sea mediante el apoderamiento (único medio idóneo)

A) Convenio de Tokio de 1963 y Convenio de la Haya, 1970

Podemos agregar además, que son ya dos Convenios internacionales los que adoptan esta disposición, ellos son: "El Convenio sobre Infracción y ciertos otros Actos cometidos a Bordo de una Aeronave", firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 y; el "Convenio de la Haya para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronave", firmado en la Haya en 1970.

B) Comité Jurídico sobre Secuestro de Aeronaves

Creemos conveniente exponer el argumento que da el Subcomité del Comité Jurídico Sobre el Secuestro de Aeronaves, en los trabajos realizados para la creación de un Convenio que regule el delito.

1. En el presente documento, el acto que se examina es definido como "apoderamiento ilícito de aeronave" para mayor brevedad. Sin embargo, además de la ilegalidad del apoderamiento, existen otros elementos esenciales como empleo de fuerza o amenaza de fuerza, a fin de interferir con el control de la aeronave y, además, de que dentro del contexto de la OACI, la aeronave sea una aeronave civil.

1.1 Dentro del contexto del examen internacional del problema, aparece implícito igualmente el hecho de que debe existir algún elemento internacional relacionado con el acto en cuestión.

1.2 Algunas veces se han empleado las expresiones "piratería de aeronaves" o "piratería aérea", pero estas expresiones han sido evitadas en el presente documento debido a que la palabra piratería tiene un significado concreto en Derecho Internacional" (10)

C) Convenio Sobre Alta Mar de Ginebra en 1958

Tal como se le define en el Convenio Sobre Alta Mar de Ginebra en 1958, Art. 15, la piratería implica un acto ilegal de violencia cometido:

- a) Para fines privados, por la tripulación o por pasajeros de un barco o aeronaves privados.
- b) Realizado sobre alta mar o en un lugar fuera de la jurisdicción de cualquier estado.
- c) Contra otro barco o aeronave o personas, o bienes en el mismo.

Sin embargo, la clase de acto ilegal que examinamos actualmente, no respondería a la última condición indicada de la frase anterior, y pudiera ser que tampoco respondiese a las demás condiciones en todos los casos.

(10) OACI - Informe del Subcomité del Comité Jurídico sobre Secuestro de Aeronave, 1969 - 10 al 22 de Febrero, 1969, Introducción.

I N D I C E

CAPITULO SEGUNDO

EL DELITO DE APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVE

EN LA LEGISLACION PENAL MEXICANA

	pág.
I. CARACTER AERONAUTICO E INTERNACIONAL DEL DELITO	29
A) Definición del Derecho Aeronáutico	30
B) Internacionalidad del ilícito	31
II. DECRETO DE ADICION DEL 24 DE DICIEMBRE DE 1968 AL ARTICULO 170 DEL CODIGO PENAL MEXICANO	31
III. ANALISIS DE LOS ELEMENTOS DEL DELITO 'APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES'	33
A) El hecho de Apoderamiento de Aeronave	33
a) Autoridad del Comandante conforme a la Ley de Vías Generales de Comunicación	35
b) Características de o los delincuentes	35
c) Móviles fundamentales	36
B) El desvío de la Ruta o Destino de la Aeronave debe hacerse en vuelo	38
a) Convenio de Tokio de 1963	38
b) Convenio de la Haya de 1970	38
c) Código Argentino	39
C) El Delito debe realizarse por medio de la <u>Violen</u>	

	pág.
cia, amenaza, intimidación u otro medio ilícito	39
a) Violencia	30
b) Amenaza	40
c) Intimidación	40
d) Violencia definición del Código Civil	40
e) Convenio de Tokio de 1963	41
f) Convenio de la Haya de 1970	41
D) Que la Aeronave sea desviada de su Ruta o destino	42
a) Finalidad del Apoderamiento	43
E) La Aeronave debe tener Carácter Comercial	43
a) Ley de Navegación Aérea Española	43
- Aeronaves de Estado	43
- Aeronaves no militares	43
b) Ley de Vías Generales de Comunicación	44
IV. CLASIFICACION DEL ILICITO DE ACUERDO A LA DOCTRINA	
PENAL	45
A) Es un delito según la conducta del Agente	45
B) Objeto del delito	45
C) Es un delito según el resultado	46
D) Es un delito según su duración	46
E) Es un delito por elemento interno o culpabilidad	48
F) En función a su estructura es complejo	48
G) Es un delito unisubjetivo o plurisubjetivo	49

H)	Por la forma de persecución	pág.
I)	En función de la Materia	49
J)	Delito Común, Político y Social	49
V.	TENTATIVA	54
VI.	PUNIBILIDAD - Ley de Vías Generales de Comunicación	56
VII.	SANCION	58
VIII.	COMPETENCIA	59

CAPITULO SEGUNDO

EL DELITO DE APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVE EN LA LEGISLACION PENAL MEXICANA

I. CARACTER AERONAUTICO E INTERNACIONAL DEL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES

Con la evolución del transporte aéreo, nos dice el maestro Antonio Francoz Rigalt, y el aumento de pasajeros a bordo de aeronaves, hay que aceptar la posibilidad de que se cometan más frecuentemente y mayor número de delitos, entre ellos, alguno de los que van contra el Derecho Internacional, lo que significa una mayor importancia práctica y social de la cuestión" (11).

Este delito es netamente aeronáutico y es con el desarrollo de la aeronavegación que nace esta figura; sus notas de novedad lo hacen diferente a cualquier otra figura delictiva conocida. Guarda tan sólo relaciones indirectas con otros delitos, pero su novedad de esencia es completa y completa su condición aeronáutica.

Los grandes progresos en la aviación, han obligado al Derecho Aéreo a modelarse constantemente hasta llevarnos a la pregunta de si sería factible ad

(11) Francoz Rigalt, Antonio. Los Delitos cometidos a Bordo de las Aeronaves de Transporte Internacional. Revista Criminalia, año - XXVIII, México 1962, Pág. 593.

mitirse dentro del marco aeronáutico, un aspecto penal que daría nacimiento a un Derecho Penal Aeronáutico. La materia ha sido objeto de interesantes estudios, cuyas conclusiones no son coincidentes y las cuales serían tema de otro estudio.

A) Definición de Derecho Aereonáutico

Videla Escalada define el Derecho Aeronáutico como " el conjunto de principios y normas de Derecho Público y Privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella. " (12).

La aeronavegación lleva a cabo el acercamiento de los pueblos, dentro de inevitables realidades geográficas y políticas.

Nos habla Tapia Salinas " al considerar el delito de apoderamiento ilícito de aeronaves con carácter internacional por afectar un medio de comunicación universal, al igual que otros como la esclavitud, trata de blancas, contrabando de drogas nocivas, la falsificación y el uso de moneda falsificada, pornografía, que afectan intereses comunes a la conciencia internacional." (13)

(12) Enrique Mapelli, "Apoderamiento Ilícito de Aeronaves"

(13) Tapia Salinas, Ob. Cit.

B) Internacionalidad del ilícito

La Internacionalidad es uno de los caracteres distintivos del Derecho de la Aviación por cuanto no es posible restringir el tráfico - de aviones a los límites territoriales de cada país.

Pero esta internacionalidad del Derecho de la Aviación, no ha de ser tan intensa y de tal naturaleza que llegue a impedir al estado particular dictar normas internas referentes a la aviación; sino que ha de limitar a los acuerdos y convenios internacionales (los cuales - serán tema de análisis en otro capítulo) suficientes para hacer posible el tráfico aéreo entre distintas naciones, pero dejando a estas regular ciertas materias, de carácter privado la mayoría de ellas, que no influyen en el principal objetivo de la aviación.

II. DECRETO DE ADICION AL ART. 170, DEL CODIGO PENAL MEXICANO

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

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

El Ejecutivo de mi cargo ante una nueva forma de criminalidad cometida por quienes sin derecho desvían de su ruta una aeronave o la hacen cambiar su destino con la consiguiente intranquilidad y peligro de los que prestan el servicio y de los que usan ese medio de transporte, considera convenientes promover, mediante esta iniciativa, la adición al Código Penal para el Distrito y Territorios Federales en Materia del Fuero Común y para toda la República en materia Federal, con el fin de tutelar la seguridad en el trán-

sito aéreo, proteger la vida de las personas, las vías de comunicación, el medio de transporte y el patrimonio, tanto de particulares como de quienes se dedican en forma comercial a prestar tan importante servicio, estableciendo una figura delictiva que sancione con ejemplaridad a sus infractores.

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

D E C R E T O

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

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

TRANSITORIO

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

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

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

SUFRAGIO EFECTIVO NO REELECCION
EL PRESIDENTE CONSTITUCION DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

GUSTAVO DIAZ ORDAZ
(26 de Noviembre de 1968)

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

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

ARTICULO 170.-

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

TRANSITORIO

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

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

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

III. ANÁLISIS DE LOS ELEMENTOS DEL DELITO TIPIFICADO EN LA SEGUNDA PARTE DEL ARTICULO 170 DEL CODIGO PENAL MEXICANO

A) El Hecho del Apoderamiento de la Aeronave

a) Autoridad del comandante conforme a la Ley de Vías Generales de comunicación

El apoderamiento por parte de o los delincuentes, o sea que ésta es sacada de la esfera de acción del comandante de la nave y colo

cada en el ámbito de acción de los que cometen el delito; ya que estos vienen a indicar al piloto qué es lo que debe hacer; desde ese momento, el comandante ya no ejerce la autoridad conforme al Art. 321 de la Ley de Vías Generales de Comunicación dice "Toda aeronave destinada a un servicio público de transporte, estará bajo el mando de un comandante designado por la empresa operadora de entre los pilotos que integran la tripulación de vuelo".

La voluntad del comandante es una voluntad reglada, sometida a una serie de normas y de condiciones en las cuales, el comandante en ejercicio de sus facultades e investido de la autoridad pública que las leyes le otorgan como del mandato que recibe del operador, a quien representa, debe tener absoluta libertad de determinación

Se atenta gravemente la seguridad de la aeronave, el comandante necesita de condiciones físicas y mentales, así como de medios técnicos como observaciones meteorológicas, un itinerario a recorrer, duración del viaje, número y peso de personas y equipaje a transportar, todos estos factores son necesarios para efectuar el ejercicio de su delicada función, la fatiga, si se prolonga el vuelo más allá de las horas de lúcida actividad que el comandante tiene establecida y la ansiedad, producen un desequilibrio emocional, desorientación, relajamiento de la atención, perjudica el estado de alerta y reduce la actividad visual y la seguridad -

del vuelo.

b) Características de los delincuentes

Por otra parte los delincuentes son personas que padecen anormalidades psíquicas y que se dejan influir directamente por la notoriedad que su actuación puede alcanzar.

El Doctor David G. Hubbard, psiquiatra de la ciudad de Dallas, Texas, ha obtenido las siguientes conclusiones:

1. El pirata aéreo típico, es un hombre débil, un solitario cuyo acto de piratería no fue más que la culminación de una vida de frustraciones y fracasos.
2. La mayoría tuvieron padres alcohólicos, propensos a arrebatos de violencia y crecieron con el corazón lleno de odio hacia sus padres y sintiéndose aliados a la madre.
3. Casi todos eran hombres fracasados en todos los aspectos de sus vidas y en su mayoría eran individuos solitarios y tímidos, con un expediente escolar bastante pobre y con ausencias largas en la escuela.
4. Para muchos, la piratería aérea fue una especie de último ensayo para alcanzar notoriedad y fama después de una vida miserable de frustraciones y fracasos.
5. Todos los piratas aéreos entrevistados por Hubbard son mentalmente inestables, con inclinaciones al homicidio o tendencia al suicidio, y muchos alentaban sueños de alcanzar una muerte heroica, pero a manos de otra persona.

6. El mencionado psiquiatra afirma que muy pocos de los entrevistados, actuaron por razones "estrictamente políticas y sólo inspirados por delirios de grandeza" (14)

c) Móviles Fundamentales

Por otra parte, los móviles fundamentales pueden ser entre algunos - otros: motivaciones de carácter político, eludir responsabilidad penal por otros delitos cometidos, disuadir a los pasajeros de utilizar aeronaves de una determinada nacionalidad, o atraer la opinión pública a un determinado conflicto o para la difusión de determinada ideología.

El primer aspecto positivo del delito se traduce en la conducta que el delincuente realiza a efecto de apoderarse de la aeronave, entendiéndose por ello, que la pone bajo su control a efecto de lograr la finalidad perseguida. Sin embargo, esta conducta de acuerdo con las diversas tipificaciones que las legislaciones y los tratados internacionales contienen, se desdoblan en los actos siguientes:

1. El cambio de ruta que el delincuente obliga al comandante de la nave a realizar, así como la interferencia en el medio de comunicación tan importante de esta invención.

(14) Enrique Mapelli, Ob. Cit. pág. 92

2. El ejercicio de control de la nave a que se refiere el Convenio de Tokio.

Algunos convenios consideran como conducta típica, la realización de actos violentos contra las personas a bordo de una aeronave - en vuelo y que constituya un peligro para la seguridad de la aeronave.

3. La destrucción del aparato aeronáutico o la causación de daños - que imposibiliten su vuelo o bien, la colocación de artefactos o sustancias capaces de destruir la aeronave o incapacitarla para el vuelo, o que, por su naturaleza, constituya un peligro para - la seguridad de dicha nave.
4. Otros convenios van más allá, al considerar como conducta típica extensiva, la destrucción de instalaciones o servicios de navegación aérea que perturben su funcionamiento.
5. Muy importante es considerar que en los convenios de Tokio y de Montreal se considera como cometido el delito y se sancionará como tal "cuando el activo intente cometer cualquiera de los actos mencionados con anterioridad. Esto indica que la tentativa para los efectos de este ilícito, se tendrá y castigará como delito - consumado, lo que no es extraño, ya que en algunos Códigos, tomando en consideración la gravedad del ilícito o el bien protegido

do así lo consideren.

B) El Desvío de Ruta o Destino de la Aeronave debe hacerse en vuelo

Para que pueda hablarse de este ilícito, es necesario que la aeronave esté en vuelo, si estuviere posada en tierra será otra figura delictiva, es a través del vuelo en que se ponen en peligro los bienes jurídicos específicos, la seguridad en el vuelo de los terceros en la superficie la regularidad del servicio.

a) Convenio de Tokio de 1963.

El Convenio de Tokio en su Art. 3, nos señala "A los fines del presente convenio, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje"

b) Convenio de la Haya en 1970.

El Convenio de la Haya en su Art. 3 y el de Montreal en su Art. 2 coinciden en considerar 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 habra cualquiera de dichas puertas para el desembarque.

En esta parte del Art. en cuestión, la acción de los sujetos activos se está realizando en el vuelo de la aeronave, poniéndose en peligro no sólo el avión, sino también la seguridad de las vías de comunicación, la vida de pasajeros y tripulantes.

c) Código Argentino

El Código Argentino da el concepto de vuelo en su Art. 198 del Código Penal incisos 2o y 3o: "Será reprimido con prisión de 3 a 15 años, el que practicare algún acto de depredación o violencia contra una aeronave en vuelo o mientras realiza las operaciones anteriores al vuelo o contra las personas o cosas que en ellas se encuentran, sin estar autorizado por una potencia beligerante o excediendo los límites de autorización legalmente concedida. El que mediante violencia intimidación o engaño usurpare la autoridad de un buque o de una aeronave con el fin de apoderarse de él o disponer las cosas o personas que lleva".

En este precepto encontramos un concepto de vuelo jurídico, ya que se castiga, tanto cuando el delito se realiza dentro de las operaciones inmediatamente anteriores al vuelo, como cuando la nave se encuentra surcando el espacio.

C) El delito debe realizarse por medio de la violencia, amenazas, intimidación u otro medio ilícito

El activo puede valerse de cualquiera de estos medios para lograr sus fines, pero son fundamentales para el apodramiento, la desviación o destrucción de la aeronave, el uso de la violencia física (fuerza en las cosas o las personas) o de la violencia moral o intimidación.

Además, la clandestinidad y el engaño, son medios comisivos apropiados

para la realización de los actos que conforme a los convenios indicados se destinan para destruir o dañar el objeto del ilícito o las instalaciones de servicios del mismo.

- a) Violencia, según el diccionario .- Acción física o moral, lo suficientemente eficaz para anular la capacidad de reacción de la persona sobre quien se ejerce (15)
- b) Amenaza.- Anuncio, traducido en palabras o actos, de un mal que ha de recaer sobre persona o personas determinadas, formulado directa o indirectamente contra ellas (16)
- c) Intimidación.- Acción y efecto de intimidar
Intimidar.- Causar miedo o asustar.

En conclusión, el legislador sólo debió citar que el apoderamiento se realice por medio de la violencia, ya sea física o moral, por que los vocablos intimidación y amenazas, no significan otra cosa, que una violencia moral.

- d) Violencia - en el Código Civil -,

El Art. 1819, del Código Civil, nos señala que hay violencia "cuando se emplea la fuerza física o amenazas que importan peligro de perder la vida, la honra, la libertad o la salud, o una parte considerable de los bienes del contratante, de su cónyuge, de sus ascendentes o de sus parientes colaterales dentro del segundo grado"

(15) De Piña Rafael, Diccionario de Derecho, Edit. Porrúa Ila. Ed. 1983, pág. 75

(16) De Piña Rafael, Ob. Cit. pág. 486.

Si se emplea la fuerza física, será violencia física y la segunda moral serán las amenazas y deben ser graves y de realización próxima.

Esta violencia física o intimidación, puede ser hecha desde el interior de la aeronave por quien o quienes lo ocupan, o también, puede ser desde el exterior.

e) Convenio de Tokio de 1963

El Convenio de Tokio en su Art. II: " Este delito se comete cuando a bordo, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier otro acto ilícito de apoderamiento, interferencia o ejercicio del control de una aeronave en vuelo. Al decirse "a bordo", debemos entender que debe estar físicamente en el interior de la aeronave.

f) Convenio de la Haya de 1970

El Convenio de la Haya en su Art. I.º comete el delito "Toda persona que a bordo de una aeronave en vuelo, 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"; la misma conclusión del convenio anterior con la anexión del inciso (b) del mismo Art. "el que sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cualquiera de tales actos".

D) Que la aeronave sea desviada de su ruta o destino

a) Finalidad del apoderamiento

La finalidad del apoderamiento es desviarla de su ruta o destino establecido según los planes establecidos, agrediendo gravemente la seguridad y progreso que ha alcanzado el transporte aéreo atentando contra el comercio y comunicación comercial.

Los autores recibirán la pena señalada en el Art. 170 del Código Penal, ya que ponen en peligro la vida de los pasajeros y tripulantes y además nulificando la máxima seguridad que debe prevalecer en la navegación aérea, ya que al fijarse las rutas que deben ser seguidas por los aviones se toman en cuenta factores técnicos de los mismos, climatológicos y orográficos de las regiones que han de sobrevolar, dando lugar, los delincuentes con su acción a que el piloto encamine la nave por lugares que posiblemente para él son desconocidos imprimiendo al vuelo un riesgo grandísimo que no aparecería si hubiere continuado volando por la ruta prefijada.

Al obligar los sujetos activos al piloto a variar el destino de la aeronave, también serán acreedores a la pena establecida en el supuesto anterior, ya que también aquí se está atentando contra la seguridad que debe existir en la aeronavegación, ya que el piloto al verse presionado por una violencia física o moral no actúa con la serenidad requerida para realizar la difícil maniobra de aterrizaje.

La desviación tendrá motivos ajenos a los del servicio aéreo al que ésta afecta a la aeronave desviada, ha de ser llevada con malicia, con la deliberada voluntad de desviarla para que constituya el apoderamiento ilícito.

E) La Aeronave debe tener carácter comercial

La aeronave debe tener carácter comercial, si fuera militar o aeronave de Estado (servicios postales, aduaneros, de policía, etc.) la figura ilícita será de otra índole, ya que su encuadre jurídico será llevado a cabo dentro de figuras diferentes y con tratamiento muy dispar.

a) Ley de Navegación Aérea Española

Según el Art. 11 de la Ley sobre Navegación Aérea Española de 21 de julio de 1960, "se entiende por aeronave toda construcción apta para el transporte de personas o cosas capaz de moverse en la atmósfera, merced a las relaciones en el aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores".

En la misma ley en su Art. 13, se contemplan lo que consideran como aeronaves de Estado y aeronaves privadas.

Se consideran aeronaves de Estado con arreglo al Art. 14:

1. Las aeronaves militares, entendiéndose por tales, las que tengan como misión, la defensa nacional o estén mandadas por un militar comisionado al efecto. Estas aeronaves están sujetas a su regulación peculiar.

b) Ley de Vías Generales de Comunicación

En nuestra legislación mexicana la Ley de Vías Generales de Comunicación en su Art. 311: "para los efectos de esta ley se considera aeronave; cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire"

"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. Las Aeronaves Civiles están destinadas permanentemente a un servicio de Estado, se consideran Aeronaves de Estado.

IV. CLASIFICACION DEL DELITO, APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES DE ACUERDO A LA DOCTRINA PENAL

a) Es un delito según la conducta del agente

Por la conducta del agente de acción porque se comete mediante una actividad positiva; en él se viola una ley prohibitiva y en ningún momento puede ser omisión porque este delito no consiste en la falta de actividad jurídicamente ordenada.

b) Objeto del Delito

"Los autores" distinguen entre objeto material y objeto jurídico del delito:

- El objeto material lo constituye la persona, cosa sobre quien recae el daño o peligro.
- El objeto jurídico, es el bien protegido por la ley y que el hecho o la acción criminal lesionan.

Según Franco Sodi, el objeto jurídico es la norma que se viola, para Villalobos, es el bien o la institución amparada por la ley y afectada por el delito; con tal afirmación estamos de acuerdo, ya que en los delitos, por ejemplo, de homicidio, de robo y de rapto, los intereses protegidos son la vida, la propiedad y la libertad, valores constitutivos de los objetos jurídicos de tales infracciones penales." (17)

(17) Castellanos Tena. "Lineamientos del Derecho Penal. Editorial Purrua Pág. 146.

El legislador mexicano de 1931, hace la división legal de los delitos, teniendo en cuenta el bien o interés protegido, así encontramos el delito de apoderamiento ilícito protegido dentro del capítulo "Delitos en materia de Vías de Comunicación y de Correspondencia". No podemos hablar en estos casos de un sólo bien tutelado por la norma, sino que son tan numerosos que aludiremos a lo siguiente: La seguridad y regularidad de los vuelos, así como la seguridad de las personas y los bienes de los mismos. Todos sabemos el papel tan importante que desempeña actualmente la Aeronavegación como factor incuestionable del progreso de los pueblos, y este papel se ha visto amenazado por delitos que socavan sus principales características, rapidez, eficiencia y seguridad.

c) Es un delito según el resultado

En cuanto al resultado, es material, debido a que, a decir de Castellanos Tena", los delitos materiales son aquellos en los cuales para su integración se requiere la producción de un resultado objetivo o material" (18)

d) Es un delito según su duración

Delito Permanente.- Sebastián Soler lo define en los términos siguientes: Puede hablarse de delito permanente sólo cuando la acción deli-

(18) Castellanos Tena, Ob. Cit. pág.131.

tiva misma, permite, por sus características, que sea la idénticamente violatoria del Derecho, en cada uno de sus momentos.

Para Alimena, existe el delito permanente cuando todos los momentos de su duración pueden imputarse como consumación. Permanece, no el mero efecto del delito, sino el estado mismo de la consumación, a diferencia de lo que ocurre en los delitos instantáneos de efectos permanentes. En el delito permanente puede concebirse la acción como prolongada en el tiempo; hay continuidad en la conciencia y en la ejecución; - persistencia del propósito, no del mero efecto del delito, sino del estado mismo de la ejecución; tal es el caso de los delitos privativos - de la libertad como el rapto, el plagio, etc."

Alimena con fines exclusivamente didácticos, expresa que el delito instantáneo, es instantáneo en la conciencia e instantáneo en la ejecución; el continuado es continuado en la conciencia y discontinuo en la ejecución y, el permanente, es continuado en la conciencia y continuado en la ejecución". (19)

El delito de apoderamiento ilícito de aeronaves es un delito permanente, si bien, este ilícito se consume cuando el o los delincuentes obligan - al piloto a desviar la nave de su ruta o a encaminarla a un lugar que no era el de su destino, violación del bien jurídico tutelado por la -

(19) Castellanos Tena, Ob. Cit. pág. 133

norma penal continúa hasta que no desaparezca la presión ejercida por el agente del delito y esto no sucede sino cuando la nave aterriza en el lugar deseado por el sujeto activo y las autoridades del lugar se hacen cargo de la situación, ya que si esto no sucede y continúa la presión sobre pasajeros o tripulantes, el delito no terminará.

e) Es un delito por el elemento interno o culpabilidad

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

f) En función a su estructura es complejo

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

g) Es un delito unisubjetivo o plurisubjetivo

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

h) Por la forma de persecución

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

i) En función de la materia

En función de la materia es Federal, de acuerdo a lo ordenado por la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación de 30 de diciembre - de 1935.

j) Delito Común, Delito Político y Delito Social

a) Delito Común

Delito Común es aquel que se formula en leyes dictadas por las legislaturas locales, y que se dirige contra los intereses jurídi-

cos particulares (contra la vida, la honestidad, la propiedad, etc.) según opinión generalizada de los penalistas.

Los Delitos Políticos no han sido definidos de manera satisfactoria, generalmente se incluyen todos los hechos que lesionan la organización del Estado.

Ahora bien, el problema surge en el delito político, ya que hay algunos autores que consideran el apoderamiento ilícito de aeronaves como con carácter político y tomando en cuenta que en esos casos, los delincuentes se refugian en el país que recibe la aeronave, éstos no pueden ser extraditados; o sea entregados por el gobierno del país que los reclama por el delito que cometió para ser juzgado, ya que es principio universalmente aceptado el de la no extradición de los delincuentes políticos.

b) Delito Político

La definición que nos da el Diccionario respecto a Delito Político, es el que tiende a quebrantar por hechos ilícitos, el orden jurídico y social establecido, atentando contra la seguridad del Estado contra los poderes del mismo o contra la constitución o principios del régimen imperante. El delito político pretende variar la forma de gobierno. (República por Monarquía o viceversa) El gobierno mismo (el legal por uno de la fuerza o uno de hecho por otro también violento) o el régimen económico de la sociedad (tur

gués por socialista o a la inversa) empleando en todo caso, medios no admitidos por el orden legal o establecido.

La diferencia entre delitos políticos comunes se torna a veces muy difícil; Eugenio Cuello Colón, dice que la noción del delito político no es clara como el delito común y que serán tales, los que atenten contra el orden político del Estado; señala también que puede ser considerado como político, cualquier delito del orden común, cuando fuera cometido con fines políticos, por eso se supone la siguiente definición: "Es delito político el cometido contra el orden político del Estado, así como todo delito de cualquier otra clase determinado por móviles políticos. Los delitos políticos pueden ser:

1. Delitos Políticos Puros.- Aquellos que atacan directamente la organización estatal (rebelión, motín, etc.)

2. Delitos Políticos Relativos.-

a) Complejos.- Son aquellos en que se atacan directamente al Estado y también a los bienes jurídicos particulares, como en el caso de una rebelión donde se cometen homicidios, robos, secuestros, etc.

b) Conexos.- Son aquellos delitos comunes relacionados con delitos políticos, por ejemplo, cuando se roba un banco para

financiar una revolución con el dinero obtenido (20)

La legislación mexicana no da una definición del delito político, sólo los enumera en su Art. 144 del Código Penal.

El Código Penal Italiano de 1930 en su Art. 8º, habla del delito Político "es todo delito que ofenda un interés político del Estado o un derecho del ciudadano. También se llama político el delito común determinado en todo o en parte por motivos políticos"

El apoderamiento se le ha querido dar el carácter de político, pero creo que no es un delito político puro, ya que al cometerlo no se están atacando instituciones gubernamentales para cambiar el interés inoperante en un país.

Lo que si se está atacando, es el derecho que tienen los individuos de trasladarse de un lugar a otro, se atacan los intereses de la persona moral o física propietaria de la aeronave, ya que pierden el uso y la disposición de ella.

Pudiera ser considerado un delito político conexo o sea, que es un delito común relacionado con un delito político, pero todavía así,

(20) Cuello Colón, Eugenio. "Derecho Penal (parte general) Editorial Nacional, 9a edición, 1975, pág. 268.

sería discutible, ya que cualquier persona que desvíe una aeronave alegará que cometió el delito por motivos políticos y no podrá ser extraditado del país que le dió refugio.

Una vez vistos los intereses jurídicos dañados en el apoderamiento ilícito de aeronaves, creo que este es un delito común, pudiendo en algunas ocasiones, ser cometido con motivaciones políticas, pero eso no debe ser pretexto para que la Ley Penal se aplique con todo el rigor, ya que las vidas de cientos de personas que viajan en las aeronaves no deben por ningún motivo ponerse en peligro.

c) Delito Social

Es difícil asimismo, distinguir lo político de lo social en determinados casos. En la delincuencia del primer orden se vulnera o se arriesga un orden localmente predeterminado en un país o nación. Es nacional y es inocuo en otro país donde el delincuente no ofenda con su actividad e ideología las instituciones dominantes quizá acorde con la suya. Lo social tiene una perspectiva internacional o supranacional que mira a la estructura clasista sin atención a fronteras, afecta a la sociedad misma en sus bases fundamentales que interesan por igual a todos los Estados.

El delito social es definido como aquel ejecutado contra la libertad en las relaciones laborales y en las manifestaciones violentas de la lucha de clases. Su lema consiste en la acción revolucionaria o ca

tastrófica que reduzca un cambio económico en la sociedad y en otras modalidades acráticas, el aniquilamiento del Estado y de su autoridad. El Delito Social se trata de emparentar casi siempre con el delito político, si bien se señala como lindero entre uno y otro, ya que el de índole político persigue transformación violenta de las estructuras estatales, mientras que el de carácter social, tiende a una transformación completa de los esquemas de la sociedad, especialmente de lo económico (21)

TENTATIVA

En el Art. 13, del Código Penal encontramos que son responsable de delitos: Los que intervienen en la concepción, preparación o ejecución de ellos. El contenido del artículo implica que la autoría no sólo se concentra en la persona de quien materialmente ejecuta la conducta o hechos descritos como delictivos, sino también, en quienes intelectualmente lo conciben y determinan a sus ejecutores; aquellos, según mi opinión, resultan en ocasiones más peligrosos y muchas veces no detectados en las acciones del Estado referidas a la persecución de los delitos.

El análisis de la autoría se desarrolla en el estudio del iter-criminis, conjuntamente con los actos preparatorios y de ejecución que constituye, en la concepción clásica, el camino del delito, mismo que va desde la concepción de éste en la mente del autor, hasta su consumación en el desarrollo fáctico.

(21) Cabanellas Torres, Ob. Cit. Tomo II, Pág. 537

Castellanos Tena "nos habla de tentativa acabada y tentativa inacabada. En tanto que en la primera, el sujeto realiza todos los actos encaminados a la consumación del delito, no ocurriendo esto por causas ajenas a su voluntad. En la segunda no se realizan todos los actos de ejecución, no consumándose por causas ajenas a su actor" (22)

El Art. 12 del Código Penal primer párrafo, señala que "La tentativa es punible cuando se ejecutan hechos encaminados directa e indirectamente a la realización de un delito, si este no se consuma por causas ajenas a la voluntad del agente". Vemos aquí que la Ley produce como elemento de la tentativa punible, que el delito no se consume por causas ajenas a la voluntad del actor, en cambio, no será punible la tentativa cuando el su jeto activo renuncia voluntariamente a su consumación del delito.

A su vez, la segunda parte de este artículo expresa: "Para imponer la pe na de tentativa, los jueces tendrán en cuenta la temibilidad del autor y el grado que se hubiere llegado en la ejecución del delito".

El Art. 63 del Código Penal prescribe: "A los representantes de tentati-
vas punibles se les aplicará"..... Puedo señalar que la causa por la que es punible la tentativa es que ésta implica un principio de ejecución en virtud de un proceso unívoco, o sea, que no hay lugar a dudas respecto a la situación e intención del sujeto activo del delito que propicia la pues

(22) Castellanos Tena F., Ob. cit. pág. 265

ta en peligro de un bien jurídico.

En el delito de apoderamiento ilícito de aeronaves encontramos tres puntos:

- a) El individuo concibe la realización del desvío de la aeronave.
- b) Encontramos la adquisición o preparación de las armas con las cuales se obligará al piloto de la aeronave a desviarla de su ruta o a encaminarla hacia un lugar que no era el de su destino y, además, el hecho de subir al avión con las armas, lo cual constituye ya actos preparatorios. Cabe indicar aquí, que el legislador mexicano debe tomar en cuenta los estados de peligro, como medida preventiva para que se considere delito el sólo hecho de subir con armas a una aeronave que va a iniciar el vuelo, independientemente de las intenciones del sujeto; involucrando, desde luego, cualquier justificación, es decir, los aspectos referidos al deber jurídico y su inexistencia por causas de justificación.

VI. PUNIBILIDAD - LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

Mencionamos al iniciar este capítulo, que las disposiciones que sancionan las acciones u omisiones que constituyen delito en la materia de vías de comunicación, están contenidas en el Código Penal y en la Ley de Vías Generales de Comunicación. Esta dispone de modo general, que "Los que dañen, perjudiquen o destuyan las vías generales de comunicación y los medios transporte o interrumpen los servicios de unos y otros, serán castigados con multa de cincuenta a cinco mil pesos y con las sanciones espe--

ciales que para estos casos establece el Código Penal". Sin embargo en el Libro Séptimo, Capítulo Unico, bajo el rubro de "sanciones", se contienen también disposiciones de carácter penal, relativos a los delitos que pueden cometerse contra las vías de comunicación y los medios de transporte.

Pensamos que estas dos leyes se complementan, esto lo desprendemos del anterior artículo 533 ya transcrito de la Ley de Vías Generales de Comunicación y los medios de comunicación y del artículo 6 del Código Penal.

El grado actual del desarrollo de la aeronavegación y siendo insuficientes los preceptos contenidos en el Código Penal relativos a los atentados contra las vías de comunicación, se han dictado normas de carácter más especializado, que tienen por objeto sancionar otros hechos distintos a los previstos en la ley penal, que pueden ocasionar perjuicios a las vías de comunicación o a los medios de transporte, tales como: los atentados contra la seguridad de la ruta y el tráfico aéreo, la interrupción de las radiocomunicaciones aeronáuticas mediante transmisiones radio técnicas, etc. Estos hechos pueden darse en la navegación aérea, y al atentar contra la seguridad aérea lesionan el orden social.

La misma Ley Penal autoriza la aplicación de leyes especiales cuando el delito de que se trate no esté contenido en aquella. "Cuando se cometa un delito no previsto en este Código, pero si es una ley especial, se -

aplicará ésta, observando las disposiciones conducentes en este Código.
"Art. 6 del Código Penal. Y en materia de delitos contra las vías de co
municación y medios de transporte, cuando el o los hechos delictuosos no
estén previstos en el Código Penal, pero si en la Ley de Vías Generales
de Comunicación (Ley Especial), la ley aplicable será esta última.

VII. SANCION

El Convenio de la Haya: "Para la Represión del Apoderamiento ilícito de
Aeronaves" hace referencia a que uno de los principios referido en dicho
Tratado, obliga a las partes contratantes a establecer "sanciones severas"
como una medida necesaria a fin de aminorar la realización de este delito,
Muchos países han establecido sanciones severísimas como la pena de muerte
y la cadena perpetua.

En nuestra Consititución se limita la aplicación de tal sanción al estable
cer en el Art. 22: "Queda también prohibida la pena de muerte por delitos
políticos, y en cuanto a los demás, sólo podrá imponerse al traidor a la -
patria en guerra extranjera, al parricida, al homicida con alevosía, preme
ditación, al incendiario, al plagiario, al saltador de caminos, al pirata
y a los reos de delitos graves del orden militar".

En este artículo se señala que la pena de muerte podrá ser impuesta al pi

rata, pero hemos visto que el que se apodera de una aeronave ilícitamente, no comete el delito de piratería y no puede aplicarse la pena capital al delito que tratamos.

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

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

VIII. COMPETENCIA

El apoderamiento ilícito de aeronave, es un delito federal por mandamiento expreso de la ley, el Art. 124 Constitucional establece que: "las facultades que no estén expresamente concedidas por esta Constitución a los funcio

narios federales se entienden reservadas a los Estados. Por otra parte, el Art. 73 de la propia Constitución, faculta al Congreso de la Unión, en su fracción XXI, para definir los delitos y faltas en contra de la Federación y fijar los castigos que por ellos deban imponerse, así la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación establece en su Art. 41 que los jueces del Distrito del Distrito Federal en Materia Penal conocerán:

1. De los delitos del orden federal.

Son delitos del orden federal:

- a) Los previstos en las leyes federales y en los tratados.
- b) Los señalados en los Art. 2º y 5º del Código Penal.
- c) Los perpetrados en contra del funcionamiento de un servicio público federal, o en menoscabo de los bienes afectados a la satisfacción de dicho servicio, aunque éste se encuentre descentralizado o conccionado.

Es importante también conocer, cuando son competentes las leyes mexi canas para conocer de los actos y delitos que se dan sobre las aerona ves, para este efecto, es necesario recurrir a la fracción IV del Art. 5º del Código Penal:

Artículo 5º: Se considerarán como ejecutados en el territorio de la República:

- IV.- Los cometidos a bordo de aeronaves nacionales o ex tranjeras que se encuentren en territorio o en at mósfera o aguas territoriales nacionales o extran-

jas, en casos análogos a los que se señala para -
buques las fracciones anteriores.

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

Artículo 309: Se someterán a las leyes mexicanas:

- I. Los hechos y actos jurídicos que ocurran a bordo -
de las aeronaves mexicanas durante el vuelo, ya -
sea sobre territorio nacional o sobre mares no te-
rritoriales y aquellos que ocurran a bordo de aer
naves mexicanas durante el vuelo sobre territorio
extranjero, a menos que sean de tal naturaleza que
atenten contra la seguridad o el orden público del
Estado extranjero subyacente.
- II. Los actos delictivos ocurridos a bordo de cualquier
aeronave sobre territorio extranjero produzcan o se
pretenda que tengan efectos en territorio mexicano"

CAPITULO TERCERO

REGULACION DEL DELITO EN LA LEGISLACION DE OTROS PAISES Y

RELACIONES INTERNACIONALES

	pág.
I.- Convenio de la Haya.	64
II.- Legislación Argentina	64
A).- Código Penal	64
B).- Código Aeronáutico	65
III.- Legislación Cubana.	68
A).- Ley número 1266 sobre desvío de Aviones o Naves Marítimas (16 de-- septiembre de 1969)	68
IV.-Legislación Estaunidense.	75
A).- Ley de Aviación Federal de 1958	75
V.-Legislación Francesa.	77
A).- Ley Número 70-634 de 15 de Julio de 1970.	77
VI.-Legislación Española.	78
A).- Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea de 24 de Diciembre - de 1964.	78
VII.-Resolución de la IATA.	82
A).- Resolución sobre Interferencias Ilícitas de Aeronaves.	82
VIII.-Resoluciones de la ONU.	84
A).- Resolución del XXV periodo de sesiones de la Asamblea General de - las Naciones Unidas. (Resolución 2645 de 25 de Noviembre de 1970)	84

IX.- Resolución de la OACI.

A).- Resolución de la OACI adoptada en la XVII Asamblea (Extraordinaria) celebrada en Montreal.

X.- Acuerdo entre Estados Unidos, Canada y Cuba de 15 de Febrero de 1973. 94

I.- CONVENIO DE LA HAYA.

En el artículo 2o. del Convenio de la Haya para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, de 16 de Diciembre de 1970, se establece el principio de que cada Estado contratante "Se obliga a establecer penas severas". Este principio básico surgió en el Convenio antes mencionado, en razón de que dada la soberanía de cada Estado, estos tienen derecho a legislar en materia penal, de acuerdo a las necesidades de su propio país, de no ser así, se hubiera incurrido en graves problemas, pues al tratar de imponer una sola pena a todos los Estados, estos hubieran rechazado inmediatamente el Convenio, por considerarlo violatorio de su soberanía. Por esta razón cada Estado, establece sus propias normas sancionadoras del delito, obligándose únicamente a imponer sanciones severas.

Indiscutiblemente no es posible transcribir todas las disposiciones de carácter positivo que rigen actualmente en los Estados, debido a ello, trataremos únicamente aquellas legislaciones que consideramos importantes en virtud, de que se han visto afectadas por estos hechos delictivos.

II.- LEGISLACION ARGENTINA

A).- Código Penal.

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

2.- El que practicare algún acto de depredación o violencia contra una

aeronave en vuelo o mientras realiza las operaciones inmediatas anteriores al vuelo, o contra personas o cosas que en ella se encuentran, sin estar autorizado por alguna potencia beligerante o excediendo los límites de una autorización legítimamente concedida.

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

En este artículo, se sanciona al acto de depredación o violencia contra una aeronave en vuelo o mientras realiza las operaciones inmediatamente anteriores al vuelo. Es importante este párrafo, ya que la legislación Argentina, trata de igual manera al acto que se realiza antes del vuelo o durante éste, a diferencia de los Convenios de Tokio y de la Haya, que sólo sancionan el acto que se realiza durante el vuelo. Sanciona también el hecho de que estos actos se realicen por un exceso de autoridad concedida legítimamente.

Este tercer párrafo, nos habla del apoderamiento que se lleva a cabo, usurpando la autoridad de un buque o de una aeronave.

B).- Código Aeronáutico de 1967:

Artículo 199.- Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada Argentina sobre Territorio Argentino, sus aguas jurisdiccionales o donde ningún Estado ejerza soberanía

nfa, están regidos por las Leyes de la Nación Argentina y serán juzgados por sus Tribunales. Corresponde igualmente la Jurisdicción de los Tribunales Argentinos y la aplicación de las Leyes de la Nación en el caso de hechos ocurridos, actos realizados o delitos cometidos a bordo de una aeronave privada Argentina sobre Territorio Extranjero y se hubiese lesionado un interés legítimo del Estado Argentino o de personas domiciliadas en el o los hubiese realizado en la República el primer aterrizaje posterior al hecho acto o delito.

Artículo 200.- En los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada extranjera en vuelo sobre territorio Argentino o sus aguas jurisdiccionales, la jurisdicción de los Tribunales Argentinos y la aplicación de las Leyes de la Nación sólo corresponde en caso de:

- 1).- Que infrinjan Leyes de Seguridad Pública, Militares o Fiscales;
- 2).- Que infrinjan Leyes o reglamentos de circulación aérea;
- 3).- Que comprometa la seguridad o el orden público o afecten el interés del Estado o de las personas domiciliadas en él, o se hubiese realizado hecho, acto o delito sino mediase en este último caso, pedido de extradición.

Artículo 201.- Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave pública extranjera sobre territorio Argentino

o sus aguas jurisdiccionales, están regidas por la ley del pabellón y serán juzgadas por sus tribunales. (23)

(23) Enrique Mapelli. Ob. Cit, pág. 113

Consideramos importante transcribir estos preceptos jurídicos, en virtud de que establecen normas de competencia jurisdiccional para el caso de que se presente el delito.

III.- LEGISLACION CUBANA.

A).- Ley Número 1266 sobre desvío de aviones o naves marítimas

(16 de septiembre de 1969)

Oswaldo Dorticós 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 secuestro de naves aéreas y marítimas cubanas, 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 las 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 Améri-

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

Por cuanto: Los desvíos forzosos de naves aéreas y marítimas de sus rutas y actividades normales ponen en riesgo la vida de personas inocentes, afectan el desenvolvimiento de la navegación aérea y marítima, infringen la legislación nacional e internacional y las disposiciones generales sobre migración vigentes en todos los países, e igualmente implican un peligro de introducción de epidemias, plagas y de enfermedades infectocontagiosas, que pueden afectar la salud del pueblo cubano y sus riquezas naturales, dada la entrada impestiva de personas en nuestro país en dichas naves aéreas o marítimas sin cumplir las disposiciones sanitarias del caso.

Por cuanto: Si bien en contados casos los desvíos han sido producidos por personas en real estado de peligro por sus actividades políticas, - en otros dichos actos han sido ejecutados por delitos 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 desviación de los mismos afectan a los países cuyos gobiernos de una manera irresponsable los alentaron contra Cuba.

Por cuanto: El Gobierno Revolucionario de Cuba no está dispuesto a acatar acuerdos multilaterales que adopten organismos internacionales, como la OEA que es una institución desprestigiada y sin ninguna autoridad moral que ha sido cómplice de la política de bloqueo económico y de agresión imperialista a nuestro país y responsable junto con el Gobierno de 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 puede adoptar la ONU, que permaneció con los brazos cruzados ante tales 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 solo 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.

nas del Estado y la adopción de medidas recíprocas, que tiendan también a proteger al pueblo cubano de cualquier forma de violación de la legislación vigente.

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

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

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

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

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

B).- Desviar una nave aérea o marítima de su ruta o actividades normales mediante engaño, soborno, violencia, intimidación o en convivencia con cualquier miembro de la tripulación.

C).- Poner en peligro la seguridad de una nave aérea o marítima, de las

personas o bienes a bordo de terceros, o el buen orden o la disciplina dentro de la misma.

D).- Entrar o salir en el país con infracción de las normas sobre migración, aduanales y de control epidemiológico, veterinario y fitosanitario nacional e internacional.

E).- Infringir las leyes penales de Cuba a bordo de cualquier nave aérea o marítima de bandera cubana y sea cual fuere el territorio donde se encuentren.

F).- Infringir cualesquiera otras normas vigentes por los miembros de la tripulación o personas a bordo de la nave aérea o marítima.

Artículo 2.- Los autores de los actos descritos en el artículo I, que arriben al territorio nacional podrán ser devueltos al Estado afectado, siempre que sean reclamados por dicho Estado, conforme a lo dispuesto en esta Ley.

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

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

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

Artículo 6.- Los autores de los hechos definidos en el artículo I, que arriben al territorio nacional serán puestos a disposición de las autoridades de inmigración, a fin de aplicar conforme a la legislación en vigor y con las recomendaciones de los órganos competentes del Estado, las medidas pertinentes para la eficaz consecución de los objetivos de esta ley.

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

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

Artículo 8.- Se derogan cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en la presente ley, la que comenzará a regir a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República. (24)

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

- A).- Está dirigida a desvíos aéreos y también a desvíos marítimos;
- B).- Se denuncia al gobierno de los Estados Unidos y Gobiernos lacayos de Latinoamérica como los alentadores de estos desvíos forzosos como parte de una política de agresión a Cuba;
- C).- Que estos actos ponen en peligro la seguridad de la navegación aérea y marítima;
- D).- Que se violan con estos actos normas migratorias y sanitarias;
- E).- La aplicación de normas que asuman otros Estados sobre la base de igualdad y reciprocidad;
- F).- Prevee la reclamación de los autores de los hechos cuando sean nacionales o extranjeros;
- G).- Se reserve el derecho a asilo cuando lo estimare justificado;
- H).- A los autores del hecho ilícito se les hará responsables de los delitos que se cometan para la consecución de sus fines.

(24) Mapelli Enrique, Pág. 117, 118 y 119

IV.- LEGISLACION ESTADOUNIDENSE.

A).- LEY DE AVIACION FEDERAL DE 1958

(Enmendada por la Ley Pública 87-197, 87 Congreso, Primer periodo de sesiones, aprobado el 5 de septiembre de 1961)

Sección 902

PILATERIA AEREA.

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

A).- Por muerte si el veredicto del jurado así lo recomienda o en -- el caso en que haya reconocido y el demandante haya renunciado a un enjuiciamiento por el jurado, si el tribunal, a su discreción así lo ordena, o

B).- Por prisión de no menos de 20 años, si no se impone la pena de muerte.

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

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

I).- Todo el que, mientras se encuentre a bordo de una aeronave en vuelo dedicada al comercio aéreo, ataque, intimide o amenace a cualquier miembro de la tripulación de vuelo (incluso los mozos o mozas de servicio) de tal aeronave, de forma que interfiera con el cumplimiento de los deberes de tal miembro o asistente o disminuya la posibilidad del mismo para cumplir con sus deberes, será multado con una cantidad que no exceda de \$ 10,000.00 o sometido a prisión por lo menos de veinte años o ambos. Toda persona que cometa tales actos empleando una arma mortífera o peligrosa será encarcelado por cualquier periodo o vida. (25)

Esta legislación denomina al delito "pilateria aérea" e impone una drástica sanción a los autores de este ilícito, por otra parte, al definirlo nos habla de que debe realizarse con intención dolosa y sobre una aeronave comercial, por lo que entendemos que cuando no se realiza sobre aeronave comercial y dolosamente, no se configura el delito. Asimismo, castiga también a quien amenace e intimide a cualquier miembro de la tripulación interfiriendo su actividad o disminuyendo sus deberes.

V.- LEGISLACION FRANCESA

Ley Número 70-634, de 15 de julio de 1970, por la que se inserta en el Código Penal un artículo 462 que reprime el apoderamiento de aeronaves.

La Asamblea Nacional y el Senado han aprobado,

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

Artículo I.- El Capítulo 2, del título II del libro tercero del Código Penal se completa como sigue:

SECCION IV

APODERAMIENTO DE AERONAVES

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

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

Si de los mismos resultare la muerte de una o varias personas, la pe-

na será la de reclusión criminal perpetua sin perjuicio, si hubiere lugar, de la aplicación de los artículos 302, 303 y 304 del Código Penal.

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

La presente Ley será ejecutada como Ley del Estado. (26)

La legislación francesa, aumenta la sanción de acuerdo a la gravedad -- del delito y pueden aplicarse penas que van desde los cinco años hasta reclusión criminal perpetua. Reglamenta también a los territorios de ultramar pero para estos casos substituye la "reclusión criminal" por la de "trabajos forzados",

VI.-LEGISLACION ESPAÑOLA

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

CAPITULO III

Delitos Contra el Derecho de Gentes.

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

(26) Mapelli, Enrique, Pág. 120, 121

gado con la pena de reclusión mayor.

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

- 1.- Si el miedo violento empleado para la aprehensión de la aeronave la pone en peligro de siniestro.
- 2.- Si el delito fuese acompañado de homicidio, lesiones graves, violación o abusos deshonestos.
- 3.- Si se hubiese dejado a alguna persona sin medios para salvarse.

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

- 1.- Los que con violencia o intimidación se apoderen de una aeronave en que vuelen o faciliten a otros al apoderamiento.
- 2.- Los que desde el aire, tierra o mar, y por cualquier otro medio, -

provoquen la caída, pérdida, incendio, aterrizaje o amaraje de una aeronave con el propósito de apoderarse de ella o de atentar en contra de -- las personas o cosas que se encuentren a bordo. (27)

Es imposible hacer mención de todas las leyes existentes, ya que esto -- implicaría la elaboración de un tratado especial al respecto, lo único -- que hemos hecho es asomarnos someramente al estudio comparado de la re-- glamentación de este delito que obviamente reviste características in-- ternacionales. Sin embargo creo que lo anterior nos da una idea de que -- cada Estado en uso de su soberanía y adhiriéndose al Convenio de la Haya sobre la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronave, ha reglamenta-- do el delito, imponiendo sanciones severas. Esta reglamentación se ha he-- cho en cada Estado con características propias, a tal grado que muchas -- veces hay diferencias en cuanto a la denominación del delito, en las pe-- nas impuestas, en la manera de identificarlo y en otros aspectos impor-- tantes.

De las legislaciones estudiadas se desprende que los Estados han segui-- do tres sistemas diversos en la reglamentación del delito:

- A).- Reformando o adicionando las normas ya establecidas en sus legisla-- ciones.
- B).- Creando normas totalmente nuevas y que se incluyen en los Códigos-- vigentes y;

C).- Expidiendo leyes especiales al respecto.

(27) Medidas para las sanciones de los actos.- pág. 19
Ilícitos contra la navegación aérea-Tapia Sañinas- Murillo Rubiera
Publicación de la Secretaría General
Madrid 1974.

VII.- RESOLUCIONES DE LA IATA.

Uno de los organismos internacionales de carácter privado que más se ha preocupado, por crear soluciones para evitar estos hechos delictuosos es la "Asociación de Transporte Aéreo Internacional"-(International Air Transport Association) o IATA, cuya función va encaminada a lograr una unificación en cuanto a la aplicación de tarifas y de reglamentos tendientes a lograr un mejor servicio entre todas las líneas aéreas comerciales. Debido a la importancia que reviste este organismo, ya que, agrupa a la mayoría de las líneas comerciales, consideramos pertinente y de una gran importancia, incluir la resolución aprobada en la reunión general anual, celebrada en Teherán en noviembre de 1970:

A).- RESOLUCION SOBRE INTERFERENCIAS ILICITAS AERONAVES.

La Junta General Anual.

DEPLORA el aumento y la violencia de las interferencias ilícitas en aviones del servicio de transporte aérea público ocurridos durante el pasado, pese a las declaraciones hechas por las organizaciones intergubernamentales y las medidas tomadas por los Estados para atacar el problema.

NOTA con sentimiento que la legislación nacional de muchos países carece de una fuerza disuasora eficaz puesto que no garantiza la persecución y castigo de tales actos criminales ni la extradición de las personas responsables.

REITERA. Su declaración hecha en la XXV Junta General Anual en 1969 en la que pedía a los Estados y las organizaciones intergubernamentales especialmente a las Naciones Unidas y a la Organización de Aviación Civil Internacional, que tomaran con urgencia las medidas necesarias para cortar eficazmente la interferencia ilícita en los aviones del servicio de transporte aéreo público,

RUEGA a los Estados que sin demora:

A).- Confirman públicamente su intención de aplicar la solemne declaración adoptada por la XVII Asamblea (Extraordinaria) de la OACI, en especial la petición de que los Estados, mediante una acción conjunta, - supriman todo acto que puedan poner en peligro la evolución segura y - ordenada del transporte aéreo civil internacional y garanticen la persecución y castigo de quienes cometen tales actos.

B).- Completen el trabajo jurídico y técnico actualmente en marcha como parte de su labor para encontrar métodos que ayuden a preparar un sistema de reacción de convenios que sustituyan al ineficaz mecanismo presente, a fin de que los tratados relativos a la presente situación de emergencia entre en vigor rápidamente en todo el mundo.

C).- Adopten los instrumentos internacionales pertinentes como medida de emergencia.

D).- Promulguen la legislación pertinente para aplicar las disposiciones de tales instrumentos internacionales.

E).- Hasta que se adopten tales instrumentos internacionales promul---

guen la legislación pertinente que garantice la persecución y el castigo de dichos actos criminales.

PIDE a las Compañías Aéreas miembros que insten a sus gobiernos respectivos para que tomen cualesquiera medidas conformes a la Ley, con objeto de suprimir e impedir todo acto de violencia contra la aviación civil y sus servicios.

PIDE al Director General que continúe con el pleno apoyo de las líneas aéreas miembros de la IATA, poniendo toda su buena voluntad para lograr tales objetivos. (28)

El documento antes transcrito y que llama al delito interferencia ilícita de aeronave, por si sólo se explica, sin embargo, vale la pena hacer notar la preocupación que siente este organismo, por lograr mecanismos más eficaces para que los tratados que se celebren al respecto entren en vigor a la mayor brevedad posible.

VIII.-RESOLUCIONES DE LA ONU.

A).- RESOLUCION DEL XXV PERIODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS

(Adoptada en la Sesión plenaria 1914 de Resolución 2645 de 25 de noviembre de 1970)

Desviación a mano armada de aeronaves o interferencias en los viajes --

(28) Mapelli, Enrique, Ob. Cit., pág. 133 - 134

aéreos civiles.

LA ASAMBLEA GENERAL.

RECONOCIENDO que la aviación civil internacional constituye un vínculo vital para la promoción y preservación de las relaciones de amistad entre los Estados y que su funcionamiento seguro y armonioso redunda en beneficio de todos los pueblos.

GRAVEMENTE PREOCUPADA por los actos de desviación a mano armada de aeronaves u otras ingerencias ilícitas en los viajes aéreos civiles.

RECONOCIENDO que tales actos ponen en peligro la vida y la seguridad de pasajeros y tripulación y constituyen una violación de sus derechos humanos.

CONSCIENTE de que la aviación civil internacional sólo puede desenvolverse adecuadamente en condiciones que garanticen la seguridad de sus operaciones y el debido ejercicio de la libertad de sus operaciones y el debido ejercicio de la libertad de los viajes aéreos.

ADHIRIENDO a la solemne declaración formulada por la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional en su período extraordinario de sesiones celebrado en Montreal en junio de 1970.

TENIENDO PRESENTES la resolución 2,551 (XXIV) de la Asamblea General, de 12 de diciembre de 1969, y la resolución 286 (1970) de 9 de septiembre de 1970, aprobada por el consenso en la 1,55 2a. sesión del Consejo de Seguridad.

- 1.- CONDENA, sin excepción alguna, todo acto de desviación de aeronaves u otras ingerencias en los viajes aéreos civiles, ya sean de origen nacional o internacional, mediante amenaza o empleo de la fuerza y todo acto de violencia que se cometa contra los pasajeros, tripulaciones y aeronaves que participen en el transporte aéreo civil y contra las instalaciones de navegación aérea y las comunicaciones aeronáuticas utilizadas en ese transporte;
- 2.- INSTA a los Estados a que tomen las medidas apropiadas para desalentar, impedir o reprimir la perpetración, en su jurisdicción, en cada etapa de la ejecución de los mismos, ya que dispongan el procesamiento-

y castigo de las personas que los cometan de manera acorde con la gravedad de estos delitos o sin perjuicio de los derechos y obligaciones que tengan los Estados en virtud de instrumentos internacionales vigentes - relacionados con la materia, la extradición de tales personas a fin de facilitar su procesamiento y castigo;

3.- DECLARA que la explotación del apresamiento ilícito de aeronaves para tomar rehenes debe condenarse;

4.- DECLARA además que la detención ilegal de pasajeros y tripulaciones en tránsito o que participen de otra forma en los viajes aéreos civiles debe condenarse como otra forma de ingerencia ilícita en la libertad y continuidad de los viajes aéreos.

5.- ENCARECE a los Estados a cuyos territorios se desvíen aeronaves -- apresadas que adopten disposiciones para el cuidado y seguridad de sus pasajeros y tripulación que les permitan proseguir su viaje lo antes posible y que les devuelvan las aeronaves y su carga a las personas -- que sean sus legítimos dueños;

6.- INVITA a los Estados a que ratifiquen el Convenio Sobre Infracciones y Ciertos Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, o se adhieran a él, de conformidad -- con el mismo;

7.- PIDE a los Estados que inicien una actividad concertada, de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas, para reprimir todo acto que ponga en peligro el desarrollo seguro y armonioso del transporte aéreo-internacional;

8.- INSTA a los Estados a que, de acuerdo con la Carta, juntos o por -- separado, tomen medidas en colaboración con las Naciones Unidas y la Organización de Aviación Civil Internacional para asegurar que los pasajeros, tripulaciones y aeronaves que participan en la aviación civil no sean utilizados como medio de extorsión para obtener ventaja alguna;

9.- ENCARECE que se preste pleno apoyo a los actuales esfuerzos de la Organización de Aviación Civil Internacional para elaborar y coordinar, de conformidad con sus atribuciones, medidas eficaces respecto de la ingerencia de los viajes aéreos civiles;

10.- INSTA a los Estados a que hagan cuanto este a su alcance para asegurar el éxito de la conferencia que se celebrará en la Haya en diciembre de 1970, con objeto de aprobar un convenio sobre el apresamiento -- ilícito de aeronave, de manera que tal convenio resulte eficaz y pueda ponerse en vigor en breve.

Este documento, es de trascendental importancia ya que, proviene de la Organización de Naciones Unidas, la cual al igual que otros organismos-

de carácter internacional se han preocupado por el problema. Podemos -- observar que no únicamente condena el apoderamiento ilícito de aeronave, la cual llama "apresamiento ilícito de aeronave" sino todos los delitos encaminados a entorpecer la aviación civil y a poner en peligro la seguridad del tráfico aéreo. Asimismo, al punto 10 de esta declaración, lo podemos señalar como un antecedente del Convenio de la Haya de 16 de diciembre de 1970, pues en él se insta a los Estados para que aprueben dicho convenio a fin de reglamentar eficazmente al delito y para que pueda entrar en vigor lo antes posible.

IX.-RESOLUCION DE LA OACI

A).- RESOLUCION DE LA OACI ADOPTADA EN LA XVII ASAMBLEA (EXTRAORDINARIA)

CELEBRADA EN MONTREAL.

DECLARACION DE LA ASAMBLEA.

CONSIDERANDO que el transporte aéreo civil internacional contribuye a - crear y preservar la amistad y la comprensión entre los pueblos del mundo y que fomenta el comercio entre las naciones;

CONSIDERANDO que los actos de violencia y contra el transporte aéreo -- civil internacional y los aeropuertos y otras instalaciones y servicios utilizados por el transporte aéreo internacional compromete la seguridad de los mismos, afectan gravemente el funcionamiento de los servicios aéreos internacionales y socaban la confianza de los pueblos del--

mundo en la seguridad del transporte aéreo civil internacional:

CONSIDERANDO que los Estados contratantes, habiendo observado el creciente número de actos de violencia contra el transporte aéreo internacional se sienten hondamente preocupados por la seguridad del mismo.

LA ASAMBLEA

CONDENA todos los actos de violencia dirigidos contra las aeronaves dedicadas al transporte aéreo civil internacional, sus tripulantes y pasajeros;

CONDENA todos los actos de violencia dirigidos contra el personal de aviación civil, los aeropuertos civiles y otras instalaciones y servicios necesarios para dicho transporte;

PIDE URGENTEMENTE a los Estados que no recurran en circunstancia alguna, a actos de violencia dirigidos contra el transporte aéreo civil internacional y los aeropuertos y otras instalaciones y servicios necesarios para dicho transporte;

PIDE URGENTEMENTE a los Estados que, en espera de la entrada en vigor de los convenios internacionales apropiados, adopten medidas eficaces para disuadir y prevenir la comisión de dichos actos y para asegurar, de conformidad con sus leyes nacionales, el enjuiciamiento de los autores de -

lo mismo .

ADOPTA LA SIGUIENTE DECLARACION:

La Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, reunida en período de sesiones extraordinario para tratar de la alarmante proliferación de los actos de apoderamiento ilícito y violencia contra las aeronaves de transporte aéreo civil internacional, las instalaciones -- aeropotuarías civiles y demás instalaciones y servicios conexos;

Consciente de los principios enunciados en el Convenio sobre Aviación - Civil Internacional;

Reconociendo la necesidad urgente de utilizar todos los recursos de la Organización para prevenir y disuadir la comisión de dichos actos;

SOLEMNEMENTE:

1.- Lamenta los actos que socaban la confianza depositada en el transporte aéreo por los pueblos del mundo.

2.- Expresa su pesar por la pérdida de vidas humanas y por el sufrimiento y daños causados a importantes recursos económicos por dichos actos.

3.- Condena todos los actos de violencia contra las aeronaves dedicadas al transporte aéreo civil internacional, sus tripulaciones y pasajeros-

y contra el personal de aviación civil, aeropuertos civiles y otras instalaciones y servicios utilizados por dicho transporte.

4.- Reconoce la necesidad urgente de que los Estados lleguen a un acuerdo general para conseguir una amplia colaboración internacional, en interés de la seguridad del transporte aéreo civil internacional.

5.- Pide una acción concertada por parte de los Estados encaminada a poner fin a todos los actos que comprometen el desarrollo seguro y ordenado del transporte aéreo civil internacional.

6.- Pide la aplicación, tan pronto como sea posible, de las decisiones y recomendaciones de esta Asamblea, a fin de prevenir y disuadir la comisión de dichos actos. (29)

De importancia vital, resulta este documento, ya que proviene de una Organismo Internacional especializado y dedicado únicamente a problemas -- inherentes a la aviación. Es obvio que este organismo tiene una fuerza - extraordinaria, puesto que la mayoría de los Estados del mundo mantienen a sus representantes en el seno del mismo y de ellos resultan las decisiones y documentos que emiten.

Esta condena surgió en la XVII Asamblea Extraordinaria, celebrada en Mon treal en 1970, con la participación de 91 delegados de los 119 Estados -

(29) Mapelli, Enrique, Ob. Cit. pág. 136- 137

contratantes de la OACI, de un Estado no contratante como los era la --- U.R.S.S. y de doce organizaciones internacionales. Creemos que esta reso lución es importante debido a que condena todos los actos de violencia - perpetrados en contra de las aeronaves, los aeropuertos y otras instala ciones auxiliares de la aeronavegación lo que da la pauta para la crea-- ción de varios convenios que reglamenten los diferentes delitos que se-- han suscitado dentro de esta actividad.

X.- ACUERDO ENTRE ESTADOS UNIDOS, CANADA Y CUBA.

La preocupación de resolver los problemas que traen como consecuencia, la realización de hechos delictivos en la aviación, ha llevado a los países que más se han visto afectados por ellos, a la celebración de convenios bilaterales que reglamenten dichos actos.

Así encontramos que la República de Cuba ha celebrado convenios bilaterales con los Estados Unidos de Norteamérica y Canadá el 15 de febrero de 1973. A pesar de que no existen relaciones diplomáticas entre Estados Unidos y la República de Cuba, esto no obstó para que por encima de ello se vislumbraran los beneficios que para ambos países se lograrían con este convenio. En efecto, por medio de la embajada Suiza, que es la representante de los intereses de los Estados Unidos en Cuba y por medio de la intervención de la Embajada de Checoslovaquia, que representa los intereses de Cuba en los Estados Unidos de Norteamérica sobre bases de igualdad y de estricta reciprocidad.

Asimismo, en la misma fecha la República de Cuba celebró otro acuerdo con el Gobierno de Canadá en los mismos términos. Debemos destacar del acuerdo, que no solo reglamenta el apoderamiento de aeronaves, sino también el apoderamiento de naves marítimas;

B).- Prevee que los delincuentes sean devueltos al país de la matrícula de la nave para ser procesados y si no es así, deberán ser procesa-

dos en el país al que arriben. Asimismo los países contratantes se --- obligan a devolver las naves y todos los bienes que se hayan obtenido por extorsión u otros medios ilícitos;

C).- Acuerdan la aplicación rigurosa de las leyes, para que aquellos = nacionales, arriben al territorio de la otra parte violando las leyes de migración, sanidad de aduana y similares;

D).- Se establecen atenuantes, cuando se traten de perseguidos políticos con inminente riesgo de perder la vida y que no tengan otra alternativa que la de realizar estos hechos delictivos, pero siempre y cuando no tengan otra alternativa que la de realizar estos hechos delictivos, pero siempre y cuando no medie extorsión, ni daños a los pasajeros y tripulantes;

E).- Se fija una duración para el Convenio de 5 años, duración que resulta demasiado corta para lograr verdaderos resultados;

F).- El inciso 3 del Artículo V del Convenio, da cierta inseguridad o inconsistencia al mismo, pues establece que cualquiera de las partes puede dar por terminado el acuerdo, avisando con 6 meses de anticipación, en cualquier momento de su vigencia. (30)

Es lamentable que debido a las tensiones políticas o económicas existentes entre ambos países, lleven a uno de ellos en un momento de crisis, a dar por terminado el Convenio.

Es menester la creación de cláusulas más severas para hacer que los --

Países, no ruman con esos acuerdos de una manera tan fácil.

Es deseable para lograr aminorar la realización de este delito que el -- acuerdo entre estos países dure los cinco años establecidos y se prorrogue al concluir su período de vigencia.

Lo que es evidente es que estos acuerdos bilaterales constituyen un buen sistema de eliminación o disminución del problema, muy especialmente si se otorga entre países que por sus antagonismos políticos son terreno -- propicio a despertar los deseos entre presuntos autores, amparados por -- una dudosa impunidad.

(30) Dr. Tapia Salinas L. y Dr. Murillo Rubiera F.
Medidas para la sanción de Los Actos Ilícitos contra
la Navegación Aérea,
Décimo Congreso México Guanajuato
15 - 27 Septiembre 1974.
Publicación de la Secretaría General
Madrid 1974 pág. 18

CAPITULO CUARTO

MEDIDAS PREVENTIVAS EN RELACION CON EL DELITO APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES.

	pág.
I. - La Seguridad en la Aviación Civil Internacional.	100
A).- La Seguridad.	100
B).- Requisitos para la Seguridad.	101
C).- Medidas Preventivas.	102
D).- Medidas Represivas.	102
II. - Diversas Medidas Preventivas.	103
A).- Antecedentes de los Primeros Desvíos de Aeronaves.	103
B).- Datos Estadfsticos.	103
C).- Móvil de los Primeros Desvíos de Aeronaves.	104
D).- Esfuerzos para Controlar este Delito.	105
E).- Demandas de Acción Gubernamental.	106
a).- Acción Militar y Pena de Muerte.	106
b).- Tripulación Armada.	106
c).- Registro de Personal.	107
d).- Bloqueo de Cabina.	107
e).- Viajes Gratis.	108
f).- Cabina a Prueba de Balas	108
g).- Extradición	108
h).- Detector de Armas Electrónico y Registro Físico.	109

	pág.
i).- Cooperación con los Delincuentes.	110
j).- Guardias Armados.	110
k).- Pantalla Electrónica e Inspección Física a Maletines Manuales.	112
 III.-Costo Fiscal.	 112
 IV.-Manual de Seguridad de la Aviación Civil Internacional.	 113
A).- Medidas de Seguridad en Tierra	114
B).- Seguridad en la parte Aeronáutica.	116
C).- Identificación de Empleados y Visitantes.	116
D).- Identificación de Vehículos.	116
E).- Identificación de los Miembros de la Tripulación.	117
F).- Protección de Aeronaves en Plataformas.	117
G).- Protección de Aeronaves en Pistas y Calles de Rodaje.	117
H).- Protección de Pasajeros, Equipaje, Carga y Correo.	117
I).- Seguridad en la Parte Pública del Aeropuerto.	118
J).- Despacho y Protección de Pasajeros Tripulación y Equipaje.	118
K).- Medidas de Seguridad a Bordo de las Aeronaves en Vuelo.	119
L).- Vigilancia y Comunicaciones Internas.	119
LL).- Protección del Puesto de Mando.	120
M).- Guardias de Seguridad de Vuelo.	120
N).- Dispositivos y Sistemas de Seguridad.	120
 V.- DISPOSICIONES EN MEXICO.	 121
A).- Facultades de ASA.	121

B).- Facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y del- Comandante del Aeropuerto.	121
C).- Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles.	122
D).- Reglamento de la Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos.	123

I .- La Seguridad en la Aviación Civil Internacional.

A).- La Seguridad.

La seguridad de la Aviación Civil Internacional y sus instalaciones ha sido amenazada por una variedad cada vez mayor de actos ilícitos. Para los cuales las legislaciones y programas nacionales e internacionales pueden no ser adecuados.

Las complejidades de las operaciones aéreas internacionales, las diferencias en las políticas administrativas de los explotadores y las variaciones de criterio aplicadas en diferentes partes del mundo, hacen difícil formular métodos y procedimientos recomendados para la previsión de esta clase de delitos, además de que la uniformidad internacional en los métodos de aplicación de los criterios de seguridad de la aviación pueden no ser un procedimiento recomendable, ya que dentro de cada Estado deben determinarse criterios y prepararse reglamentos de seguridad detallados y específicos, según sus propias y especiales características.

Las medidas de seguridad para prevenir tales actos ilícitos deberían ser por tanto flexibles y guardar relación con la amenaza, que variará en grado y tiempo. Es esencial que los órganos gubernamentales apropiados puedan hacer una evaluación rápida y bien fundada de la amenaza, así como acordar las medidas de protección necesarias y

asegurar que tales medidas se apliquen eficazmente.

Cosa muy importante y esencial es el mantenimiento de un equilibrio razonable entre la seguridad y la facilitación. A este efecto debiera hacerse todo lo posible para asegurar que cuando se pongan en práctica -- las medidas de seguridad se apliquen de modo que causen un mínimo de interferencias o demoras al transporte aéreo internacional.

B).- Requisitos para la Seguridad.

La seguridad exige una serie de requisitos previos, de los cuales citaremos los más importantes.

a).- Que el Estado asuma la responsabilidad de establecer una política y planteamiento en cuanto a la seguridad.

b).- Que se establezca una estrecha cooperación entre las diferentes organizaciones interesadas en el éxito del programa de seguridad, tales-- como: autoridad de aviación civil, policía, aduanas, correos, fuerzas-- de seguridad, administración del aeropuerto, explotadores, líneas aé---reas, etc.

c).- Que la escala de medidas de seguridad sea adecuada para afrontar - las amenazas.

d).- Que las instalaciones importantes de protección se identifiquen mucho antes de que produzca una situación de emergencia, distinguiéndose-- entre: medidas permanentes (instalaciones de vallas, iluminaciones etc.) y medidas de emergencia (restricción de accesos, inspección especial - de aeronaves y pasajeros. etc.)

C).- Medidas Preventivas.

Las medidas preventivas y de seguridad son aquellas que no afectan directamente a lo que por represión se entiende en lenguajes jurídico, -- por ser anteriores a la comisión de los hechos; si los reprimen por --- cuanto los coartan y tienden a evitarlos con la adopción de medidas --- adecuadas de seguridad. Puede afirmarse que con la adopción de estas me di das se han evitado o aminorado en una parte los mencionados actos ilí ci tos.

D).- Medidas Represivas.

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

II.-Diversas Medidas Preventivas.

A).- Antecedentes de los Primeros Desvíos de Aeronaves.

De acuerdo con los datos elaborados por la Administración Federal de los Estados Unidos,* el primer caso de apoderamiento ilícito de una aeronave se produce, durante el vuelo internacional, en la República del Perú, el día 21 de febrero de 1931, teniendo lugar, precisamente en el mismo país, otro hecho análogo tan sólo transcurridos tres días. El 16 de julio de 1948 un hidroavión modelo "Catalina", que volaba de Macao a Hong Kong, resultó siniestrado, pereciendo veintiseis ocupantes, entre ellos los que pretendían apoderarse del oro que en él se transportaba.

B).- Datos Estadísticos.

De 1931 a 1975 pudieron contarse más de cuatrocientos cincuenta los -- apoderamientos ilícitos de aeronaves que han pasado a la triste historia de la delincuencia aeronáutica.

Hay sin embargo, dos acontecimientos históricos que agudizan la delincuencia aérea y que han sido fuente de los más numerosos y más graves agravios padecidos por la aviación comercial; las relaciones tirantes entre los Estados Unidos y Cuba y las tensiones en el mundo árabe.

Así vemos que cerca del 40% de los desvíos de aeronaves y atentados han involucrado la aviación Norteamericana. La historia de este de

lito en Estados Unidos pueden ser divididos en tres fases acorde con -- los motivos de los aereosequestradores: escape, terrorismo político y -- extorsión.

C).- Móvil de los Primeros Desvíos de Aeronaves.

El motivo aparente de la mayoría de estos delincuentes ha sido escapar a Cuba. 86 de los 102 logrados han terminado ahí. Antes de 1961 la única experiencia Americana de desvíos de aeronaves fue recibir y permitir asilo político a los refugiados que huían de la Cuba de Fidel. A causa de esto, cuando la primera nave americana fue llevada a Cuba en mayo -- de 1961, Estados Unidos quedó en una situación embarazosa. El avión fué detenido por el gobierno Cubano por casi un mes antes de que fuera intercambiado por una nave Cubana anclada en Key West.

Los autores Americanos de este delito consideraban a Cuba como un refugio para la siguiente década aún cuando su recepción no era segura; algunos eran recibidos como amigos del pueblo Cubano, otros eran regresados a Estados Unidos y otros eran encarcelados en Cuba. Los desvíos de aeronaves aumentaron dramáticamente en 1968 cuando 18 de 22 intentos tuvieron éxito en llegar a Cuba.

*Véase Minor W. William.- Skyjacking Crime Control Models,
The Journal of criminal.Law 8c. Criminology
66 (1): 94, 1975.

En 1969 los desvíos continuaron a Cuba, pero en ese año este delito fue introducido a Estados Unidos como una forma de terrorismo político.

En agosto 29 de 1962 dos miembros del Frente Popular para la Liberación de Palestina, desviaron una aerolínea americana la llevaron a Damasco y después de liberar a los pasajeros y a la tripulación destruyeron el aparato. Este grupo terrorista llevó al cabo otros desvíos contra Israel, -- Estados Unidos y otros países pro-israelitas en 1969 y 1970. La acción culminante fué la operación Abu-Thalaat, la cual consistió en la destrucción de 4 jets en septiembre de 1970. Esto fortaleció al grupo terrorista para cambiar rehenes por prisioneros capturados durante las primeras operaciones, pero esta acción enardeció la opinión mundial y condujo al subsiguiente enfrentamiento de este grupo terrorista y de la Real Armada de Jordania.

La fase de extorsión de los desvíos de aeronaves empezó en noviembre 24 de 1971 cuando D.B.Cooper obtuvo \$ 200 000 de la Compañía North Western Airlines y salto en paracaídas en un bosque cerca de Woodland, Washington.

Desde el éxito de Cooper y su famosa extorsión, han habido 21 casos de extorsión en Estados Unidos incluyendo varios intentos para realizar lo de Cooper. Sin embargo ninguno ha tenido éxito.

D).- Esfuerzos para Controlar este Delito,

Los esfuerzos para controlar este delito pueden ser mejor entendidos como modelo del control del crimen. Visto en este sentido, la historia -- del esfuerzo del control del Desvío de Aeronaves, demuestra un progreso que va desde un modelo para disuadir a un modelo de impedimento del crimen, un modelo de rehabilitación, nunca ha sido seriamente propuesto como una solución al problema del "Desvío". Las razones fundamentales han sido que el Apoderamiento requiere un poco de habilidad técnica; sucede con poca frecuencia, es altamente notorio, puede ser muy costoso, causa gran terror y no es repetitivo.

E).- Demandas de Acción Gubernamental en E.E.U.U.

Demandas para acción gubernamental para controlar el delito ocurrieron inmediatamente después del primer desvío de aeronave americano en 1961.

a).- Acción Militar y Pena de Muerte.

La reacción pública incluyó peticiones de acción militar contra Cuba, - la intervención de las Naciones Unidas y la pena de muerte para los autores del delito. En septiembre 5 de 1961 un proyecto de Ley Federal contra los "Desvíos de Aeronaves" fue promulgada, pidiendo una sentencia - mínima de 20 años y como máximo la pena de muerte para los culpables.

b).- Tripulación Armada.

La administración Federal de Aviación (FAA) autorizó a la tripulación - para armarse pero las aerolíneas la rechazaron bajo la base de que los balazos durante el vuelo serían más peligrosos que las demandas de el -- autor .

c).- Registro Personal.

La Asociación de pilotos comerciales (APC) sugirieron registro personal antes del vuelo y tres aerolíneas pidieron permiso a la Dirección de -- Aeronáutica Civil para negar pasaje a las personas que no permitieran-- ser registradas. La propuesta de cacheo no fue usada por las aerolíneas para no ofender a los pasajeros.

En 1963 los Estados Unidos y otros 60 países participaron en la Confe-- rencia Internacional de Ley aérea en Tokio Japón. La conferencia fué -- llevada al cabo bajo los auspicios de la organización internacional de Aviación Civil. En la conclusión de la Conferencia Estados Unidos y --- otros 15 países firmaron la "Convención de Ofensas y otros ciertos ac-- tos cometidos en la Dirección Aérea. "Esta convención reconoció medidas ilegales de la aviación" como una ofensa sufragando la restauración de propiedad y permitió la extradición (pero no asignada por mandato) o - castigo a los delincuentes en convenios estatales. Los Estados Unidos no ratificaron formalmente la Convención hasta 1969 siguiendo un resur-- gimiento dramático en desvíos de aeronaves americanos en 1968 y 1969.

d).- Bloqueo de Cabina.

En 1964 la FAA ordenó bloquear la cabina durante el vuelo como una me-- dida preventiva contra estos delincuentes. Porque este autor podía aún amenazar a las aeromozas y a los pasajeros, esta no fue una medida muy efectiva y fue parcialmente anulada, 16 meses después de efectuarse.

Sin embargo deberfa ser advertido que esta fue la primera medida puesta dentro de la ley en la base de prevención más que de disuación.

e).- Viajes Gratis.

En julio de 1968 el departamento de Estados Unidos ofreció viajes gratis de Miami a Cuba para cubanos exiliados que desearan regresar. La esperanza era que ésta acción quitara el pretexto para los delincuentes cubanos deseando regresar a sus casas .

f).- Cabina a Prueba de Balas.

Aún más esfuerzos preventivos más directos recibieron serias consideraciones. La Asociación de Transportación Aérea (ATA) desarrolló el estudio de un Magnetometro desarrollado por Lockheed, mientras los republicanos pedían una cabina a prueba de balas.

A principio de 1969 la FAA esta considerando más medidas para detectar a los delincuentes antes de cometer el atentado.

g).- Extradición

Sin embargo hubo ataques indirectos. El boicot de los países al servicio aéreo fué refutando que la extradición de los autores fuera propuesta.

La cooperación entre Estados Unidos y Cuba fué estimulada y la necesi--

dad de un tratado internacional fué acentuada.

En marzo de 1969 las Asociaciones de la Federación Internacional de Pilotos Comerciales amenazan con huelga a menos que los gobiernos llevaran a cabo la extradición o que procesaran a los delincuentes. En septiembre de 1969 los Estados Unidos y otras naciones ratificaron la convención de 1963 en Tokio Japón y buscaron tratados modernos de extradición.

Todas estas acciones fueron basadas en la presunción de que pudieran ser evitados futuros atentados.

h).- Detector de Armas Electrónico y Registro Físico.

Sin embargo el movimiento hacia un modelo de prevención se había iniciado. En febrero de 1969 en la cúspide del fenómeno de los desvíos de aeronaves la FAA autorizó registros físicos en los pasajeros aunque hechos con discreción. En octubre de 1969 y enero de 1979 tres líneas de prestigio empezaron a usar el sistema desarrollado por la FAA. Este sistema utiliza un detector de armas electrónico usado directamente con pasajeros que parecieran delincuentes, esto de acuerdo a autores anteriores. El optimismo con que fué recibido este sistema desapareció en febrero de 1970. Sin embargo cuando un avión de Eastern Air Lines fue desviado en el aeropuerto Newark estaba en uso el magnetómetro. Después la FAA admitió que el magnetómetro era más bien un amedrentador.

i).- Cooperación con los Delinquentes.

Otro cambio en el sistema contra los autores comenzó en 1970. Antes las aerolíneas habían cooperado con los delinquentes en la teoría de que la cooperación sería mejor para los pasajeros y la tripulación que lo que haría un enfrentamiento. Pero en julio 4 de 1970 los oficiales de la --- Trans World Airlines se llegaron a convencer de que el delincuente Arthur Barkley era un suicida y un irracional, ordenó que no les fuera dado el permiso para despegar después de cargar combustible. En una no muy clara secuencia de los hechos, los pasajeros espontáneamente abandonaron el -- avión por las puertas de emergencia, el FBI poncho a tiros las llantas - del avión, penetraron y capturaron a Barkley.

j).- Guardias Armados.

La operación Abu Thalaat en septiembre de 1970 escalaron tanto nacional como internacionalmente intentos para controlar apoderamiento ilícito. Aunque ya se habían empleado guardias armados en vuelos elegidos desde 1962 fue creada una fuerza permanente de apoyo Sky Marshall y se le pidió al Congreso 28 millones para iniciar el programa.

Internacionalmente, la convención de la Haya para la suspensión de medidas ilegales de aviación fué llevada a cabo en diciembre de 1970.

Haciendo a un lado los casos de escape que comprometían a la mayoría de los desvíos, la Convención de la Haya se dedicó casi exclusivamente ---

al terrorismo del Frente Popular para la liberación de Palestina. La convención determinó el procesamiento y extradición de todos los autores aún aquellos que huyen de persecución política.

En 1971 el uso de detectores de armas se expandió y el 75% de los 1200-hombres del Sky Marshall fueron cambiados a operaciones de tierra. Esfuerzos adicionales fueron hechos para hacer acto público del acto estricto contra los secuestradores. El administrador Shaffer de FAA apresuró a la corte que impusiera pena de muerte para los autores, y una huelga mundial de 24 horas por los pilotos fué llevada a cabo para protestar la necesidad de cooperación internacional. Luego en julio de --- de 1972 la FAA instruyó a las aerolíneas para modificar la forma de pedir a policías y tripulación para desarmar o someter a los delincuentes cuando fuera posible.

Sin embargo para 1972 en énfasis del principio era cambiado hacia la -- prevención. En enero de 1972 la FAA ordenó registros más severos de los pasajeros y equipaje manual.

En julio 7 de 1972 la FAA proclamó una orden de emergencia sugiriendo -- un estricto chequeo de los pasajeros en vuelos cortos.

En agosto de 1972 la FAA prohibió abordar a los pasajeros que llenaran -- el patrón de comportamiento, al menos que fueran registrados electróni-

ca y físicamente.

k).- Pantalla Electrónica e Inspección Física a Maletines Manuales.

Medidas preventivas fueron altamente implantadas en 1973. Para enero de 1973 a todos los aeropuertos se les impuso pantalla electrónica para -- los pasajeros e inspección física a los maletines manuales. Para febrero 5 se extendió a febrero 16 por orden de la Corte leyes locales obligaron a los oficiales a permanecer junto a los puestos de chequeo durante el tiempo de abordar.

Estas medidas virtualmente eliminaron los "desvíos" en Estados Unidos.

III.-Costo Fiscal del Desvío de Aeronaves.

Cuando se consideran los costos fiscales de los programas de control de desvíos de aeronaves hay dos comparaciones de interés; la primera es -- una comparación del costo de un programa de control, con el costo del -- propio apoderamiento y desvío de la aeronave. El segundo es una comparación de programas de control.

Diferentes formas de Apoderamiento de Aeronaves dan por resultado una -- variedad de costos. Los vuelos de escape a Cuba, los cuales envuelven -- a la mayoría de los desvíos en Estados Unidos son relativamente baros. Las extorsiones han sido menos frecuentes pero más caras, puesto -- que el porcentaje del rescate pagado, ha sido hasta 1973 de \$400 000 00

Aún así casi todo el dinero ha sido recobrado y la pérdida neta para -- las aerolíneas no ha sido mutilada (reducida). Más caros pero menos fre-- cuentas han sido las bombas terroristas, las cuales han destruido va--- rios aviones americanos.

Una segunda observación es que mientras que la mayoría de los desvíos - han sido baratos relativamente en términos financieros, las aerolíneas-- son vulnerables de severas pérdidas financieras a través del terrorismo, a menos que medidas preventivas sean tomadas.

La segunda comparación fiscal la cual está disponible, es una compara-- ción de los costos de programas alternativos de control. La primera fa-- se de gestiones (esfuerzos) de control (legislación, declaraciones pú-- blicas, convenciones internacionales) fueron virtualmente gratis, pero-- no tuvieron efecto detectable en el mundo de apoderamiento de aeronaves. Puesto que los costos fueron divididos entre el gobierno federal y las-- aerolíneas, el costo del sistema modelo (magnetómetro, es difícil de - estimar) Aún más estos costos varían al grado de cual sistema fue usado.

IV. -- MANUAL DE SEGURIDAD DE LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

La Resolución A17- 10 de la Asamblea de la OACI-XVII periodo de sesió-- nes (Extraordinario), llevado a cabo en Montreal del 16 al 30 de junio-- de 1970-dió instrucciones al Secretario General para que se preparara - con la mayor urgencia, un manual de seguridad (este manual utiliza el -

vocablo de seguridad principalmente en el sentido de las medidas enca--
minadas a prevenir los actos ilícitos contra la seguridad de la avia---
ción civil, empleándose en algunos casos expresiones del tipo "seguri--
dad de las operaciones", seguridad de vuelo" y otras parecidas, cada --
vez que se ha estimado necesario hacer la distinción) destinado a ayu--
dar a los Estados en la adopción de los métodos y procedimientos expre--
sados en los Apéndices de la Resolución A 17-10, y a continuación se --
mantuviera bajo revisión constante, de modo que pudiese ser puesto al -
día y enmendado a intervalos adecuados,

Dentro de este Manual de Seguridad encontramos medidas de seguridad en--
tierra, seguridad en la parte pública del Aeropuerto, medidas de seguri
dad a bordo de las Aeronaves en vuelo, así como también dispositivos y--
sistemas de seguridad. Las mencionadas posteriormente son algunas de --
las citadas por este manual de seguridad, este Documento tiene el carác--
ter de restringido, dado el contenido de medidas y procedimientos de se
guridad que se establecen.

A).- MEDIDAS DE SEGURIDAD EN TIERRA.

Generalidades.

Un programa eficaz para la seguridad de la aviación civil sólo puede lo--
grarse si se aplican, en tierra, métodos y procedimientos para impedir--
que personas que intentan la comisión de un acto que personas que inten--
tan la comisión de un acto de interferencia ilícita, logran acceso a --

puntos de interferencia dentro o fuera de un aeropuerto, o a aeronaves - en tierra.

La seguridad debe considerarse en relación con la necesidad de facilitar las operaciones y debería estar de conformidad con el principio de que - las medidas de seguridad sean adecuadas para afrontar las amenazas.

Este aspecto de la seguridad de la aviación civil podría dividirse mejor en sus dos partes básicas: medidas y procedimientos de seguridad en la - parte aeronáutica (incluyendo las comunicaciones y ayudas de navegación - que están fuera del aeropuerto.

La plataforma y otros lugares de la parte aeronáutica de un aeropuerto-- son las primeras aéreas en las que probablemente se lleve a cabo cual--- quier forma de acción ilícita que suponga un ataque armado contra aerona ves y pasajeros en tierra. En vista de la vulnerabilidad de esta área se recomienda que se protejan en todo momento contra la intrusión de perso- nas no autorizadas.

Al considerarse las medidas y procedimientos que deberían tomarse en la - parte pública de un aeropuerto, el grado de la amenaza tendrá influencia importante en la cantidad de dispositivos de seguridad utilizados y en - el grado de las medidas y procedimientos que se adopten.

Deberían prepararse instrucciones relativas a la seguridad, instruccio--

nes relativas a la emergencia y planes para contingencias, para cada --
aeropuerto. Estas instrucciones y planes deberían referirse por lo me--
nos, a la inspección de pasajeros, su equipaje, mercancías, correo y --
suministros, las medidas a ser tomadas con respecto al apoderamiento --
ilícito o sabotaje de aeronaves e instalaciones, amenazas de tales ac--
tos, ataque armado dentro de los límites del aeropuerto y ataque armado
a aeronaves o instalaciones desde puntos externos cerca del perímetro -
del aeropuerto.

B).- SEGURIDAD EN LA PARTE AERONÁUTICA.

VALLAS DE SEGURIDAD.- Es esencial que se defina claramente el límite -
entre parte aeronáutica y la parte pública. Esto solamente puede lograr
se por medio de barreras de seguridad, que impidan el acceso excepto --
através de los lugares autorizados. Estas barreras deberían ser perma--
nentes y se recomiendan las vallas de seguridad como lo más conveniente
para este propósito.

C).- IDENTIFICACION DE EMPLEADOS Y VISITANTES.

Para impedir o detectar personas que intenten entrar sin autorización -
en las áreas restringidas del aeropuerto es esencial que los represen--
tantes de la autoridad puedan comprobar la identidad y buena fe de toda
persona hallada en un área restringida.

D).- IDENTIFICACION DE VEHICULOS.

E).- IDENTIFICACION DE LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACION.

F).- PROTECCION DE AERONAVES EN LAS PLATAFORMAS.

La primera línea de defensa contra el acceso no autorizado a las aeronaves es la protección del límite entre la parte aeronáutica y la parte pública. La prevención del acceso no autorizado a las aeronaves depende de las medidas de seguridad tomadas en la proximidad inmediata de la aeronave y en un área general.

Las tripulaciones que trabajan en las aeronaves deberán interceptar a toda persona que no tenga derecho a estar a bordo en la proximidad inmediata.

G).- PROTECCION DE AERONAVES E INSTALACIONES EN PISTAS Y CALLES DE RODAJE.

Las aeronaves en pistas y calles de rodaje y puntos vulnerables dentro o fuera del aeropuerto pueden estar expuestas a un ataque armado.

Los atacantes pueden estar fuera del perímetro del aeropuerto o haber entrado y estar dentro del mismo.

Para dar protección contra un incidente de esa naturaleza y con fines generales de protección, el personal de seguridad debería patrullar todo el aeropuerto y sus alrededores de modo frecuente.

H).- PROTECCION DE PASAJEROS; EQUIPAJE, CARGA Y CORREO.

I).- SEGURIDAD EN LA PARTE PUBLICA DEL AEROPUERTO.

Edificios de Pasajeros.

El edificio de pasajeros es el lugar de mayor importancia en el cual -- pueden aplicarse medidas de seguridad para impedir la ocurrencia de actos de interferencia ilícita durante el vuelo.

Además de los puestos de seguridad puede que sea necesario que el personal de los servicios de seguridad aeroportuaria mantengan bajo la vigilancia las zonas públicas y de pasajeros del terminal a fin de proporcionar protección contra la perpetración de un acto de interferencia -- ilícita.

Debería darse a conocer al público la existencia del programa para la -- seguridad de la aviación civil, ya que con tal conocimiento tendrá efectos disuasivos sobre los posibles delincuentes.

El sistema de seguridad debería comenzar en el momento en que los pasajeros compran su billete. El personal de venta de los mismos debería -- por lo tanto estar entrenado en observar a los pasajeros para detectar a delincuentes en potencia. El entrenamiento en la observación a los pasajeros ayudará a identificar que deberían someterse a inspección adicional de seguridad en el terminal de pasajeros antes de embarcar.

J).- DESPACHO Y PROTECCION DE PASAJEROS TRIPULACION Y EQUIPAJE.

Deberían utilizarse procedimientos de inspección y dispositivos para -- detectar la presencia de armas en la persona de pasajeros o en sus ---- equipajes de mano.

Puede ser también conveniente prohibir que los pasajeros transporten -- los siguientes artículos.

a).- Todos los artículos corrientes que puedan ser utilizados como ar-- mas ofensivas o defensivas tales como hachas para hielo, bastones de al-- pinista, navajas de afeitarse, tijeras puntiagudas largas, cuchillos, he-- rramientas profesionales, recipientes con "aerosol" y,

b).- Otros artículos que puedan dar lugar a sospechas fundadas.

K).- MEDIDAS DE SEGURIDAD A BORDO DE LAS AERONAVES EN VUELO.

Generalidades.

Deben considerarse medidas de seguridad a bordo de las aeronaves en --- vuelo, ya que no es posible lograr seguridad total en tierra. Por lo -- tanto deberían estudiarse medidas eficaces para las personas en vuelo,-- destinadas a compensar las deficiencias de la seguridad en tierra.

Este capítulo proporciona la mayor parte del texto básico para la prepa-- ración de un programa de capacitación para miembros de la tripulación.

L).- VIGILANCIA Y COMUNICACIONES INTERNAS.

Un estudio de los incidentes notificados de apoderamiento ilícito de--- muestra que los delincuentes adoptan una variedad de técnicas y métodos. En consecuencia no existen métodos o procedimientos completos que sean adecuados para ocuparse de todo tipo de incidente que pueda ocurrir en vuelo.

LL).- PROTECCION DEL PUESTO DE MANDO.

El puesto de mando es altamente vulnerable, no sólo a los disparos de - armas de fuego puede tener efectos catastróficos.

M).- GUARDIAS DE SEGURIDAD DE VUELO.

Presenta en peligro en potencia para la seguridad de la aeronave a bordo de la cual se encuentran, debido al peligro de que se hagan disparos durante el vuelo.

N).- DISPOSITIVOS Y SISTEMAS DE SEGURIDAD.

GENERALIDADES.

En este capítulo se formulan recomendaciones y especificaciones referen- tes a las medidas de protección, dispositivos y sistemas de seguridad - con los que se puede suplementar las medidas y procedimientos de seguri- dad previstos en el programa nacional para la seguridad de la aviación- civil en un aeropuerto determinado.

Entre los Dispositivos de Seguridad destacan:

a).- Los dispositivos para detectar metales (magnetómetros)

b).- Rayos X una solución rápida a la inspección.

V.-DISPOSICIONES EN MEXICO.

En nuestro país encontramos gran similitud con las medidas preventivas -
tomadas de Estados Unidos.

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

A).- FACULTADES DE A.S.A.

Reglamento de Administración Aeroportuaria. (Diario Oficial 16-VI-75).

Artículo 39.- Aeropuertos y Servicios Auxiliares dictará las medidas ne-
cesarias para el control del acceso y salida de las personas, a las zo-
nas restringidas al público dentro del recinto aeroportuario, en coordi-
nación con las autoridades correspondientes.

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

B).- FACULTADES DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTE Y DEL -- COMANDANTE DEL AEROPUERTO.

Ley de Vías Generales de Comunicación.

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

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

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

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

C).- Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles (Diario Oficial ----- 22-XI-50).

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

Al término del viaje le será devuelta de propia mano.

Cuando se trate de armas de fuego, el piloto podrá hacerse depositario - de ellas, sólo cuando los interesados posean la licencia correspondien-- te. El pasajero estará obligado a entregar descargada el arma,

D).- Reglamento de la Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos
(Diario Oficial 6-V-72).

ARTICULO 80.- QUIENES TENGAN PERMISO O AUTORIZACION EN LOS TERMINOS DE - LA LEY (PARA PORTAR ARMAS); ESTAN OBLIGADOS A CUMPLIR CON LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD QUE DICTEN LAS AUTORIDADES COMPETENTES (SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, EN ESTE CASO), ASI COMO A RENDIR LOS INFORMES TEC- NICOS Y GENERALES QUE LES SOLICITEN.

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

CAPITULO QUINTO

CONVENIO DE TOKIO.- "CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES" 14 DE SEPTIEMBRE DE 1963 .

I.- Preceptos Generales del Convenio en orden a su Vigencia.	pág. 127
A).- Constitución del Convenio	129
II.- Campo de Aplicación del Convenio.	129
III.- Jurisdicción.	132
IV.- Facultades Del Comandante de la Aeronave.	134
V.- Apoderamiento ilícito de Aeronave.	136
VI.- Extradición	138
CONVENIO DE LA HAYA- 16 - DICIEMBRE DE 1970.	139
I.- Preceptos Generales del Convenio en Orden a su Vigencia.	139
II.- Conceptuación del Delito.	140

III.- Elementos del Delito.	pág. 141
IV.- Sanción del Delito.	144
V.- Oligación de los Estados Contratantes.	145
A).- Deber de facilitar su sanción por otros Estados Competentes.	146
B).- Deber de restablecer la Normalidad Perturbada de la Navegación Aérea.	147
C).- Deber de Información.	147
D).- Deber de Sancionar el Delito.	148
VI.- Extradición	148
CONVENIO DE MONTREAL DE 1971.	150
I.- Preceptos Generales del Convenio en Orden a su Vigencia.	150
II.- Ambito Material de Aplicación.	151
III.- Jurisdicción.	154

IV.- Extradición.

pág.
155

CONVENIO DE ROMA.

I.- Comentarios.

156
156

1.- CONVENIO DE TOKIO DE 1963

"Convenio Sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos A Bordo de las Aeronaves".

PRECEPTOS GENERALES DEL CONVENIO EN ORDEN A SU VIGENCIA

El desarrollo de la aviación internacional ha aportado a la humanidad significados imprevistos de comunicación.

El uso del espacio aéreo presenta problemas que deben ser resueltos -- por las naciones mediante un acuerdo. La unificación de las reglas de la Ley Aérea Pública y Privada es de gran importancia para obtener ordenamiento y mejor uso del servicio aéreo.

La Ley Aérea se ve en el ámbito internacional involucrado con diferentes materias como la administración, la ley civil, ley comercial y ley penal.

Algunos países tienen jurisdicción de sus cortes sobre ofensas o delitos cometidos a bordo de vuelos de aeronaves, mientras otros solo hacen un pequeño enunciado. Por esta razón gran número de juristas y organizaciones internacionales se preocupan en crear un orden en el laberinto de la ley criminal internacional para llegar a una solución aceptable universalmente como un código de reglas penales aplicables a cri

menes cometidos a bordo de aeronaves en vuelos internacionales.

Como resultado de esfuerzos sucesivos surgió la Convención de Tokio de 1963, conteniendo un sistema de jurisdicción concurrente, el cual puede ser ejercido solo con respecto a delitos y actos cometidos a bordo de una aeronave.

El Convenio de Tokio nació con escaso apoyo internacional y tardó 6 años, aproximadamente en entrar en vigor a partir de la fecha de su inicial firma.

Después las adhesiones se multiplicaron gracias a las presiones de organismos y asociaciones internacionales que consideraban este primer paso indispensable para emprender la lucha contra la delincuencia que amenaza a la navegación aérea.

A pesar de las muchas desventajas de la Convención de Tokio, su existencia ha traído soluciones sobre principios no resueltos entre Estados contratantes, los cuales de hecho muestran los defectos de la Convención.

Esta Convención puede no ser la más productiva entre las Convenciones de Ley Internacional, pero mostró profundo interés y la extrema atención dada a la Convención, durante su creación por un periodo de más de 10 años por un gran número de estados, es suficiente evidencia la importan-

cia que se le dió por la vasta mayoría de estos Estados.

Efectuadas las deliberaciones correspondientes y aceptadas las enmiendas propuestas, el Convenio fué firmado en la Ciudad de Tokio el 14 de septiembre de 1963. Ha sido ratificado y se encuentra en vigor hasta la fecha por ochenta y seis Estados, entre ellos México, ratificado el 18 de marzo de 1969.

A).- Constitución del Convenio.

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

- 1.- Campo de aplicación del Convenio.
- 2.- Jurisdicción.
- 3.- Facultades del comandante de la Aeronave
- 4.- Apoderamiento Ilícito de una Aeronave
- 5.- Facultades y Obligaciones de los Estados
- 6.- Otras Disposiciones.
- 7.- Disposiciones Finales.

II.-Campo de Aplicación del Convenio.

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

pertinentes. Tales actos son:

A).- Infracciones a las leyes penales, es decir, delitos ocurridos a bordo mientras la aeronave se halla en vuelo sobre la superficie de alta mar o sobre la cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado.

B).- Los actos que siendo o no infracciones, puedan poner en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes de la misma, o que pongan en peligro el buen orden y disciplina a bordo.

Es decir, se refiere a actos que constituyen infracciones a las leyes penales que tienden a proteger la seguridad de la aeronave, la de las personas o bienes a bordo de éstas, y de actos que no tienen tal carácter y que ponen en peligro también tales bienes.

El Convenio alude de modo particular al delito que, con frecuencia cada vez más creciente, ha ido extendiendo su halo siniestro sobre la actividad aeronáutica.

No nos referimos al delito de apoderamiento ilícito de aeronaves, en relación al cual los Estados contratantes habrán de tomar las medidas necesarias para que el comandante de la aeronave recobre el control sobre la misma o se mantenga en él.

Si bien es cierto que las disposiciones relativas al Convenio de Tokio no llegaron a tener plena eficacia, si tiene el mérito innegable de haber constituido la iniciación de un proceso para prevenir y castigar - adecuadamente este hecho ilícito, el cual ha culminado en las convenciones que se dictaron posteriormente.

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

Para que se aplique el Convenio también es necesario que los hechos -- mencionados ocurran a bordo de una aeronave civil. Debe recordarse que el Convenio de Chicago de 1944 divide las aeronaves en civiles y de Estado y que se entiende por éstas mismas las que son utilizadas en servicio militares y de policía.

Es además necesario que las aeronaves en que ocurran actos ilícitos a-

que se refiere el Convenio, se encuentren en vuelo, es decir que se hallen en aquel lapso que va desde la aplicación de la fuerza motriz para su despegue hasta la terminación de su recorrido de aterrizaje, según -- los establece el artículo I, párrafo 4 del mencionado Convenio. Esta definición de "Aeronave en Vuelo" presenta el inconveniente, desde el punto de vista práctico, de dejar fuera de su alcance, y por lo mismo de -- restringir su campo de aplicación, a momentos previos y posteriormente-- al lapso mencionado en que es posible también poner en peligro la seguridad de la aeronave.

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

III.- Jurisdicción.

En el capítulo segundo artículos tercero y cuarto del Convenio de Tokio encontramos las cuestiones relativas a la jurisdicción.

Según el artículo tercero, párrafo primero, es competente para ejercer-- facultades jurisdiccionales el Estado de matrícula de la aeronave en que se llevaron a cabo aquellos actos. Sin embargo el problema de la concurrencia de jurisdicciones que aparece cuando dos o más Estados resultan competentes para conocer de un mismo caso de relevancia jurídica, en este caso de índole penal, no se elimina ni se resuelve, pues en el párra-

fo 3 del mismo artículo 3 del Convenio, se expresa que la comentada disposición de éste no excluye jurisdicción penal alguna que pueda ser --- ejercida de acuerdo a las leyes respectivas.

El artículo 4, se especifican de manera ejemplificativa en que casos el Estado Contratante que no sea el de la matrícula no podrá perturbar el vuelo de una aeronave a fin de ejercer su jurisdicción penal sobre una infracción cometida a bordo:

- 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).- Cuando sea necesario ejercer la jurisdicción para cumplir las obligaciones de tal Estado de conformidad con un acuerdo internacional multilateral.

Por otra parte, si es el caso de que varios Estados contratantes constituyen organizaciones de explotación, que utilizan aeronaves no matriculadas en alguno de esos Estados, éstos designarán al que habrá de ser considerado como Estado de matrícula para los efectos de la aplicación del Convenio, lo cual deberá comunicarse a la O.A.C.I., misma que notificará este hecho a los demás Estados contratantes, según dispone el -- artículo 18 del capítulo VI en el que se contienen "Otras Disposiciones"

El artículo 17 señala que al ejercer jurisdicción los Estados contratantes sobre los delitos de que nos ocupamos, deberán tenerse en cuenta los fundamentales bienes de la seguridad en vuelo y demás intereses de la -- aeronavegación internacional, evitando retrasos innecesarios a las aeronaves y tripulación.

IV.-Facultades del Comandante de la Aeronave.

Es el capítulo III donde encontramos las facultades conferidas al Comandante de la Aeronave;

- 1).- Facultad de aplicar las medidas coercitivas
- 2).- Facultad de poder desembarcar una persona
- 3).- Facultad de entregar a las autoridades a una persona.

A este capítulo Mario O. Folchi (31) comenta lo siguiente:

Es importante que el Convenio establezca, como lo hace, que el comandante adopte medidas en los casos de cualquier delito o infracción cometidos a bordo, y no sólo relativos a aspectos parciales del ámbito de aplicación material de él (art. 60.1)

Resulta inconveniente, y por tanto tendría que ser modificada, la dispo-

(31) Folchi O. Mario.- Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo pág. 162

sición del Convenio que sólo establece medidas facultativas, y no imperativas, que deben ser tomadas por el comandante.

No es apropiada la terminología utilizada en la versión castellana del Convenio, en cuanto a la clase de medidas que puede adoptar el comandante. En efecto, allí se refiere el texto a medidas "Razonables" o --- "coercitivas" (art. 60.1) Es dable preguntar quién juzga de la racionalidad y hasta qué punto ciertas medidas resultan coercitivas o no. Además, al mencionar el Convenio las medidas "que sean necesarias" incurre en contradicción terminológica y en redundancia.

Es interesante la facultad del comandante de aeronave establecida en el artículo 60, 2 según la cual puede exigir o autorizar la ayuda de los restantes miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la de los pasajeros, a fin de adoptar las medidas ya mencionadas. Sin embargo esta facultad resulta incompleta al no poder exigir de los pasajeros dicha ayuda, porque en definitiva el comandante es -- la suprema autoridad a bordo, y el mantenimiento o restablecimiento -- del orden dentro de la aeronave puede hacer necesario que exija de algún pasajero remiso cierta ayuda en determinada ocasión. Incluso, ello puede tener importancia para la seguridad del vuelo. Creo que otorgar al comandante facultades parciales cuando, en verdad, la existencia de una pequeña comunidad a bordo hace a la vez que ella se encuentre libe rada casi exclusivamente a sus componentes, es contradictorio hasta --

con el concepto jurídico mismo que se tiene por los común de la figura que se comenta.

El párrafo 3 del artículo 9 prevee la posibilidad de que el comandante entregue, además del delincuente, las pruebas e informes que se encuentren en su posesión legítima, pero de su lectura, así como del exámen-completo de dicho artículo y del resto del Convenio, no surge con claridad si en los demás casos previstos por el documento internacional y no sólo el supuesto del artículo 9 debe también entregar dichos informes el comandante. Es de suponer que si sólo se ha previsto dicha entrega en el caso del artículo 9 y no de un modo más general, no está obligado el comandante a hacerlo en los restantes supuestos. Con ello entendemos que el Convenio adolece de un grave defecto, no sólo de técnica legislativa, sino además por ser consecuente con un error ya señalado antes, en orden a que las medidas que debe tomar sólo lo son a -- título facultativo y no imperativo.

Pensamos, asimismo, que un convenio internacional debe posibilitar integralmente un conjunto de soluciones útiles, a la vez que seriamente sustentados en principios jurídicos.

V.-Apoderamiento Ilícito de una Aeronave.

ARTICULO II.- 1).- Cuando una persona a bordo, mediante violencia o -- intimidación, cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento, interfe-

rencia, o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o sea imminente 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.

Tan solo un magro artículo se dedica específicamente a este tema en el Convenio de Tokio.

La nomenclatura de "apoderamiento ilícito de aeronaves" se utiliza por primera vez en el texto de un Convenio Internacional y aunque la misma habría de correr muy escasa fortuna, en el Convenio de la Haya de 1970 ha quedado consagrada definitivamente sirviendo no ya tan solo para denominar el delito, sino para servir de nombre oficial a dicho Convenio de la Haya.

Hay que considerar que las prescripciones de Tokio se establecen cuando los hechos de apoderamientos ilícitos de aeronaves no habían adquirido la gravedad alcanzada en años posteriores. Por ellos hay que significar que su artículo II supone una previsión quizá avanzada para su tiempo, pero absolutamente insuficiente para los subsiguientes sucesos. Lo que no es válido ante dicha insuficiencia, denegar la ratificación o adhesión al Convenio de Tokio. La comunidad internacional debe comenzar por iniciar su postura positiva contra el delito de apoderamiento ilícito de aeronave ratificando o adhiriéndose al Convenio de Tokio, aún a--

sabiendas de su insuficiencia y sin perjuicio de continuar trabajando - en la elaboración de otros más perfectos sistemas jurídicos.

VI.- Extradición

Artículo 16.- 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 el lugar 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 (32)

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

(32) Lic. Pino M. Jacinto.- Los Delitos en las Convenciones Internacionales de Derecho Aéreo.- Octubre 1977 pág. 14

CONVENIO DE LA HAYA
DE 16 DE DICIEMBRE DE 1970

I.- Preceptos Generales del Convenio en Orden a su Vigencia.

Con la denominación de "Convenio para la represión del apoderamiento--
ilícito de aeronaves" en fecha 16 de diciembre de 1970 fué otorgado --
por la Conferencia Diplomática celebrada en la Haya y constituye hasta
el presente, el más importante paso dado en el campo del Derecho Inter
nacional para la represión de esta clase de delitos, aunque se hayan -
demostrado prácticamente las dificultades de su aplicación, no obstan-
te ser partes, por ratificación o adhesión (62 Estados)

La gestación de este Convenio fué verdaderamente laboriosa y realizada
fundamentalmente por el Comité Jurídico de la OACI, através de una se-
rie de trabajos y proyectos que fueron modificándose o incluso redu--
ciendo su alcance, al compás de los acontecimientos y posturas cambian
tes de los distintos Estados, según los actores de esta clase de deli-
tos adquieran determinado matiz político o nacional.

Destacaremos los puntos principales del texto de la Haya, que por cier
to no supone la derogación del Convenio de Tokio que continúa en todo-
su vigor.

Hasta la actualidad se ha dicho que el apoderamiento ilícito de aerona--

ves es un fenómeno antijurídico gravemente perturbador para la navegación aérea. Independientemente del peligro que supone para la vida de las personas y para la integridad de la propiedad, tanto de la aeronave como de su carga y de otras personas y bienes que pueden encontrarse en la superficie, este delito atenta a la libre comunicación de los pueblos. Es cierto que el Convenio firmado en la Haya no es el texto perfecto que la aviación comercial demandaba, pero no lo es menos que las implicaciones políticas de la materia y la complejidad de las opiniones procedentes de los países negociadores dificultaban todo esfuerzo. El Convenio de la Haya ha soslayado estas dificultades y ha conseguido salir adelante y no es poco ello en tan intrincado y complejo tema.

El saldo hay que considerarlo muy positivo. Se pueden formular críticas y anotar defectos, pero en una visión de conjunto y ponderando adecuadamente todos los factores intervinientes a los que nos hemos referido, hay que concluir que el Convenio de la Haya supone un paso definitivo para la represión del delito y, desde luego, para su enmarcamiento jurídico en el ámbito internacional.

El cuerpo de este Convenio fué ratificado por México y publicado el 4 de Octubre de 1972 en el Diario Oficial de la Federación.

II.- CONCEPTUACION DEL DELITO.

El convenio no define en forma expresa el apoderamiento ilícito de aereos

naves, solamente nos dice en su artículo 1o. "comete el delito de apoderamiento ilícito de aeronave toda persona que, a bordo de una aeronave en vuelo:

a).- Ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación se apodere 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"

En primer lugar en el Convenio no se llegó a una definición del delito, ya que chocaría con muchas legislaciones de los Estados contratantes y esto traería como consecuencia la no ratificación del Convenio por parte de muchos países. Únicamente se estableció la denominación del delito y esta fue la de "apoderamiento ilícito de aeronave"

III.-Elementos del Delito.

Analizando el artículo 1o. del Convenio encontramos los siguientes elementos:

a).- El delito lo puede realizar cualquier persona, es decir, puede ser pasajero, miembros de la tripulación o cualquier ocupante del avión.

b).- Tiene que ir a bordo de la aeronave, lo que implica que solamente-

Las personas que van en el avión pueden realizar el delito.

En este caso el Convenio no prevé que este se pueda realizar desde --- fuera de la aeronave. La legislación Española, en este caso se encuentra en oposición al Convenio pues acepta que el delito pueda realizarse desde fuera del avión al señalar que el artículo 40 de la Ley Penal y - Procesal de Navegación Aérea: "Serán castigados con las penas ya señaladas:

1o.- Los que con violencia o intimidación se apoderen de la aeronave -- en que vuelen, o faciliten a otro su apoderamiento.

2o.- Los que desde el aire, tierra o mar, y por cualquier otro medio -- provoquen la caída, pérdida, incendio, aterrizaje o amaraje de una aero nave con el propósito de apoderarse de ella o de atentar en contra de-- las personas que se encuentren a bordo" (33)

Dados los avances de la técnica moderna, se puede engañar al comandante de una aeronave y de esa manera obligarlo, mediante falsas señales desde tierra o a través , de la radio u otros medios de comunicación, para que aterrice en un territorio que se encuentre fuera del control de las autoridades y así cometer el delito.

(33) Mapelli Enrique Ob. Cit. pág. 213

c).- La aeronave debe ir en vuelo y en este caso para determinar cuando una aeronave se encuentra en vuelo tendríamos que recurrir a lo establecido en el artículo 3o. del propio Convenio.

Expresa Enrique Mapelli, "En el transcurso de la elaboración del Proyecto de Convenio al que nos referimos, no faltaron opiniones que pretendían una más generosa conceptualización del delito en cuanto a su duración. Así, el Delegado del Reino Unido apoyó la propuesta de los Países Bajos de suprimir las palabras "en vuelo" en el artículo 1o.- El Reino Unido considera que el Convenio debía comprender no solamente -- los actos de apoderamiento ilícito cometidos mientras la aeronave se encuentra en vuelo, sino también cualquier acto cometido después que el delincuente haya abordado la aeronave. Acontecimientos recientes--- alegaba- habían demostrado- que una persona podría obtener y conservar el control de una aeronave, aún cuando esta se encontrase en tierra -- con sus puertas abiertas. Tales actos podían poner en peligro la seguridad de las aeronaves, sus pasajeros y tripulación, al igual que los actos de apoderamiento ilícito cometidos mientras la aeronave se encuentra en el aire. Además- añadía- si se conservaban las palabras --- "en vuelo" en el Convenio, esto podría significar que cuando se intentase el apoderamiento de aeronaves mientras esta estaba en tierra y el delincuente huyese a un Estado parte en el Convenio antes que se iniciase un proceso en él, no sería posible en todos los casos que el Estado al que hubiese huido, pudiera enjuiciarlo o someterlo a extradi--

ción ya que tal acto no se regiría por el Convenio". (34)

IV.-SANCION DEL DELITO

De los principios del Convenio de la Haya para la represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves el que mayor polémica alcanzó fué el esta--

(34) Enrique Mapelli Ob. Cit. Pág. 164

blecido en el artículo 2o. el cual establece "Los Estados Contratantes se obligan a establecer para el delito penas severas". El problema principal que se presentó al momento de acordar este principio fué el de la soberanía de los Estados, solo se podía regular o establecer de manera concreta una sanción que rigiera en todos los países, pues se violaría la soberanía. Esto trae como consecuencia la existencia de diferentes tipos de sanciones que pueden ser pecuniarias, privativas de la libertad y hasta de la vida, encontrando que actos que se dan con las mismas características se les aplican penas diferentes, dependiendo del Estado en que se realicen tales actos.

El Artículo 2o.- del Convenio, sólo obliga a los Estados a imponer sanciones severas, pero para lo que a unos Estados parece severo para otros no lo es, por ejemplo en Argentina se aplica al delito una sanción de reclusión de 3 a 15 años, Australia aplica desde reclusión de 7 años a pena de muerte según la gravedad del delito, Estados Unidos lo sanciona con pena de muerte o prisión de no menos de 20 años, México aplica una pena de 5 a 20 años de prisión. Con lo anterior podemos darnos cuenta de la falta de uniformidad en cuanto a la aplicación de la pena, quizá hubiera sido más preciso y se hubiera logrado una mayor concordancia, si se hubiese establecido en el Convenio un mínimo y un máximo.

V.-OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS CONTRATANTES.

Son varias las obligaciones de los Estados Contratantes, la principal de ellas es la de establecer penas severas y ya la hemos señalado en el inciso anterior por lo que nos referimos a otras, que también revis ten cierta importancia:

A).- Deber de Facilitar su Sanción por otros Estados Competentes.

Obligación de los Estados Contratantes de detener al delincuente si se encuentra dentro de su territorio o asegurar su presencia. Esta obligación señalada en el artículo 6o. del Convenio, tiene la finalidad de que el delito no quede inmune, cuando el delincuente sustrayéndose a la autoridad de un Estado se refugie en otro. Este principio tiene una íntima relación con la extradición y el mismo artículo 6o. establece-- que el Estado que lleve a cabo la detención, lo hará únicamente por el período que sea necesario para lograr un procedimiento penal o de extradicción. Unidas a esta obligación de detención, se encuentra la de facilitar al delincuente la comunicación con el representante del Estado de su nacionalidad más próximo y la obligación de notificar al Estado de matrícula de la aeronave, al Estado en donde tenga su oficina principal o residencia permanente una persona a la cual se da en arrenda-- miento una aeronave sin tripulación, al Estado de que sea nacional el detenido y a los demás Estados interesados. Esta obligación surge del principio de reciprocidad que debe existir entre los Estados de ser -- oídos, pues se da oportunidad al Estado de que sea nacional el delin-- ciente de defenderlo. Por otra parte con dicha notificación indicará--

si se propone ejercer su jurisdicción.

B).- Deber de Restablecer la Normalidad Perturbada de la Navegación ---
Aérea.

El Deber de establecer la normalidad perturbada de la navegación aérea encuentra su sanción en el artículo 9. Se establece en el mismo que --- cuando tenga lugar cualquier acto de apoderamiento ilícito de aeronave 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,

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

C).- Deber de Información.

Obligación de informar a la OACI, de conformidad con la legislación de cada Estado, según el artículo II: a).- Las circunstancias del delito; b).- Las medidas tomadas para que el legítimo comandante recobre o mantenga su control; c).- Las medidas tomadas en relación con el delincuente y, especialmente, el resultado de todo procedimiento de extradición y otro procedimiento judicial.

D).- Deber de Sancionar el Delito.

Obligación de cada Estado Contratante, establezca su jurisdicción sobre el delito o sobre cualquier acto de violencia en los casos señalados por el artículo 4o.: 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 un 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.

VI.- Extradición.

A este respecto en un análisis comparativo el Convenio de la Haya con el de Tokio encontramos diferencias. (35)

En su oportunidad ha sido descrito lo que al respecto señala el Convenio de Tokio.

Artículo 8o. del Convenio de la Haya:

1.- "El delito se considerará incluido entre los delitos que den lugar a 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 si en el futuro.

2.- Si un Estado Contratante, que subordine la extradición a la exis--

(35) Pino M. Jacinto, Ob. Cít., pág. 14

tencia 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 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 Estados Contratantes que no subordinen la extradición a la --- existencia de un tratado reconocerán el delito como caso de extradi--- ción entre ellos, sujeta a las condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido.

4.- A los fines de 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 .

CONVENIO DE MONTREAL DE 1971.

PRECEPTOS GENERALES EN ORDEN A SU VIGENCIA

En junio de 1970, durante el Décimo séptimo período de Sesiones Extraordinarias, la Asamblea de la O.A.C.I. adoptó la resolución a 17-20, mediante la cual encargaba al Consejo que convocara al Comité Jurídico para que preparara, con la máxima celebridad posible, un proyecto de convenio sobre actos de interferencia ilícitas contra la aviación civil internacional, con vistas a su adopción en una conferencia diplomática que se celebraría lo más pronto posible.

El Comité Jurídico de la O.A.C.I. examinó el tema en su Décimo Octavo -- Período de Sesiones, celebrado en Londres del 29 de septiembre al 22 de Octubre de 1970.

Como resultado de sus liberaciones, el Comité Jurídico preparó un proyecto de convenio sobre interferencia ilícita en la Aviación Civil, y estimó que dicho texto podría ya presentarse a los Estados como proyecto definitivo.

De conformidad con lo dispuesto por la Resolución A 7-6, procedimiento para la aprobación de proyectos de convenios, el Consejo decidió, en el mes de noviembre de 1970, distribuir el proyecto de Convenio preparado por el Comité Jurídico entre los Estados y Organismos Internacionales--determinados por el Consejo, y decidió también convocar a una Conferen-

cia Internacional de Plenipotenciarios en Montreal del 8 al 23 de septiembre de 1971, con el propósito de la discusión final del mismo y su aprobación con las enmiendas propuestas y aceptadas. Concluidas las respectivas deliberaciones, la Conferencia adoptó el texto del Convenio, el cual quedó abierto en Montreal, a partir del día 23 de septiembre de 1971, a la firma de los Estados participantes en la Conferencia, y después del día 10 de Octubre hasta que entró en vigor, quedó abierto a la firma de todos los Estados en Londres, Moscú y Washington. Precisamente en nuestro país apareció publicado en el Diario Oficial de la Federación el 4 de julio de 1974.

El Convenio de Montreal se encuentra en vigor entre 40 Estados que juntamente con los dos anteriores, forma la trilogía de Convenios que --- tienden a asegurar de una forma preventiva los atentados contra la navegación aérea.

II Ambito Material de Aplicación.

El Convenio de Montreal señala varios tipos de actos que se ponen en peligro, la seguridad de la aviación civil como son: actos de violencia en contra de una persona a bordo de una aeronave que, por naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave; destrucción de una aeronave en servicio o actos que le causen daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peli-

gro para la seguridad de la aeronave en vuelo. Y yendo más allá de lo -
previsto por los Convenios de Tokio y de la Haya, se incluyen todos ---
aquellos actos que destruyan o dañen aeropuertos, instalaciones o servi-
cios para la navegación aérea internacional, o impidan su funcionamien-
to normal por tener tales actos características que los convierta en un
peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo, conforme a lo dis-
puesto por el artículo I, inciso a, b, c.

Asimismo el mismo artículo 1, inciso e, incluye el delito de comunica-
ción deliberada de falsa información que también ponga en peligro la se-
guridad de dicha aeronave en vuelo.

El Convenio ha sido redactado de tal modo que permite hacer aplicable -
las medidas que se obligan a tomar los Estados Contratantes, a aquellos
individuos responsables de dichos actos que se encuentren en o no a bor-
do de una aeronave, y que ésta se halle en vuelo o en la superficie te-
rrestre (artículo 4) Como se advertirá, el campo material de aplicación
del Convenio de Montreal resulta así más amplio que los de Tokio y la--
Haya, y con ello se logra extender el manto protector del Derecho a ---
otros muchos aspectos hasta entonces desatendidos.

Para efectos de aplicación, las circunstancias en que debe encontrarse
la aeronave son: o bien "en vuelo" entendiéndose esta expresión en los -
mismos términos en que lo hacía el Convenio de la Haya o bien "en servi

cio", lo cual debe interpretarse, de acuerdo con el Convenio, como una aeronave que se halla en el período que va desde el momento en que el personal de tierra o la tripulación empieza a desarrollar las necesarias operaciones previas al vuelo, hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje (artículo 2).

Respecto del concepto "aeronave en servicio" cabe hacer la observación de que aún presenta inconvenientes por el hecho de que al fijar límites dentro de los cuales han de realizarse los actos que atenten contra la seguridad en vuelo y/o la seguridad de personas y bienes a bordo de la misma, deja fuera de aquellos límites momentos en que pueden acaecer tales actos, y posibilitar con ello la impunidad de los mismos. Sin embargo, hay que reconocer que tiene el gran mérito de, por ser más amplio que el de los Convenios que lo precedieron, limitar al máximo la posibilidad de actos que pudieran poner en peligro los mencionados bienes y que pudieran pasar inadvertidos o no ser evitados.

Por otra parte, se excluyen del campo de aplicación del Convenio las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía (artículo 4, párrafo 2). Con ello hace eco de las limitaciones establecidas por los Convenios de Tokio y de la Haya en relación al tipo de aeronaves cuya seguridad pretenden proteger. Ciertamente, como se recordará los referidos Convenios, así como el propio Convenio de Montreal, sólo son aplicables a aeronaves que presten servicios de trans-

portación civil internacional.

En los casos de actos de violencia contra persona que se hallen a bordo de una aeronave en vuelo, los cuales constituyen un peligro para la seguridad de la aeronave; destrucción o causación de daños a tal aeronave que implique peligro para la seguridad de dichas personas; o deliberada comunicación de informes falsos que pongan en peligro la seguridad, de la aeronave en vuelo, puede aplicarse el Convenio, trátase de vuelo internacional o de vuelo interno, sólo cuando el lugar real o previsto de despegue o de aterrizaje de la aeronave se encuentre fuera del Estado de matrícula, o cuando cualquiera de los ilícitos mencionados se hubiese cometido en el territorio de un Estado distinto del de la matrícula. Asimismo, el Convenio es aplicable también si el presunto delincuente se halla en territorio de un Estado que no es el de la matrícula. -- (artículo 4, incisos a y b, y párrafo 3).

Jurisdicción

Sigue el texto de Montreal en esta materia al de la Haya, si bien establece la variación de introducir como primera regla de competencia la jurisdicción del Estado en cuyo territorio se cometa el delito. Aquí--- vuelve a incluirse el principio de la concurrencia de jurisdicciones, y se precisa que los Estados que han de tomar las medidas necesarias a fin de fijar su jurisdicción: Son el Estado de matrícula de la aeronave; el Estado en cuyo territorio aterriza la aeronave con el presunto delin---

cuenta a bordo; el Estado de la oficina principal o de la residencia -- permanente del arrendatario de una aeronave sin tripulación (artículo 5, párrafo 1,) inciso b), c), y d), y el Estado designado como Estado de -- matrícula por organizaciones de explotación en común del transporte aé-- reo u organismos internacionales que utilicen aeronaves de matrícula co-- mún o internacional artículo 9,

La singular modalidad que presenta el Convenio de Montreal en materia -- de jurisdicción, es la de establecer como primera regla de competencia -- la jurisdicción del Estado en cuyo territorio se lleve a efecto cualquie-- ra (o cualesquiera) de los actos ilícitos que el Convenio considera, --- artículo 5, párrafo 1, inciso a.

III. Extradición

Los términos y supuestos relativos a la extradición en el Convenio de -- Montreal son reproducción de los establecidos en el Convenio anterior. - El Convenio de Montreal es análogo al de la Haya y lo que se ha querido -- es ampliar con un Convenio Internacional las diferentes figuras delicti-- vas, para comprender a aquellas van dirigidas contra la seguridad de la -- navegación aérea no solo en sus manifestaciones de apoderamiento desvia-- ción o control ilícito de una aeronave sino en todo atentado contra la -- seguridad de la aviación civil la dificultad en esta cuestión esta tam-- bién no tanto en la retificación o adhesión de los Estados sino en el -- cumplimiento del Convenio.

CONVENIO DE ROMA

No podía bastar, para la solución del problema de una manera radical, - con la existencia de unos convenios internacionales, tales como los tres analizados si el cumplimiento de los mismos quedaba a la voluntad de cada Estado. Parece que eran necesarios unos medios suficientes de coacción.

El derecho Internacional Público tiene arbitrados diversos procedimientos de coacción a fin de que los Estados observen y cumplan los compromisos internacionales que les resulten obligados. Del mismo modo dice --- Oppenheim-(36) que según el Pacto de la Sociedad de Naciones también según la Carta de las Naciones Unidas, los medios coactivos de arreglo son de dos clases: los que implican el uso de la fuerza armada y los que no lo implican. Sin embargo, a diferencia del Pacto según la Carta, ambos son obligatorios a petición del Consejo de Seguridad, por el cual son -- ordenados.

El artículo 41 de la Carta de Naciones Unidas de 26 de junio de 1945 establece que el Consejo de seguridad podrá decidir qué medidas que no impliquen el uso de la fuerza armada han de emplearse para hacer efectivas sus decisiones, y podrá instar a los Miembros de las Naciones Unidas a - que apliquen dichas medidas, que podrán comprender la interrupción total o parcial de las relaciones económicas y de las comunicaciones ferroviarias.

(36) Mapelli López, Enrique. "Los Delitos Aeronáuticos y el Derecho Internacional, Ed. La Coruña, 1975, pág. 20

rias, marítimas, aéreas, postales, telegráficas, radioeléctricas, y ---
otros medios de comunicación, así como la ruptura de relaciones diplomá
ticas.

El artículo siguiente de la Propia Carta prescribe que si el Consejo -- de Seguridad estimara que las medidas indicadas pueden ser inadecuadas o han demostrado serlo, podrá ejercer, por medio de fuerzas aéreas navales o terrestres, la acción que sea necesaria para mantener o restablecer la paz y la seguridad internacional.

Tal acción podrá comprender demostraciones, bloqueos y otras operaciones ejecutadas por fuerzas aéreas, navales o terrestres de Miembros de las Naciones Unidas.

Para la efectividad de todo ello, el artículo 43 de la Carta referida -- prescribe que todos los miembros, con el fin de contribuir al mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales, se comprometen a poner a disposición del Consejo de Seguridad, cuando éste lo solicite, y de conformidad con un convenio especial o con convenios especiales, las -- fuerzas armadas de ayuda y las facilidades, incluso el derecho de paso, que sean necesarias para el propósito de mantener la paz y la seguridad internacionales. Dicho Convenio o Convenios fijarán el número y clase -- de las fuerzas, su grado de preparación y su ubicación general, como -- también la naturaleza de las facilidades y de la ayuda que habrán de -- darse. El Convenio o Convenios serán negociados a iniciativa del Consejo de Seguridad tan pronto como sea posible; serán concertados entre -- el Consejo de Seguridad y Miembros individuales o entre el Consejo de -- Seguridad y grupos Miembros, y estarán sujetos a ratificación por los --

Estados signatarios de acuerdo con sus respectivos procedimientos constitucionales.

Es necesario señalar destacadamente que el artículo 41 de la Carta de las Naciones Unidas, al que ya nos hemos referido, admite, como medida coactiva respecto de un estado, la interrupción total o parcial de las comunicaciones aéreas. Estas medidas podrán ser adoptadas para hacer efectivas las propias decisiones del Consejo de Seguridad si previamente éste ha determinado la existencia de amenaza a la paz, quebrantamiento de ella o acto de agresión (artículo 39 de la Corte).

Aunque las Naciones Unidas tienen condenados los actos ilícitos cometidos contra la navegación aérea, es lo cierto, que el Comité de Seguridad no ha llegado a tomar acuerdo alguno, en relación con las medidas concretas sobre ello. En consecuencia, el juego de sanciones internacionales previsto en los preceptos de la Carta de las Naciones Unidas, a que hemos venido refiriéndonos, no ha llegado a ponerse en funcionamiento, ya que la Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas, emitida sobre el tema, es meramente declarativa de principios y propósitos, porque no contiene concretas y precisas disposiciones.

Todo ello ha dado lugar a dos circunstancias de incidencia negativa. De una parte la resistencia de determinados Estados a hacerse parte, me--

diante las necesarias ratificaciones o adhesiones, de los Convenios de Tokio, la Haya y Montreal a que acabamos de referirnos; de otra el incumplimiento más o menos manifiesto de tal norma que las previsiones -- contenidas en dichas Convenciones no han dado lugar a la apetecida eficiencia. No obstante, debe reconocerse que la delincuencia aeronáutica-- ha remitido de manera visible y que, incluso pudiera decirse ha quedado-- reducida a unos límites, que si bien siguen siendo graves y desde luego-- lamentables, encajan dentro de lo generalmente contabilizado en cuanto -- a otras delincuencias internacionales.

En el transcurso del mes de septiembre de 1973 y bajo la Convocatoria -- de la Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI) tuvieron -- lugar en Roma, tanto una Conferencia Diplomática como una Asamblea Ex--- traordinaria del propio organismo.

En una y otra reunión habrían de tratarse de las medidas complementarias que deberfan tomar los Estados a fin de hacer efectivas las previsiones-- de los Convenios de la Haya de 1970 y Montreal de 1971, sobre represión-- del apoderamiento ilícito de aeronaves y represión de actos ilícitos con-- tra la seguridad de la Aviación Civil, respectivamente.

Esta Conferencia de Roma contempló diversos proyectos presentados por -- las Delegaciones de Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia y por la ---- URSS. En ambos se establecían medidas para sancionar a los Estados que-

incumpliesen, en cuanto a la navegación aérea, sus compromisos internacionales.

La Conferencia Diplomática de Roma no llegó a adoptar acuerdo alguno -- de orden positivo, si bien se redactó un documento denominado "Protocolo complementario al Convenio de represión de actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971". Este documento puede servir de base para trabajos futuros, -- aún no coronados por el éxito.

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

- 1.- El delito que hemos venido estudiando debe denominarse APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVE, tal como lo hace el Convenio de Tokio, Sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos Abordo de las Aeronaves y el Convenio de la Haya celebrado en diciembre de 1970 para la represión del mismo debiéndose deshechar cualquier otra denominación.
- 2.- EL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVE, es un delito eminentemente -- Internacional y aeronáutico que atenta en contra de la libre comunicación de los pueblos.
- 3.- En el ámbito nacional debe considerarse como un delito de carácter federal y debe aplicarse el artículo 170 del Código Penal y para toda la República en materia federal, descartándose por completo la aplicación del artículo 146 del mismo código, que se refiere a la piratería.
- 4.- El bien jurídico protegido en el Apoderamiento Ilícito de Aeronave, es la seguridad de la aviación civil internacional y la libre comunicación entre los pueblos.
- 5.- Del estudio de las legislaciones de los diferentes Estados que tra

tan el delito, concluimos que existe una grave preocupación por erradicar este ilícito penal, ya que, menoscaba la confianza que los pueblos han depositado en el transporte aéreo.

6.- La navegación aérea es fuente de innumerables delitos creando conflictos de Derecho Internacional porque plantea problemas que rebasan el ámbito de Derecho Nacional ya que al atravesar la aeronave en muchos países diferentes a aquel bajo cuyo pabellón navega, origina una superposición de las respectivas competencias de los países de los cuales el aparato transita desde que el vuelo principia hasta que termina.

7.-La legislación Penal Mexicana como la de los demás estados ha previsto tales problemas proporciona solución (Código Penal artículos 10. al -- 50; Ley de Vías Generales de Comunicación art. 309)

Lo que nos enfrenta a una pluralidad de soberanías de carácter nacional originando así disparidad de las legislaciones nacionales sobre la materia.

8.-Del estudio de las legislaciones de los diferentes Estados que tratan el delito, concluimos que existe una grave preocupación por erradicar este ilícito penal, ya que menoscaba la confianza que los pueblos han depositado en el transporte aéreo.

9.-Los Organismos de carácter internacional públicos y privados que se --

encuentren vinculados de una u otra manera, a la actividad aviatoria-- han unido esfuerzos jurídicos internacionales que reglamenten y erradiquen dicho delito.

10.-Consideramos que las buenas intenciones de algunos organismos internacionales, así como la de algunos tratadistas que han logrado reglamentar este delito a nivel internacional, sólo podrá llevarse a la -- práctica cuando todos los Estados Contratantes, conscientes de evi--- tar la delincuencia internacional cooperen más estrechamente dejando a un lado sus diferencias políticas y económicas y en base a una solidⁱdad internacional, lleguen a lograr un orden justo para todos los pueblos del mundo.

11.-Las medidas de seguridad que se tomen en los aeropuertos y en las propias aeronaves para prevenir el delito, deberán ser lo más eficientes y sencillos posible, a fin de no afectar el transporte aéreo internacional, debiéndose unir los esfuerzos de los gobiernos de los Estados, de las Compañías Aéreas y de los organismos especializados.

12.- La Organización de Aviación Civil Internacional debe preparar y proponer, y las Naciones Unidas adoptar, una serie de medidas de seguridad que los distintos Estados deberían imponer con carácter obligatorio para preservar la Aviación Civil en su carácter de Comunicación-- Internacional entre los pueblos del mundo.

13.- Dado que la actividad aeronáutica se despliega principalmente en el ámbito internacional, y que la diversidad de Estados en que se lleva a cabo pueden verse afectados de varios modos por aquellos actos que impidan su normal funcionamiento y necesario desarrollo, se ha visto la conveniencia de que todos ellos colaboren con sus esfuerzos disponibles para alcanzar tales propósitos. De aquí la creación de normas de Derecho Internacional que entre otras cosas conminan a dichos Estados a crear y aplicar todas aquellas medidas tendientes a la prevención y a la represión de los actos que ponen en peligro dicha actividad.

14.- El primer instrumento internacional importante para tales efectos -- lo es el Convenio de Tokio de 1963, el cual adolece de ciertos defectos como: la obscuridad de sus disposiciones sobre su propia obligatoriedad, las imperfecciones técnico-jurídicas en materia de jurisdicción, la timidez de sus disposiciones relativas a extradición, - la vaga caracterización del delito de apoderamiento ilícito de aeronave, sin embargo tiene indiscutible mérito de fijar los lineamientos más importantes para definir el delito de apoderamiento ilícito de aeronave, que por ser el de más frecuente realización en el mundo actual ha llegado a constituir el principal objeto de regulación de los posteriores tratados sobre materia aeronáutica.

Este Convenio confiere además facultades al comandante de la aeronave

ve, asó como prevee facultades y obligaciones para los Estados en relación a la prevención del delito y juzgamiento de los culpables.

15.-En Convenio de La Haya de 1970 supo aprovechar las experiencias anteriores y las enriqueció en los siguientes puntos; una perfilación más precisa del delito de apoderamiento ilícito de aeronave, consideración de los casos de tentativa presumible del mismo y de todos aquellos actos de violencia contra pasajeros y tripulación de la aeronave con motivo de los actos precedentemente mencionados, conveniente ampliación del concepto de una aeronave en vuelo. Categórica y por tanto indubitable determinación de la obligatoriedad del Convenio mismo; afinación de los preceptos relativos a la jurisdicción penal que deben ejercer los Estados partes; establecimiento de la obligación para éstos de incluir los delitos caracterizados entre los que habrán de dar lugar a la extradición en todo tratado que hayan de celebrar en lo posterior.

16.-El Convenio Internacional sobre ilícitos aeronáuticos más recientemente celebrado, el Convenio de Montreal de 1971, tiene como principal mérito en relación al que lo precedió la ampliación del catálogo de los ilícitos referidos, ya que determina como materia sobre la que quedan obligados los Estados Contratantes a tomar medidas punitivas y preventivas necesarias a todos aquellos que no sólo de manera directa, sino indirecta también, ponga en peligro la seguridad de la aeronave, hállese esta en vuelo o en servicio.

17.- Sería deseable que prosiguiendo los intentos realizados en septiembre de 1973 en Roma, por la Organización de Aviación Civil Internacional, se acepte por los Estados la aplicación de las disposiciones contenidas en los Convenios de Tokio de 1963, de la Haya de --- 1970 y Montreal de 1971.

Probablemente a esta acción se considera muy conveniente fomentar la realización de tratados bilaterales o multilaterales sobre la represión de apoderamiento ilícito de aeronaves y de los atentados -- contra la seguridad aérea. Se hace preciso que los países incorporen a su Derecho Positivo vigente las medidas de represión establecidas en el ámbito internacional por vía convencional, utilizando -- para ello cualquiera de estos procedimientos.

Su inclusión como infracción en los Códigos Penales.

Su introducción como delito aeronáutico en la Legislación específica sobre Aviación Civil.

Promulgación de leyes especiales para su represión y enjuiciamiento.

BIBLIOGRAFIA

- CASTELLANOS TENA, Fernando. "Lineamientos de Derecho Penal"
Editorial Porrúa, México 1969.
- CABAÑELLAS TORRES, Guillermo. Diccionario Jurídico Elemental
Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina, Edic. 12a. 1979.
- CUELLO CALON, Eugenio. "Derecho Penal" (parte general)
Novena Edición, Editora Nacional México
co, 1975.
- DE PIÑA, Rafael. Diccionario de Derecho
Editorial Porrúa, México, 1983
- MAPELLI, Enrique. "El Apoderamiento ilícito de Aeronaves"
Madrid, Tecnos, 1973.
- QUILLET. Diccionario Enciclopédico
Editorial Argentina, Aristides Qui llet
Buenos Aires, Edición 1968
- VIDELA ESCALADA, Federico. "Derecho Aeronáutico" Tomo I
Editor Víctor P. de Zavalia, Buenos Aires,
1969.

REVISTAS, JORNADAS Y CONFERENCIAS

- FRANCOZ RIGALT, Antonio "Los Delitos cometidos a Bordo de Aeronaves de Transporte Internacionales" Revista Criminalia, año XXVIII, México - 1962.
- FOLCHI, Mario O. "Apoderamiento Antijurídico de Aeronaves en Vuelo" Revista de Derecho Penal y Criminología No. 2, de Abril-Junio 1970, Buenos Aires Argentina.
- LLOYD W. SINGER "American Society for Industrial Security" Capítulo México, A.C., Seguridad y Protección, Julio-Agosto 1980, No. 6.
- MAPELLI, Enrique "Los Delitos Aeronáuticos y el Derecho Internacional. Discurso leído el 12 de Junio de 1975, La Coruña.
- MINOR, W. William Skyjacking Crime Control Models. The Journal of Criminal Law Criminology 66 (1) 94, 1975.
- PINO M., Jacinto "Los delitos en las Convenciones Internacionales de Derecho Aereo" (Cuadro comparativo), Octubre 1977.
- TAPIA SALINAS, Luis y MURILLO RIVERA, Fernando "Medidas para la Sanción de los Actos Ilícitos contra la Navegación Aérea" Anteproyecto de ponencia. X Congreso México-Guanajuato, 15-27 de Septiembre de 1974 Instituto Hispano Luso Americano de Derecho Internacional. Publicación de la Secretaría General, Madrid 1974.
- IV JORNADAS ARGENTINAS DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL.
Comando General de la Fuerza Aerea. Buenos Aires, Argentina, 1975.

TEXTOS LEGALES

CONSTITUCION POLITIA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
de 5 de Febrero de 1917.

CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL
de 30 de Agosto de 1928.

CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA DE FUERO CO-
MUN, Y PARA TODA LA REPUBLICA EN MATERIA DE FUERO FEDERAL
de 2 de enero de 1931.

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION
de 19 de Febrero de 1940

CONVENIO SOBRE INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A
BORDO DE LAS AERONAVES.
Tokio, 14 de Septiembre de 1963.

CONVENIO PARA LA REPRESION DE ACTOS ILICITOS CONTRA LA SEGUI-
RIDAD DE LA AVIACION CIVIL.
Montreal, 23 de Septiembre de 1971.

CONVENIO PARA LA REPRESION DEL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONA-
VES.
Haya, 16 de Diciembre de 1973.

MANUAL DE SEGURIDAD DE LA O.ACI, RESOLUCION A-17-10
16 al 30 de Junio de 1970.

REGLAMENTO DE ADMINISTRACION AEROPORTUARIA
Diario Oficial 16-VII-1975.

REGLAMENTO DE OPERACION DE AERONAVES CIVILES
22 de Noviembre de 1950.

REGLAMENTO DE LA LEY FEDERAL DE ARMAS DE FUEGO Y EXPLOSIVOS D.O.
6 de Mayo de 1972.