



# Universidad Nacional Autónoma de México

---

---

FACULTAD DE DERECHO

LA REGULACION JURIDICA DE LOS DELITOS  
COMETIDOS EN CONTRA DE LA AVIACION CIVIL.

**T E S I S**

Que para obtener el Título de  
LICENCIADO EN DERECHO  
P r e s e n t a

**MARIO ALBERTO MEDINA GOMEZ**

México, 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.

# I N D I C E

PAG.

Introducción	1
Capítulo I	3
1. 1. Concepto y clasificación de los delitos en la doctrina y en la Ley.	
1. 2. Concepto y clasificación de los cuasidelitos en la doctrina	35
1. 3. Delitos especiales. Su contenido	45
Capítulo II	52
2. 1. Concepto y clasificación de Derecho Aereo	53
2. 2. Naturaleza jurídica de la aeronave	62
2. 3. Naturaleza jurídica del espacio	68
2. 4. Concepto de aviación civil	74
Capítulo III	76
3. 1. Antecedentes generales.	
3. 2. Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves, Tokio, 1963	80
3. 3. Convenio sobre la represión y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves, La Haya, 1970.	102
3. 4. El convenio del Canada, Montreal 23 de septiembre de 1971.	122
3. 5 La extradición del delincuente	141
Capítulo IV	149
4. 1 Antecedentes generales	150
4. 1. 1. Ley de Aeronáutica Civil	151
4. 1. 2. Ley de Vías generales de comunicación.	153
4. 2. Aspectos constitucionales	159
4. 2. 1. Ley orgánica de la administración pública federal.	163
4. 2. 2. Ley aduanera	168
4. 2. 3. Código sanitario de los Estados Unidos Mexicanos.	185
4. 3. Diversos ordenamientos con aplicación en la materia de aviación civil.	194
4. 3. 1. El código penal mexicano	194

4.3.2	Reglamento Sanitario Internacional	200
4.3.3.	Decreto que crea el Comité Nacional de seguridad aeroportuaria, para prevenir el apoderamiento ilícito y sabotaje de aeronaves utilizadas en la red de rutas aéreas del país.	215
4.3.4.	Reglamento interior del Comité Nacional de seguridad aeroportuaria.	222
4.3.5.	Reglamento y decretos de esta materia	227

<b>Conclusiones</b>	<b>237</b>
---------------------	------------

<b>Bibliografía</b>	<b>240</b>
---------------------	------------

<b>Ordenamientos legales consultados</b>	<b>242</b>
--	------------

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

La aviación civil como medio cada vez más usual de las comunicaciones, evidentemente al igual que cualquier otro medio de comunicación no escapa del hecho de convertirse en blanco de alguna de las tantas figuras delictivas contempladas en las diversas legislaciones que existen en el mundo, cosa que diariamente se ve manifestada en el hecho, de no dejar de ser la noticia con que se recibe el día.

Pudiera pensarse que, el número de dichos ilícitos se ha disminuido notablemente pero ello posiblemente se deberá en buena parte a la aparición de otras figuras cuya mención es sobradamente conocida.

A lo largo de este trabajo, el cual nace a raíz de esas notas diarias mencionadas con anterioridad, podemos ver cuán interesante se torna este fenómeno, motivo por el que trataremos de aportar con la sencillez de nuestros conocimientos, un pequeño grano de arena que auxilie a poder disminuir toda esa serie de

actividades nocivas, tanto como ajenas a un mundo civilizado.

# C A P I T U L O

## I

### 1. De los Delitos.

- 1.1 Concepto y Clasificación de los Delitos en la doctrina y en la Ley.
- 1.2 Concepto y Clasificación de los Cuasidelitos en la Doctrina.
- 1.3 La denominación Delitos Especiales.- Su contenido.

## 1.1 CONCEPTO Y CLASIFICACION DE LOS DELITOS EN LA DOCTRINA Y EN LA LEY.

Desde los albores de la humanidad, en todas las épocas, en todos los lugares, y en todas las civilizaciones, han existido - - siempre actitudes humanas objeto de rechazo, empero esas actitudes lentamente y con el paso del tiempo, se han ido ampliando y afinando en extensión. Así mismo, pocas fueron desde un principio las conductas humanas objeto de una desaprobación colectiva, ya que en las primeras manifestaciones de convivencia social, los motivos que trajeron consigo una manifestación tribal fuera ésta con carácter positivo o negativo eran aquéllas que ofendían las creencias mágicas, esto es las supersticiones, hechicerías, costumbres ancestrales en donde los brujos, magos o sacerdotes fueron los principales exponentes.

En estas agrupaciones primitivas, no se señala aún un concepto destinado de lo que hoy estimamos como delito, pues las violaciones a los tabús mágicos, tenían más bien la naturaleza de lo que las religiones actuales han considerado como un pecado en -



aquéllos tiempos y, por lo tanto las acciones derivadas de esa violación o violaciones a tales normas tenían un carácter exclusivo, religioso, ya que esto consistía en retirar la protección de los dioses.

La idea del delito nace unida a la del Estado, en virtud de que ambas se nutren de las mismas esencias en sus rutas históricas, por lo que una breve reseña acerca de la evolución de la idea del delito inicia en el antiguo Oriente, en donde la mano de los soberanos o emperadores, era la que indicaba los hechos estimados ofensivos a la divinidad y correspondía a ellos el imponer la pena por la desobediencia a esos principios.

En el Imperio Chino, el Emperador representaba la divinidad y sus órdenes eran leyes absolutas y ésta no admitía diferencia entre la intención y la negligencia.

En la India el espíritu del Dios exigía una obediencia ciega y su castigo estaba inspirado en principios ascéticos, por lo que es así como podemos pasar por varias culturas de oriente y to-

das poseen las mismas características, la desobediencia a los dioses y la venganza divina, los cuales eran los signos primeros a la idea de un delito y de la pena en el antiguo Oriente.

El paso del tiempo transcurre y otras grandes civilizaciones como la Griega, comienzan a florecer por medio de eminentes pensadores en donde destacan con lo maravilloso de sus ideas, Aristóteles, Sócrates, Platón, quienes empiezan a señalar los primeros valores jurídicos, acerca de un concepto de delito.

Los romanos, hacen entrega de su pensamiento acerca de lo que era el delito por medio de admirables definiciones sobre delitos en particular, destacando entre ellas la del hurto, y trazada ésta por manos de Paulo y que dice: "Contrectatio rei fraudulosa lucri faciendi causa, rei ipsius rei vel etiam usus possessionisve" apoderamiento abusivo de cosa ajena, tanto en sí mismo como su simple posesión<sup>(1)</sup> palabras que por la maes

---

(1) Derecho Penal Parte General. - Bernaldo Constancio de Quiroz. - Pág. 65. Editorial José M. Cajica. - Puebla, Méx. - 1948.

tría con que fueron entregadas siguen aún repitiéndose, más si esto, lo hizo también, y acaso por no habérselo propuesto, el Derecho Romano, jamás entregó una noción general acerca de lo que ellos estimaban como delito.

La primera definición de delito se encuentra siete siglos después en el Código Castellano de las Siete Partidas casi a mitad del Siglo XIII, formado, no sólo ya en pleno desarrollo del Renacimiento del Derecho Romano, sino además también en pleno desarrollo de la filosofía escolástica habituada a manejar los conceptos más sutiles y delicados como el siguiente: "Malos fechos que se fazen a placer de la una parte e a daño e deshonra de la otra"<sup>(2)</sup>

Palabras muy poco seguras, pero que el maestro Roldán, el Penalista de las Siete Partidas se atrevería a fijar prematuramente, y ciertamente así es el delito, pero evidentemente son así -

---

(2) Op. Cit. Pág. 66.- Constancio de Quiroz, Bernaldo.

otras muchas malas acciones, simplemente molestas o negativas que, ni entonces ni hoy, penan las leyes; aquí es donde se empieza a distinguir el género próximo más no la última diferencia.

Encontrada lo que nos dá el principio de las primeras definiciones del delito, señalamos entonces el significado de la palabra Delito la cual deriva del verbo latino "delinquere", que quiere decir apartarse del buen camino, alejarse del sendero señalado por la Ley. <sup>(3)</sup>

La marcha del tiempo nos desvía a un avance en los estudios filosóficos, llegando a su vez la Revolución Francesa, junto con ellos llega el Código 3 de Brumario del año IV (25 de octubre de 1795), el cual trae consigo nuevas palabras que nos entregan este concepto que dice así: "Es delito hacer lo que prohíben o no hacer lo que mandan las Leyes que tienen por objeto -

---

(3) Lineamientos Elementales de Derecho Penal.- Fernando Castellano T.- Pág. 125 Parte General.- Editorial Porrúa.- 1980.

el mantenimiento del orden social y la conservación de la paz pública", que comparada esta definición con la de las Siete Partidas se vislumbra un notorio progreso con la aparición de las formas de la conducta, como es la acción, que en análisis de su simple terminología nos señala un movimiento, es decir, con esto un hacer, y el de la omisión que será lo contrario un no hacer,<sup>(4)</sup> siguiendo con la anterior definición distinguimos que ya existe una diferencia entre el transgredir a la Ley Moral y el transgredir a la Ley Jurídica. Por lo tanto, la anterior definición ya nos dá lugar, para poder hablar de los elementos que son esenciales en el concepto de delito y se ven generalizados en el Apotegma "Nullum Crimen Nulla Pena Síne Lege" (no hay crimen sin pena ni Ley).<sup>(5)</sup> Recogido en la parte dogmática de las Constituciones Políticas, que a partir de entonces se promulgan poniendo con esto fin a la arbitrariedad judicial.

---

(4) Constancio de Quiroz, Bernaldo. Ibidem. Pág. 66

(5) Idem. Pág. 42

La Constitución Española al ser restablecida da origen así al - Código Penal de 1822 que empieza a realizar un análisis desde el punto de vista de la imputabilidad y culpabilidad, dando lugar a una noción general de la infracción penal en dos especies dis tintas.

El Delito y la Culpa, entregado para cada cual una definición, - pero en esta ocasión, nos ocuparemos únicamente del primero por ser este el punto medular de nuestro estudio actual: "comete el delito el que libre voluntariamente y con malicia hace u - omite lo que la Ley prohíbe o manda bajo una pena"<sup>(6)</sup>. Este - concepto tiene gran parecido a la última que señala el Código - 3 de Brumario, en este, encontramos algo interesante, como es esa libre determinación para poder proyectar una conducta sea - esta positiva o negativa.

Transcurrido el tiempo y alrededor de la mitad del Siglo XIV - la mayoría de los autores rehusan entregar un concepto más pu

---

(6) Op. Cit. Pág. 66.- Constancio de Quiroz, Bernaldo.

ro acerca de lo que es el delito, con las rarísimas excepciones de los Códigos Portugueses y Suizos que proporcionan las mismas definiciones ya dadas con anterioridad, es por eso que omitimos mencionarlos, toda vez que hemos ido recorriendo diversas corrientes en cuanto a la búsqueda de un concepto de delito, podemos ver que a lo largo de la evolución de nuestra ciencia - han nacido definiciones con contenido sociológico, histórico y jurídico, más estos no se han reunido en un sólo concepto, sino hasta finales del pasado siglo y principios del presente.

Regresando a la búsqueda, nos encontramos a finales del Siglo XIX donde empiezan a florecer las diferentes corrientes representadas por las Escuelas Clásica, Positiva y Tercera Escuela, por lo que grandes fueron los esfuerzos realizados por los tratadistas del Derecho Penal del siglo pasado, para esclarecer y precisar el contenido que debería acotar el concepto de delito.

De esta forma, iniciaremos con la doctrina de la Escuela Clásica. Es representada por Francisco Carrara, uno de sus máximos exponentes, al que, la mayoría de los estudiosos del Dere

cho Penal, considera como el creador de una de las mejores definiciones de delito, pues afirma, "Es la infracción a la Ley -- del Estado, promulgada por la seguridad de los ciudadanos, resultante de un acto positivo, moralmente imputable y política --  
(7)  
mente dañoso".

Por la enorme aportación del concepto de delito de F. Carrara, a la Ciencia Penal, es pertinente hacer un breve comentario -- acerca de su naturaleza. En primer lugar, distingue la relación político-social que existe entre Estado y ciudadano; éste, goza -- de la protección de la Ley de aquél, por tanto su transgresión es un acto positivo, que pone en peligro la coexistencia social, pues altera y perturba el orden establecido. Luego, esta protección emanada del jus imperii estatal, va dirigida, indudablemente al hombre, al ser humano como factor integrante de cualquier forma societaria, más que a un bien eminentemente material, así como a su vez descarta la simple analogía como un --

---

(7) Lineamientos Elementales de Derecho Penal. Fernando -- Castellanos. Editorial Porrúa. México 1980. Pág. 58.



medio de aplicación de la Ley Penal para que finalmente entregue potestad única de ser agente activo o sujeto de un delito de la Ley Penal, al anteponer una capacidad moral como precedente esencial de la capacidad o como él le llama, imputabilidad moral.

La Segunda Escuela o Corriente fué la positivista, en donde sus principales exponentes son Enrique Ferri y Rafael Garofalo, diciendo éste último acerca del Delito que: "es la violación de los sentimientos altruistas de probidad y de piedad en la medida media indispensable para la adaptación del individuo a la colectividad"<sup>(8)</sup>.

Miembro distinguido también de la Escuela Positiva Enrique Ferri nos dice acerca del delito, que este es "una acción punible detenida por móviles egoístas que lesiona los sentimientos medios de la moral colectiva y pone en peligro las formas de co -

---

(8) Derecho Penal Especial.- Paulino Machorro Navarro.- Pág. 37. Editorial Artes Gráficas.- México, D.F. 1946.

existencia social".<sup>(9)</sup>

Conforme a este último pensamiento distingüimos que pueden -- existir dos tipos de delincuencia, la natural resultante de la violación de los sentimientos morales medios y la evolutiva, que -- se refiere a la perturbación de las formas fundamentales de coexistencia social, asimismo el último que aparece es Veccaria, el cual aplica el materialismo histórico al Derecho Penal, ya -- que el delito no tiene vida propia fuera de la Ley y que en todo caso representaba un acto peligroso para la organización social de acuerdo con los intereses de la clase social dominantes.<sup>(10)</sup>

Ya sea que se considere al delito como la violación de un deber o de un derecho, o la violación de los sentimientos morales me dios o solamente de los sentimientos de piedad o probidad, o -- quizás simplemente se le considere un medio, que lesiona las -- formas fundamentales de coexistencia social, en cualesquiera de estas manifestaciones de nacimiento o aparición del delito, este

---

(9) Nociones de Derecho Penal. - Carlos Franco Sodi. - Pág. 56  
Editorial México. - México, D.F. 1940

(10) Idem. Pág. 57

deberá estar previsto en una ley en donde resulte que desde una referencia general y abstracta, es siempre un acto u omisión -- sancionado por la Ley.

Es por eso que hacemos mención a una de las distinciones más importantes que hace la Escuela Positiva siendo esta entre Delito Natural y Legal.

Es delito natural la lesión de aquella parte del sentido moral -- que consiste en los sentimientos altruistas fundamentales (Piedad y Probidad).

Que según la medida en que se encuentren las razas superiores - la medida es necesaria para la adaptación del individuo a la sociedad; los sentimientos altruistas de Piedad y Probidad. (11)

---

(11) Estas remiten a fuerzas por las agresiones a la vida, por medio de cualquier mal físico a diferencia de la probidad -- que son las agresiones violentas en contra de la propiedad, - siendo las no violentas las que no son directamente agresiones en contra de la propiedad, abusos, insolvencia, etc.

En cuanto al Delito Legal, es toda acción que amenaza al Estado, que ataca al poder social sin un fin político o que lesiona la tranquilidad pública, los Derechos Políticos, el culto, la moral pública, o la legislación particular del país. <sup>(12)</sup>

La Tercera Escuela que fué una sociedad del positivismo crítico, y sus representantes fueron Carnavele y Alimena, aunque - mal llamada Tercera Escuela, ya que más bien respondía a una sociedad, como lo sostenían sus propios representantes al decir que ésta surgió "por una necesidad de distinción aunque ésta fuese irrelevante y transitoria". <sup>(13)</sup>

Entrados a principios del presente siglo, el delito empieza a ver florecer un concepto propio, mismo que es entregado por diferentes estudiosos del Derecho Penal. Por lo que grandes fueron los esfuerzos realizados para así poder precisar el contenido que de-

- 
- (12) Derecho Penal.- Raúl Carrancá y Trujillo.- Pág. 157.- Editora Robredo.- México, D.F.- 1978.
- (13) Apuntamientos de la Parte General de Derecho Penal.- Celestino Porte Petit.- Pág. 44.- Editorial Porrúa.- México,- D.F.- 1980.

bería de tener el concepto de delito y es por lo que existen tantos conceptos y definiciones de delito, como autores hay; iniciando con:

Ernesto Von Beling quien se ocupa de la definición del delito, diciendo lo siguiente: "acción típica antijurídica, culpable, susceptible bajo una sanción penal adecuada y que satisfaga las condiciones objetivas de penalidad"; concepto que se encuentra plasmado en su obra *Die Lehre vom Verbrechen*.<sup>(14)</sup>

Por otra parte, el estudioso del Derecho Penal Max Ernesto Mayer, vierte su concepto acerca del delito señalando que es un "acontecimiento típico antijurídico e imputable", observando una particularidad del autor quien emplea la palabra imputable en el amplio sentido de la culpabilidad y por ello no define esencialmente su concepto del delito a diferencia del concepto de Beling, su concepto sugiere la necesidad de intercalar un nuevo carácter de las infracciones penales.<sup>(15)</sup>

(14) Manual de Derecho Penal Parte General. - Francisco Pavón Vasconcelos. - Pág. 142. - Editorial Porrúa. - México, D.F.

(15) La Ley y El Delito. - Luis Jiménez de Asúa. Pág. 206. - Editorial Sudamericana, Buenos Aires. - 1980.

Otro excelente penalista de nacionalidad Alemana, cuyo tratado -  
fué traducido a la Lengua Española al poco tiempo de haberse -  
publicado, reduce ampliamente su concepto acerca del delito, ex-  
presando que es "una acción típicamente antijurídica y culpa -  
(16)  
ble". Finalmente hacemos mención al concepto que expone  
Luis Jiménez de Asúa acerca del delito, y dice: "acto típica -  
mente antijurídico y culpable, imputable a un hombre y sometido  
(17)  
a una sanción penal."

Es así como hemos intentado mostrar una pequeña visión de la -  
vida del Delito y es por lo que en los diferentes conceptos, an -

---

(16) Derecho Penal Parte General.- Edmund Mezger.- Pág. 77  
Editorial Bibliográfica.- Argentina, Buenos Aires.- 6a. Edi-  
ción 1955.

(17) Al definir la infracción punible, interesa saber al Autor es-  
tablecer todos los requisitos, aquéllos que son constantes y  
los que aparecen variables, en este aspecto el Autor seña-  
la que el Delito es el acto típicamente antijurídico, culpa--  
ble sometido a veces a condiciones objetivas de punibilidad  
e imputable a un hombre y sometido a una sanción especial,  
entonces a su juicio las características serían actividad, -  
adecuación típica antijurídica, imputabilidad, culpabilidad, -  
penalidad y en ciertos casos condición de penalidad.

teriormente señalados, podemos distinguir que el delincuente -- vulnera a la norma que precede a la Ley Penal, ésta crea el Delito mientras la norma de cultura, concepto social base de la convivencia humana, crea la acción antijurídica.

Ahora bien, si numerosos códigos modernos no han definido el Delito, nuestros Códigos Penales han procedido distintamente, -- sólo el proyecto de 1949, ha optado por no definir lo que debe entenderse por delito; en cuanto al Código Penal de 1871, nutrido del español, lo señala como "la infracción voluntaria de una Ley Penal, haciendo lo que ella ha prohibido o dejando de hacer lo que manda" (concepto casi idéntico al de acciones y omisiones voluntarias penadas por la Ley).

(18)

---

(18) Código Penal Mexicano de 1871, Artículo 1o., Código Penal Español de 1870, Artículo 1o., Código Penal de México, fué ordenada su publicación de 7 de diciembre de 1871 y entró en vigor el 1o. de abril de 1872; Código Penal Español, también llamado Código Carlista; fué publicado el 2 de marzo de 1875, en la Ciudad de Tolosa siendo copia del Código Penal de 1850.

En cuanto al Código Penal de 1929, lo conceptúa, como "la lesión de un derecho protegido legalmente por una acción penal", -  
(19)  
fijando este como tipos legales los catalogados en el mismo; de definición incompleta por cuanto no circunscribe el delito dentro -  
del radio de las acciones humanas, por que mira exclusivamente a sus efectos, así como por que no comprende a los delitos de peligro igualmente por que hay delitos que no atacan derechos sino bienes.

El Código Penal de 1931, que deja sin efectos el de 1929, publicado en el Diario Oficial de la Federación, el día 14 de agosto de 1931, nos dá el concepto legal de delito, al señalar en su -  
Artículo 7o., "delito es el acto u omisión que sancionan las le-  
(20)  
yes penales".

---

(19) Artículo 11o. Código Penal de 1929.- Siendo su antecedente, el Proyecto de Código Penal de 1923, para el Estado de Veracruz. Se terminó su elaboración según antecedente el 2 de septiembre de 1929, entrando en vigor el 15 de Diciembre de 1929.

(20) Código Penal de 1931, Artículo 7o.



En resumen podemos señalar para concluir que los caracteres - constitutivos del delito, según el Código Penal son: tratarse de un acto u omisión, en una palabra, de una acción, de una conducta humana y estar sancionado por las Leyes Penales.

Clasificación de los Delitos en la Doctrina y en la Ley.

Tomando en consideración las diferentes corrientes sostenidas - por diversos estudiosos del Derecho Penal, encontramos las clasificaciones de los delitos, e iniciamos con el Derecho Penal -- Alemán que señala lo siguiente:

"Una acción conminada con encierro hasta cinco años; con prisión o con Pena Pecunaria superior a ciento cincuenta marcos - alemanes o simplemente con pena pecunaria, es un Delito"

"Una acción conminada con reclusión o encierro por más de cinco años es un crimen"

"Una acción conminada con arresto o con pena pecunaria hasta -

ciento cincuenta marcos alemanes, es una contravención"<sup>(1)</sup>

El Derecho Penal Alemán antiguo había establecido una división Penal de los hechos punibles, esto es, no una división material de los mismos en la parte especial, con arreglo al bien jurídico lesionado en todo caso, sino una división general de acuerdo con el hecho cometido.

El antiguo Derecho Penal Alemán, dividía las acciones punibles en "Causas Mayores" y "Causas Menores", a esta bipartición corresponde el Artículo 105 de la "Constitutio Criminalis Carolina", de 1532, de acuerdo con el criterio sustentado por los escritores italianos como Julius Claurus, los juristas sajones - del Siglo XII y muy especialmente Carpason, hicieron una sola.<sup>(2)</sup>

La época de la luz distinguió por lo tanto, entre "Crímenes" - que se dirigían contra los derechos naturales, "vida, libertad, etc."; delitos que afectaban solamente los derechos nacidos del

---

(1) Derecho Penal Parte General. Edmund Mezger. Pág. 96 y 97.- Editorial Bibliográfica Argentina. 6o. 1954.

(2) Ibídem. Pág. 96.

Contrato Social (Propiedad), y simples contravenciones de policía, aunque el derecho general para los Estados de Prusia de 1794, habla en forma unitaria de crímenes. (3)

La tripartición actual (tricotomía) se remonta a la clasificación que se seguía en Francia desde 1871. Esta tenía en cuenta la gravedad de la pena conminada; crímenes, delitos y contravenciones. El Code Penal de 1810 (Art. 1o. y Art. 464) hizo la misma tripartición determinante, a la vez, de la competencia de los tribunales; los crímenes corresponden a las "Cours D'assises" (Tribunales de Jurados), "Los Delits" a los tribunales correccionales (Cámara de Justicia Penal) y la "Contraventions" (4) Tribunaux de Police (Jueces Individuales).

Otra clasificación que han adoptado los estudiosos del Derecho Punitivo, es la clasificación (Bipartita) un tanto más simple pero más adecuada, para distinción de las infracciones penales, -

---

(3) Ob. Cit. Pág. 96.

(4) Ob. Cit. Pág. 98.

esta clasificación entiende como delito lo que la otra clasificación comprende como crímenes y delitos, y por falta, las violaciones, de acuerdo con la tripartita, a los reglamentos de policía.

A las anteriores clasificaciones dan por llamarles, algunos autores, "en función a su gravedad", tomando en cuenta las características de la infracción penal. En México, tanto la clasificación tripartita como la bipartita, carecen de importancia, en virtud de que los códigos penales se ocupan únicamente de los delitos, toda vez que las faltas corresponden a las autoridades administrativas.

En función a la manifestación de voluntad, los delitos se clasifican como de acción y omisión, los primeros se cometen mediante un comportamiento positivo en donde se viola una Ley Prohibitiva, en los delitos de omisión, se infringe una ley dispositiva o sea la no ejecución de algo ordenado por la Ley a diferencia, como ya lo señalamos, de los de acción, en donde se viola una ley prohibitiva.

Los delitos de omisión suelen dividirse en delitos de simple omisión y de comisión por omisión también llamados de omisión impropia.

Un delito de simple omisión es la ignorancia a una actividad jurídicamente ordenada, independientemente del resultado material que produzca esa ignorancia, es decir, se sanciona la omisión misma.

Bettioli, considera delitos de omisión impropios a aquéllos cuyo resultado es consecuencia de una omisión; fórmula que se caracteriza en la producción de un cambio en el mundo exterior, mediante la negativa de algo que el derecho ordena hacer. (5)

En los delitos de simple omisión hay una violación jurídica, un resultado puramente final, mientras, en los de comisión por omisión, además de la violación jurídica, se produce un resulta-

---

(5) Apuntamientos de la Parte General. Celestino Porte Petit. Pág. 311. Editorial Porrúa.- México, D. F. 1980.

do material. En los primeros se viola una Ley dispositiva, a diferencia de los de comisión por omisión, en donde se viola una Ley dispositiva y una prohibitiva.

En cuanto al resultado encontramos otra clasificación; aquí el delito según el resultado que produce, obtiene una división, que será: "Delitos Formales y Materiales", a los primeros, también se les conoce como delitos de simple actividad o de acción, y son llamados delitos de resultado.

En los delitos formales, se agota el tipo penal en el movimiento corporal, o en la omisión del agente, no siendo necesario para su integración la producción de un resultado externo, son delitos de mera conducta, en donde se sanciona la acción ( u omisión) en sí misma.

Los delitos materiales se integran mediante la producción de un resultado material. Por el daño que causan en cuanto al bien jurídicamente protegido, los delitos obtienen otra división: "Delitos de Lesión y de Peligro". Los primeros causan un da-

ño directo y efectivo en razón a la norma protegida jurdicamente. Los segundos no causan daño directo, pero sí los ponen en peligro, el peligro consistirá en el riesgo inminente de sufrir -  
daño en los bienes jurídicos.

Por su derivación los delitos encuentran un lugar dentro de las múltiples clasificaciones que nos entregan diferentes autores, -  
dividiéndolos estos en: Instantáneos con efecto permanente, continuados y permanentes.

En los Instantáneos, la acción que los consuma se produce en -  
un sólo momento; el delito instantáneo puede realizarse mediante  
una acción compuesta de varios actos o movimientos. Para -  
dicha clasificación, se atiende a la unidad de la acción, si con  
ella se consume el delito, no importando a su vez que esa ac-  
ción, se descomponga en actividades múltiples, siendo impor -  
tante el momento consumativo; concepto que expresado en la --  
ley, es lo que dará la nota de delito instantáneo, este elemento  
típico se produce en un sólo instante.

Instantáneo con efecto permanente; aquél en donde el bien jurídico se destruye o se disminuye en un sólo momento, pero permanente en consecuencias nocivas del mismo.

Continuado, en este delito se dan varias acciones y una sola lesión jurídica, y es continuado en la consecuencia y discontinuo en la ejecución.

El Código Penal Mexicano previene el delito continuo en el Artículo 19.  
(6)

En cuanto al delito permanente, este es objeto de variadas posi

---

(6) No hay acumulación cuando los hechos constituyen un delito continuo o cuando en un sólo acto se violen varias disposiciones penales.

Se considera, para los efectos legales, delito continuo -- aquél en que se prolonga sin interrupción, por más o menos tiempo, la acción o la omisión que lo constituyen. En relación a este tipo de delito, el Código Penal de 1929, en su Artículo 31 con meritoria claridad agregaba; para apreciar la continuidad se deberá tener en cuenta no sólo las acciones materiales, sino la intención del delincuente.- Código Penal comentado.- Francisco González de la Vega. Editorial Porrúa.- México, D.F. 1981.



ciones, por lo que nos apegaremos a lo que señala en sí la mayoría de los autores diciendo que "existe un delito permanente cuando una vez integrados los elementos del Delito, la consumación es más o menos prolongada". En cuanto a conceptos, hemos de entregar algunos que sustentan autores como Maggiore, que dice es el delito de consumación indefinido, el delito que cura, cuyo tipo legal continúa realizándose hasta que intente alguna causa que lo hace cesar; por otra parte Beling dice que es "cuyo tipo se manifiesta, está prolongándose a través de un espacio de tiempo más o menos <sup>(7)</sup> largo".

Para el doctor Porte Petit, el Delito Permanente tiene los si -- guientes elementos:

- a) Una conducta o un hecho.
- b) Una consumación más o menos duradera, a su vez, es te elemento comprende tres aspectos; a saber:
  - 1) Un momento inicial, identificado con la compren -- sión del bien jurídico protegido por la ley.

---

(7) Apuntamientos de la Parte General de Derecho Penal.- Celestino Porte Petit. Pag. 385 y 386. Editorial Porrúa.- Mexico, D. F.- 1980.

- 2) Un momento intermedio, que va desde la comprensión del bien jurídico, hasta antes de la cesación del estado antijurídico y;
- 3) Un momento final, coincidente con la cesación del estado comprensivo del bien jurídico. (8)

Por cuanto a su elemento íntimo o culpabilidad; los delitos se clasifican en dolosos y culposos agregando algunos autores la preterintencionalidad; entendiendo por dolo cuando se dirige la voluntad consciente a la realización del hecho típico y antijurídico. En la culpa no se desea el resultado, más éste surge por una falta de prevención o cautela; la preterintencionalidad es -- cuando el resultado sobrepasa la intención.

Delitos simples y complejos; en los primeros, la lesión jurídica es única, en ellos, la acción determina una lesión jurídica-inecindible. Los complejos, son aquéllos en los cuales la figura jurídica consta de la infracción, de dos infracciones cuya lesión dá nacimiento a una figura delictuosa nueva superior en --

---

(8) Apuntamientos de la Parte General de Derecho Penal. - Celestino Porte Petit. - Pág. 388. Editorial Porrúa. - México, D.F. 1980.

gravedad a las que la componen, tomados aisladamente en este delito la misma Ley crea el compuesto como delito único.

Delitos unisubsistentes y plurisubsistentes; por el número de actos integrantes de la acción típica de los delitos se denominan unisubsistentes y plurisubsistentes, los primeros se forman por un sólo acto, mientras los segundos constan de varios actos, ex <sup>(9)</sup> presa Francisco Pavón Vasconcelos, que el delito plurisubsistente a diferencia del complejo; cada uno de los actos integrantes de una sola figura no constituye a su vez delito autónomo, el de lito plurisubsistente es el resultado de la infracción de varios actos naturalmente separados bajo una sola figura, para unos pe nalistas tanto nacionales como extranjeros, el delito plurisubsistente se manifiesta en un movimiento único o por varios y el conjunto acarrea el resultado letal.

Delitos unisubjetivos y plurisubjetivos; esta clasificación atiende

---

(9) Manual de Derecho Penal Mexicano, Parte General. - Francisco Pavón Vasconcelos - Pág 207 - Editorial Porrúa - - México, D F - 1974.

a la unidad o pluralidad de sujetos que intervienen para ejecutar el hecho descrito en el tipo.

Por la forma de persecución de los delitos se clasifican en privados o de querrela necesaria y los perseguibles de oficio; en los primeros sólo podrá ejecutarse la acción penal, solamente si lo manifiesta el ofendido o sus legítimos representantes, los perseguibles de oficio son aquéllos en que la autoridad está obligada a actuar por mandato legal y perseguir y castigar a los responsables con o sin voluntad de los ofendidos, en estos delitos a diferencia de los primeros no surte efecto el perdón del ofendido.

En cuanto a lo material los delitos se clasifican en comunes, federales, oficiales, militares y políticos, en ese orden de aparición, los primeros constituyen la regla general y son los dictados por las Legislaturas locales, los Federales son aquéllos en donde la Federación es el ofendido o en algunos casos el sujeto activo será la misma federación (acusado), son los que cometen un empleado o funcionario público en el ejercicio de su función -

o en abuso de ello, los delitos militares son los que afectan exclusivamente la disciplina del Ejército.

Los delitos políticos para el profesor Martínez Inclán, son aqué-  
llos en que el agente tiene el propósito de alterar las estructu-  
ras o funciones fundamentales del Estado.  
(10)

### Clasificación Legal.

El Código Penal de 1931, en el libro segundo, reporta los deli-  
tos en veintitres títulos, a saber, Delitos en contra de la Segu-  
ridad de la Nación; Delitos contra el Derecho Internacional; De-  
litos contra la Humanidad; Delitos contra la Salud; Delitos con-  
tra la Seguridad Pública; Delitos contra la Autoridad; Delitos co-  
metidos por Funcionarios Públicos; Delitos cometidos en la Ad-  
ministración de Justicia; Responsabilidad Profesional; Falsedad; -  
Delitos contra la Economía Pública; Delitos Sexuales; Delitos --  
contra el Estado Civil y Bigamia; Delitos en materia de Inhuma

---

(10) Notas de Clase.- Facultad de Derecho.- C.U. México, D.F.  
1977.

ciones y Exhumaciones; Delitos contra la Paz y Seguridad de --  
las Personas; Delitos contra la Vida y la Integridad Corporal; -  
Delitos contra el Honor; Privación Ilegal de la Libertad y de --  
otras garantías; Delitos contra de las Personas en su Patrimo -  
nio; Encubrimiento.

El legislador de 1931, pretendió en términos generales hacer -  
la división de los Delitos, teniendo en cuenta el bien o el inte-  
rés protegido; con acierto sostiene el licenciado Fernández Do-  
blado, que el Código Vigente, a veces se aparte del criterio --  
científico de clasificaciones de los delitos en orden al bien o al  
interés jurídico tutelado, como tratándose de los "Delitos come-  
tidos por Funcionarios Públicos, pero por ser este un tema di-  
ferente evitamos tratarlo para no entrar en profundidades".

## 1.2 CONCEPTO Y CLASIFICACION DE LOS CUASIDELITOS EN LA DOCTRINA.

Iniciamos el tema anotando un concepto de cuasidelito que sostiene el Derecho Civil Argentino, limitado a decir en la Leyenda de su Título IX., que son: "Las obligaciones que nacen de los hechos ilícitos, de los no delitos", en cuanto a diversos autores concedores del tema, sostienen que estos serán hechos ilícitos perjudiciales realizados con culpa o imprudencia, es por eso que la distinción entre cuasidelito y delito consiste en consecuencia en la intención del agente: En el delito éste obra con la intención de dañar; en el cuasidelito esta intención falta, pero habrá de su parte culpa o imprudencia; desde el punto de vista civil no constituye un delito, porque falta la intención de dañar, pero sí es un cuasidelito y con tal carácter puede dar lugar al nacimiento de la obligación de indemnizar por el perjuicio causado.

---

(1) Código Civil Argentino. Obra Arturo Acuña Anzorena.- Pág. 126.- Tomo IV.- Editora Argentina.- 1958.

Dada esta noción fundamental externamos un concepto plasmado en la obra de García Maynez; se llama delito "el hecho por el cual una persona, por dolo o por malicia, causa un daño o un perjuicio a otra". Los cuasidelitos difieren de los cuasicontratos, porque el hecho de donde resulta éste último, es permitido por las Leyes, en tanto que el que constituye al cuasidelito, es un hecho <sup>(2)</sup> condenable.

Otros criterios de distinción entre el Delito y el Cuasidelito.

A la par de las diferentes consideraciones anteriores vemos la distinción entre los delitos y los cuasidelitos que, fundamentado en la intención del agente, hace de los primeros actos ejecutados con el deliberado propósito de causar daño, y de los segundos los actos dañosos cometidos por culpa o imprudencia, es por eso que mencionase así cierta tesis que rodea esta diferencia según se trate de un hecho positivo, o simplemente omisión sobre la base de lo dispuesto por los Artículos 1383 del Código

---

(2) Introducción al Estudio del Derecho.- Eduardo García Maynez.- Pág. 178.- Editorial Porrúa.- México, D.F. 1957.



Civil Francés y 1152 del Italiano derogado, en cuyos términos -  
"cada uno es responsable del daño que ha causado, no solamen-  
te por su hecho, sino también por su negligencia o impruden --  
cia" en cuanto a esto se dice que el delito es hecho positivo -  
(u omisión) doloso o culposo y, cuasidelito el hecho negativo --  
(omisión), doloso o culposo.

A juicio de Zacharie, autor de origen francés, habrá delito - -  
cuando el acto por el que se responde es acto propio, en tanto  
existirá cuasidelito cuando se trata de actos dañosos cometidos  
por una persona, u ocasionados por una cosa o por un animal -  
de que uno se sirve o se tiene cuidado, aunque ninguno de estos  
(3)  
anteriores ha logrado afinarse en la Doctrina, no revistiendo --  
otro interés que el que puede corresponderles como intento me-  
ramente especulativo de distinción entre Delitos y Cuasidelitos.

En cuanto al punto de vista histórico la distinción entre delitos

---

(3) Op. Cit. Arturo Acuña Anzorena. Pág. 28.

y cuasidelitos nos viene desde el Derecho Romano, pero es importante señalar que éste tenía un significado diferente de nuestro derecho. En el Derecho Romano, en efecto, después de una larga evolución cuyos detalles no interesan, las fuentes consignaban la existencia de cuatro Delitos Privados:

- a) Robo.- Consistente en la sustracción fraudulenta de bienes, de la casa de otro con la intención de obtener un provecho.
- b) Rapiña.- Mismo caso del robo cometido con violencia.
- c) Delito de daño ilícito.- Causado a las cosas.
- d) La Injuria.- Actos de lesión física o moral, a la persona humana.

Al lado de los delitos, las fuentes mencionaban otras obligaciones que se consideraba nacían como un delito (cuasi exdelicto).

- 1) El juez que se dejaba corromper, castigado éste con pena capital que posteriormente daba lugar a una acción de daños y perjuicios.
- 2) Arrojar cuerpos duros o materias líquidas desde una casa;-

que también daba lugar a la acción de daños y perjuicios con  
tra el dueño de la casa (habitante).

- 3) Cosas colgadas o suspendidas sobre la vía pública, cualquie  
ra del pueblo puede ejecutar la acción de obtener la multa -  
establecida.
- 4) Los dueños de navíos, posadas, caballerizas, eran responsa  
bles de los daños causados por sus dependientes y por las -  
cosas o animales que se les entregaba en custodia. <sup>(4)</sup>

Aunque la distinción romana entre delitos y cuasidelitos ha sido  
criticada y tratada de ilógica, porque se incluyen entre los cua-  
sidelitos, casos que no tienen relación con los delitos y se omi-  
ten otros que podrían tenerla, se ha querido explicarla, dicien-  
do que los delitos suponen intención criminal (dolo), en tanto --  
que esta intención no es necesaria, en los casos de obligacio --  
nes que nacen como delito, pero esta explicación no es del todo  
aceptable ya que las fuentes enumeran como cuasidelito el caso-

---

(4) Op. Cit. Arturo Acuña Anzorena. Pág. 30.

del Juez que se deja corromper en quien evidentemente hay intención criminal, en tanto que enuncian como delito el daño ilícito a las cosas en donde sólo existe la simple culpa.

La distinción ha pasado a varias legislaciones modernas. Unos reglamentan la materia bajo el título de delitos o cuasidelitos, pero después consagran principios y disposiciones de carácter general desapareciendo esa distinción prácticamente, pero la mayoría de los legisladores modernos han suspendido absolutamente la distinción entre los delitos y los cuasidelitos concentrándose a legislar sobre actos ilícitos.

Es por eso que teóricamente considerada la distinción entre delitos y cuasidelitos, estos reposan en la idea de que el delito supone la intención o dolo del agente, en tanto que el cuasideli-

---

(5) Código Civil Español. Artículo 1902 a 1910. - Código Civil - Alemán Artículo 823 a 883. - Código Civil Federal Suizo Obligaciones Artículo 41 a 64. - Código Civil Brasileño Artículos 159, 160 y 1518 a 1532. - Código Civil Venezolano Artículo 1217 a 1222. - Op. Cit. Arturo Acuña Anzorena. Pág. 32.

to supone la culpa o negligencia.

Elementos: En cuanto a los elementos de los cuasidelitos podemos decir que son los siguientes, la imputabilidad, el daño y la relación de causa y efecto entre el acto ilícito y el daño causado, en materia de cuasidelitos se encuentran tres casos de responsabilidad.

- a) Responsabilidad por hecho propio.
- b) La responsabilidad por las personas bajo dependencia.
- c) La responsabilidad por las cosas que una persona se sirve, inclusive los animales.

### Clasificación de los Cuasidelitos.

Es así como distinguimos una clasificación de los cuasidelitos, siendo la siguiente:

Responsabilidad directa: suelen recaer en ésta, hechos propios del autor del cuasidelito y los principios que lo rigen se consideran en realidad como las reglas generales de la responsabilidad cuasidelictual, esta responsabilidad se ve configurada ple -

namente en el primer caso anteriormente plasmado.

Los otros siguientes casos de los incisos "B" y "C", constituyen la responsabilidad indirecta, por que como podemos ver, -- viene por hechos de terceros o por perjuicios derivados de ciertas cosas o animales. (7)

### Principio General de Responsabilidad.

"Todo el que ejecuta un hecho que por su culpa o negligencia -- ocasiona un daño a otro, está obligado a la reparación del perjuicio". (8) Esto es en razón de que cuando una persona, no poniendo en sus actos la debida atención, causa a otro un perjuicio, es justo que aquélla indemnice a ésta, por aplicación de la idea en el sentido de que las consecuencias de un acto voluntario son imputables al autor; en este principio general de respon

---

(7) Código Civil Mexicano. Artículo 1911 a 1934.- Op. Cit. Arturo Acuña Anzorena. Pág. 31 y 126. Tomo IV.

(8) Op. Cit. Arturo Acuña Anzorena. Pág. 26 Tomo IV.

sabilidad puede considerarse la imprudencia que previene el Artículo 8 del Código Penal, al consignar que los delitos pueden -- ser;

1.- Intencionales.

2.- No intencionales o de imprudencia.

"Se entiende por imprudencia toda imprevisión, negligencia, impericia, falta de reflexión o de cuidado que cause igual daño que un delito intencional"<sup>(9)</sup>. Hacemos mención a este Artículo, por - considerar la gran relación que tiene con el tema que tratamos, pues como lo hemos venido señalando, la negligencia aparece -- concebida como "la omisión de las precauciones requeridas", para la salvaguardia de un derecho o para evitar un resultado antijurídico, aunque contra este criterio que podría llamarse también tradicional y común, se ha intentado asignar el término negligencia, un contenido objetivo, es decir, que en lugar de inte-

---

(9) Op. Cit. Arturo Acuña Anzorena. Pág. 55.

grar o hacer parte de la culpa, constituye la prueba de su existencia, aunque indebidamente se ha pretendido que la negligencia en las precauciones necesarias para evitar un daño, revela, no al elemento material de la culpa, sino sobre todo, el elemento psicológico de ésta. Sin duda que la violación del deber de diligencia hace presumir a menudo la existencia de un estado de espíritu capaz de su autor. Pero es confundir la noción misma de culpabilidad con la prueba de su existencia, que era, hacer entrar en la primera, la omisión de las precauciones propias, a evitar la provocación de un perjuicio aunque si se admite que la negligencia consistiera especialmente en la comisión de las precauciones necesarias para evitar un perjuicio, se estará admitiendo con ello que el agente está provisto de capacidad, pues no cabe hablar de "omisión", en quien carece de posibilidad de saber obrar de tal o cual manera.



### 1.3 DELITOS ESPECIALES. SU CONTENIDO.

La clasificación de los delitos en comunes y especiales no responde, a un único criterio, así, algunos autores consideran que los primeros son los incluidos en el Código Penal y por otra parte los especiales, serán por su parte los que están previstos en leyes particulares por razón de la materia (Leyes de Imprenta, por ejemplo) o por estar sometidos quienes, lo cometen a una jurisdicción privativa.

También se denomina Delitos Especiales, a aquéllos cuya característica esencial radica en la circunstancia de que únicamente pueden ser cometidos por personas que reúnan ciertas cualidades, por lo tanto estos no constan en los códigos comunes que son la fuente única de los mismos.

Los Delitos Especiales pueden subdividirse en dos grandes grupos; uno, de Delitos que aún estando fuera de los Códigos Penales, podrían incorporarse fácilmente a estos, por no haber en ellos ninguna incompatibilidad que lo impida, en cuanto a su ré

gimen; otro que no consentirá esa incorporación por ser de distinta naturaleza.

Los tratadistas los llaman Delitos Especiales "asimilables" y -  
(1)  
Delitos Especiales Inasimilables.

El grupo de los Delitos Especiales asimilables es, desde luego, el más numeroso y en el que están todas aquellas especies penales diversas, en las Leyes Civiles, Administrativas y Políticas

Delitos Especiales Inasimilables.- El grupo de los delitos especiales inasimilables al Código Penal ordinario, por ser incompatibles con él, se subdivide en tres grandes grupos.

Hay delitos de estos, en que la oposición irreductible es circunstancial, de tiempo, de momento; hay otros en que la oposición o contradicción es circunstancial y especial conjuntamente.

---

(1) Derecho Penal Parte Especial.- Bernaldo Constancio Quiroz. Pág. 436.- Editorial José M. Cajiga. Buenos Aires.- 1957.

De aquí, tres subsecciones correspondientes:

- a) Circunstancial
- b) Temporal
- c) Especial.

En los delitos correspondientes a las tres clases, la especialidad profunda del Delito se complica con la especialidad de la jurisdicción llamada a conocer de ellos, lo que no ocurre en los Delitos Especiales Asimilables, que en general, caen siempre - bajo la misma jurisdicción, el mismo fuero ordinario que los - Delitos comunes.

Subsección Primera. - Delitos Circunstanciales o Excepcionales.

En realidad, en este caso no se trata de verdaderos delitos excepcionales, sino de Delitos Comunes cometidos en circunstancia de excepción, siendo un ejemplo claro, el secuestro, mismo que por llevar una relación que trata de manera un tanto íntima con nuestro tema, hacemos mención de él en este Capítulo para posteriormente, profundizar su estudio.

mientras las cosas vuelven a la normalidad.

Lo mismo puede ocurrir con los atentados terroristas, etc.

He aquí el caso de estos delitos especiales, circunstanciales.

El cambio de condiciones en general, impone en todo caso tres importantes alteraciones:

- a) Sustitución de Jurisdicciones; los tribunales ordinarios reemplazados por los consejos de guerra o cortes marciales;
- b) Aceleración del procedimiento.
- c) Elevación de la penalidad.

Con lo tratado anteriormente, podemos decir que el Delito no sería posible faltando en el agente esa particularidad tan especial en relación a los Delitos Comunes, siendo un requisito indispensable para su debida tipificación, si faltase en el agente esa condición exigida por la Ley.

Carnelutti, consideraba más apropiada la terminología alemana

Como sabemos, el secuestro es una variedad de robo, mejor sería una mezcla del robo con el plagio, muy temible que se define como "detención" y "retención" de una persona o cosa, subordinando su rescate al pago de una determinada cantidad de dinero o de valores equivalentes. Este Delito, como todos, se desenvuelve con singular forma, en todas partes. Con un ritmo más o menos amplio, según las condiciones locales; mientras ese ritmo no se altera, el secuestro es un delito común -- definido y penado con los Códigos Penales Comunes y sometido a Tribunales Ordinarios.

Pero de improviso ese ritmo se altera; los secuestros se repiten en una determinada región, se extienden a las limítrofes y hasta saltan a otros lugares; se ha producido entonces un brote endémico, excepcional.

Entonces sobreviene a la vez un cambio punitivo, aparece una Ley que suspende la aplicación del Código Penal Común para el Delito de Secuestro, en la región o regiones correspondientes, reemplazándole por una Ley Penal de Excepción, más rigurosa,

"standesverbrechen", traducido como delito propio o de posición, pues conforme a la clasificación de Carrara, el delito -- (2) que el llamó común, sólo podía ser sometido en cierta posición.

Aunque con indiscutible propiedad según lo manifiesta Maggiore, otros autores clasifican el delito estudiado como el de sujeto -- calificado, (que puede ser cometido por determinada clase de -- personas), no recogemos nosotros esa posición en virtud de con siderarla palabra "especial" un tanto más amplio para su fun -- ción en oposición al de sujeto en diferente (cometido por cual -- (3) quier persona).

Pese a los recursos de Maggiore, se adopta esa denominación, -- pues si en realidad esa distinción se hace partiendo desde la -- base del sujeto activo, no puede negársele propiedad a aquello

---

(2) Teoría General del Delito. - Francisco Carnelutti. Pág. 102 Biblioteca Jurídica Omeba, Tomo VI. - Editora Argentina. - 1979.

(3) Revista de Legislación y Jurisprudencia. - F. Carrara. Biblioteca Jurídica Omeba, Tomo VI. - Pág. 239 y 290. - Editora Argentina. - 1979.

que le conoce expresamente su circunstancia.

Hay delitos que lo admiten, se razona su circunstancia personal del autor (delitos atenuados o agravados) la crítica es sin embargo infundada, pues una cosa es delito agravado o atenuado y otra muy distinta la existencia o inexistencia del delito mismo, desde que la falta en el sujeto de las condiciones exigidas por la Ley, hacía faltar un elemento típico del delito. Si el autor inmediato reúne los requisitos legales, no hay problema en lo que a él se refiere, esto tendría su relación en cuanto a responsabilidad de los copartícipes, instigadores y cómplices.

## C A P I T U L O

### I I

#### 2. Conceptos Generales.

2.1 Concepto y Clasificación de Derecho Aéreo .

2.2 Naturaleza Jurídica de la Aeronave.

2.3 Naturaleza Jurídica del Espacio.

2.4 Concepto de Aviación Civil.



## 2.1 CONCEPTO Y CLASIFICACION DE DERECHO AEREO.

El Derecho Aéreo, es una rama del Derecho Internacional Público que comprende las normas reguladoras de las relaciones internacionales, en lo que se refiere a la utilización del espacio aéreo con fines de navegación aérea con carácter comercial; en su proceso de desarrollo, el Derecho Aéreo Internacional reunió dos etapas encontrándose actualmente en la tercera.

La primera etapa (desde comienzos del Siglo XX hasta la Primera Guerra Mundial) se caracteriza por la aparición de numerosas y variadas teorías y concepciones que fundamentaban la relación jurídica de los Estados respecto al espacio aéreo y el derecho a efectuar vuelos por él. En este período la actividad práctica en la construcción de aviones y la navegación aérea, estaba todavía en germen y no podía crear condiciones objetivas para formar juicio preciso y tener clara idea jurídica de la reglamentación internacional del espacio aéreo.

De la segunda etapa (que abarca los años comprendidos entre las

dos guerras mundiales) son características:

- 1) La convalidación jurídica del principio de la plena y exclusiva soberanía del Estado sobre el espacio aéreo.
- 2) La transformación de la aviación en tipo independiente - de transporte y, en consecuencia, el rápido desarrollo - de las comunicaciones aéreas internacionales, fundamentadas en convenios bilaterales entre los Estados.

El factor principal determinante de la orientación del desarrollo -- del Derecho Aéreo, en la tercera etapa (inicio durante la Segunda - Guerra Mundial y continúa hasta ahora) ha sido el ritmo cada vez más acelerado del progreso científico-técnico en la aviación y en - las esferas adyacentes, lo que hizo posible emprender la creación de la red mundial de líneas aéreas internacionales. De ahí surgió la necesidad de elaborar un sistema, unificado sobre base interna - cional, de normas técnicas de vuelo que permitan comprender y -- aplicar uniformemente las reglas de navegación área y coadyuven a la seguridad de los vuelos en todas las rutas internacionales.

Con desarrollo del Derecho Aéreo es importante enunciar que en -

el período de postguerra hizo un gran aporte a la Conferencia Internacional sobre la aviación civil, celebrada en Chicago en 1944, esta Conferencia transcurrió en medio de una tenaz lucha entre las -- principales potencias capitalistas, ante todo entre los Estados Unidos e Inglaterra, y concluye ésta con la firma de la Convención sobre la Aviación Civil Internacional. La Convención estableció algunos principios fundamentales que deben servir de base a la actividad internacional de la aviación civil, también ésta instituye la importante Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), que se ocupa de la unificación de las normas técnicas de vuelo y de la cooperación internacional de los Estados en el ámbito de la aviación civil.

Concluidas las menciones anteriores acerca del surgimiento del Derecho Aéreo, damos entrada al manejo de un concepto acerca del mismo, es así como vemos que escasos son los Autores, que han dado su aportación doctrinaria al estudio de esta rama del Derecho, éstos a su vez presentan profundos puntos de divergencia, pero tal vez en ninguna otra rama podrá ser tan enconada la discusión, como lo es en el uso de la terminología y en general lo que se refiere

al nombre con el que debe designarse, el Derecho que considera la conducta humana y conquista del aire.

Las denominaciones son varias, como varios son los aspectos que tratan de distinguir los autores y en función del radio de acción que le conceden en cada caso, así como también la diversidad de nombres será en relación de la ciencia, la técnica y en particular de los diversos vehículos en los que se ha venido desplazando el hombre - por el espacio aéreo en cada época.

Es así como podemos ver que se habla de Derecho Aéreo, mismo - que está referido a "toda actividad humana que puede desplegarse en el aire".<sup>(1)</sup> Algunos estudiosos del Derecho Aéreo sobre todo - la doctrina francesa representada en parte por Constantinoff y Le - moine, señalan como concepto de Derecho Aéreo, pero en rigor só - lo "aquello que regule la actividad relacionada con la aviación."<sup>(2)</sup>

---

(1) Derecho Espacial. Abelardo Rojas Roldán. Pág. 27 Editorial - Lex. México, D.F.

(2) Idem. Pág. 103

Visto este concepto, autores como Ambrosini, Fixel, Lupont, Malbrán, consideran de más propiedad llamarle aeronáutica o de la aviación. Asimismo, otro autor Cooper propone el abandonar el concepto de Derecho Aéreo, por el de "Derecho del Espacio y Vuelo", proposición que a decir verdad no encontró gran eco, pero que a juicio personal es importante, tomada en consideración toda vez que se señala que debe hablarse de "vuelo" y no de Navegación Aérea, de espacio de vuelo y no espacio aéreo. <sup>(3)</sup>

Anteriormente el Derecho Aéreo tenía la tendencia de buscar en el Derecho Marítimo, principios y normas que manejadas por la necesidad, resultan a todas luces más adaptables al fenómeno de la navegación aérea, desde luego esto no bastará de ninguna forma para mencionar que el Derecho Aéreo tendrá su propia evolución, sin embargo, simplemente en materia de terminología, ha tenido que utilizar conceptos marítimos por ejemplo la "Navegación", que aunque es un concepto de mar, éste hará extensión para referirse a los aviones. <sup>(4)</sup> Antonio Ambrosini en su libro "Instituciones --

(3) Derecho Espacial. Abelardo Rojas Roldán. Pág. 103 Edit. Lex. México, D.F.

(4) Cita Obra Cit. Revista Española de Derecho Internacional. Ernesto Medina Sánchez. Pag. 5.- Madrid, 1949.

del Derecho de la Aviación". Define y entrega un concepto, diciendo que "Estudia la calificación y regulación jurídica de los factores esenciales de la actividad aviatoria comprendida en la atmósfera y la superficie, en el que se organiza y desenvuelva el medio o vehículo con el que se actúa y el personal especializado que sirve para su conducción y más genéricamente para su reparación y uso (personal de vuelo y tierra), así como dadas las relaciones públicas y privadas nacionales e internacionales a las cuales dá lugar"<sup>(5)</sup>, a diferencia de Cooper, este Jurista a quien se considera el catedrático más antiguo de la materia, entrega un concepto muy amplio y -- también le atribuye al Derecho Aéreo una autonomía misma que fuera negada por otros autores diciendo que en rigor debe hablarse de un derecho de la Navegación Común, a la Navegación Marítima y -- Aérea.

Otros autores como Cogliolo y Cacopardo, dicen que "El Derecho Aeronáutico", está integrado por las normas de derecho público y privado que regulan la navegación aérea y en general el movimien-

---

(5) Derecho Espacial. Abelardo Rojas Roldán. Pág. 103 Editorial Lex. México, D.F.

to de las aeronaves y otros aparatos que se mueven en el aire en sus relaciones con las cosas, personas y en la tierra. (6)

Para otro autor, nacional éste, refiriéndonos al licenciado Enrique M. Loaeza, señala como concepto de Derecho de la Aviación "aquel que estudia la técnica jurídica y legisla sobre la regulación de la aviación y de las relaciones que crea y examina los efectos de la aviación sobre las propias relaciones", así mismo, indica que es un derecho autónomo que responde a los fenómenos técnicos, políticos y económicos que la actividad aviatoria a provocado. (7)

Así es como, entregados a una serie de conceptos nos podemos dar cuenta de cuán joven es el Derecho Aéreo y que a éste aún le falta un largo trecho por encontrar las más puras esencias del mismo.

---

(6) Derecho Espacial. Abelardo Rojas Roldán. Pág. 115 Editorial Lex.- México, D.F.

(7) Cit. Obra Cit. Conferencia Publicada en el Pensamiento Jurídico de México. Enrique M. Loaeza. Pág. 114 Editorial Lex.- México, D. F.

## CLASIFICACION DE DERECHO AEREO.

Dentro de esta Rama se regula la utilización, en todas sus formas, del llamado espacio aéreo o inmediato a la corteza terrestre.

Desde luego la parte más importante que sujetó a condición, la creación de esta Rama del Derecho es y fué sin duda la Aerostatación, para así este mismo fenómeno dar lugar al acontecimiento más relevante, refiriéndonos a la Aviación en todas sus formas; Civil, Comercial, Militar, Experimental y Deportiva, - que dado la gran relevancia que representa, en todos sus aspectos, esta actividad encuentra la siguiente clasificación.

### DERECHO AERONAUTICO, AVIATORIO O DE LA AVIACION.

Siendo éste integrado por normas de Derecho Público y Privado que regulan la Navegación Aérea y en General el movimiento - de las Aeronaves.

### DERECHO ASTRONAUTICO O INTERPLANETARIO.

El Derecho Astronáutico o Interplanetario es otra clasificación -



del Derecho Aéreo según lo señala en su obra Rojas Roldán, y éste estudia la calificación y regulación jurídica de todos los factores corrientes de la Astronáutica, así como las relaciones de Derecho Público o Privado, Nacionales o Internacionales, que surgen como consecuencia de esta actividad.

#### DERECHO DE LAS TELECOMUNICACIONES.

Estas surgen como producto de la evolución del hombre, así como de una larga y tenaz experiencia científica, siendo ésta una característica esencial de nuestro Siglo. Por lo tanto es de gran importancia, se toma como clasificación del Derecho Aéreo por estar íntimamente ligado con él; las Telecomunicaciones presentan una combinación muy particular de problemas técnicos, Económicos, Sociales, Políticos y Jurídicos, siendo divididos éstos en Públicos y Privados, pero por no ser el tema central a tratar preferimos no ingresar a un estudio más profundo del mismo dando así por finalizado el presente Capítulo.

## 2.2 NATURALEZA JURIDICA DE LA AERONAVE.

Concepto de Aeronave. La importancia de la definición de aeronave radica en que de ella derivan una serie de relaciones de derecho.

En la Convención de París de 1919 (Convención de Navegación Aérea Internacional) ésta fué definida como "todo aparato que puede sostenerse en la atmósfera merced a la reacción del aire", incluye a todas las aeronaves, las menos pesadas que el aire, y las más pesadas que el aire.

Sin embargo en el anexo de la propia comisión, distingue entre globos y dirigibles que son aparatos menos pesados que el aire y, los aviones que son aparatos más pesados que el aire.

En el Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, en su Artículo 3o. Anexo "D", define a la aeronave de la siguiente manera:

"Todo aparato o dispositivo que puede sostenerse en la atmósfera merced a la reacción dinámica del aire".

Estas definiciones han sido criticadas, en virtud de que no abarca o comprende a los aparatos que se desplazan fuera de la atmósfera.

En la legislación que cada país tiene, existen definiciones de la aeronave, por ejemplo: En el acta de los Estados Unidos de Norteamérica de Aeronáutica Civil de 1938, se las define como todos los inventos o invenciones conocidas o que pueden descubrirse, utilizadas o previstas para la navegación o vuelo por el aire; en la Doctrina, Alvaro Baceja Araujo, ha definido a la aeronave de la siguiente manera: "Cualquier aparato idóneo para elevar, sostener y transportar personas o cosas a través del aire o medio situado encima de las zonas provistas de este elemento". Este Autor ya prevee los aparatos que se desplazan en el espacio superior, sin embargo es limitativo en cuanto a transporte de cosas y de personas ya que algunos inventos son teledirigidos y no transportan personas y cosas en sentido es "

tricto de la palabra.

## CLASIFICACION DE LAS AERONAVES.

Nos referiremos a la clasificación que da el Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944 por ser éste el que está vigente.

Las divide en públicas y privadas; dentro de las primeras incluye a las aeronaves de Estado, Aduana, Policía y Correos y dentro de lo segundo, a las aeronaves civiles dedicadas al transporte privado, al transporte público y a la experimentación.

En el anexo de dicho Convenio establece otra clasificación, como sigue; aeronaves más ligeras que el aire y aeronaves más pesadas que el aire.

Dentro de la primera clasificación encontramos las aeronaves sin motor como el globo, libre esférico y no esférico, y el globo continúa esférico y no esférico, en los con motor encontra -

mos al dirigible en sus versiones siguientes; rígido, semirígido y no rígido.

Dentro de las segundas, también clasificadas con motor y sin motor, encontramos entre las primeras al planeador (terrestre, acuático) cometa, y entre las segundas con motor encontramos al avión (terrestre, hidro-avión y anfibio) al giroplano (terrestre y acuático y anfibio) al helicóptero (terrestre, acuático y anfibio) y al amnistóptero (terrestre, acuático anfibio).

Principios que rigen la naturaleza jurídica de la aeronave.

La Doctrina señala una serie de principios que rigen la naturaleza jurídica de la aeronave y que trata de señalar las diferencias específicas que le son inherentes y que la diferenciación de los demás bienes.

Entre ellos encontramos los siguientes:

A) Nacionalidad y Matrícula; aquí encontramos autores que nie-

gan la existencia de este principio y quienes lo afirman.

Estos últimos señalan que la aeronave tiene la nacionalidad del Estado que ha otorgado la matrícula correspondiente y así se ha reproducido en los Convenios fundamentalmente como el de Chicago de 1944, y en todas las legislaciones sobre aviación de los países que integran el Consorcio Mundial, en base a que existe la necesidad de un Estado responsable de los daños, que ocasionen las aeronaves y además para control en caso de guerra.

B) Es un bien inmueble; es indudable que su carácter es de -- bien mueble pero los requisitos a los que se le sujeta corresponden de a los bienes inmuebles, siguiendo el pensamiento de Maurice Lemoine, que es el siguiente:

- a) tienen una nacionalidad.
- b) están sujetos a matriculación.
- c) su compra y venta, sujetos a régimen especial que da lugar a la inscripción.
- d) la posesión de la aeronave no otorga ningún título al poseedor.

- e) son objeto del Derecho de Persecución.
- f) son susceptibles de hipoteca; y
- g) su embargo tiene un procedimiento especial.

C) Modalidades de la propiedad de las aeronaves y forma de -  
adquirirlas.

En la Doctrina se han señalado dos grandes formas de adquirir  
la propiedad de las aeronaves y modalidades a que está sujeta.

1) Formas de Derecho Público, entre las que encontramos la -  
presa y la confiscación, la primera opera en casos de guerra y  
la segunda cuando se ven involucradas las aeronaves en un deli-  
to como contrabando, tráfico de drogas o trata de blancas.

2) Formas de Derecho Privado, entre lo que encontramos la --  
compra-venta, donación y prescripción, fundamentalmente.

Hasta aquí dejaremos asentado las distintas manifestaciones jurí-  
dicas de la aeronave.

### 2.3 NATURALEZA JURIDICA DEL ESPACIO.

Existen grandes especulaciones jurídicas sobre la naturaleza jurídica del Espacio y sus relaciones con la propiedad privada, la primera se refiere al Derecho sobre los Estados y el Estado en los que encontramos especulaciones jurídicas sobre los temas -- fundamentales que son de Derecho Público, la soberanía y los límites de la soberanía de los Estados sobre su espacio.

Primeramente encontramos que universalmente es aceptada la soberanía de los Estados sobre su espacio y así se ha establecido en todos los Convenios suscritos al respecto sin que hasta la fecha se hayan fijado los límites de la misma.

En el pasado inmediato, cuando la aviación se encontraba incipiente surgieron fórmulas para fijar este límite que fueron denotadas por el avance de la ciencia y de la esencia.

Entre ellas encontramos teorías como las siguientes:

- 1) La que determinaba que la soberanía debería restringirse --



hasta la altura máxima que alcanzara una bala disparada por el rifle más potente.

2) La soberanía debía fijarse a la altura que alcanzara la aeronave más potente volando en forma vertical.

3) La soberanía debía fijarse a la altura desde la cual la cámara fotográfica más perfeccionada pudiera fotografiar la tierra.

4) La soberanía debía fijarse a la altura en que se cruzaran lí-  
neas verticales, tomadas partiendo de un eje inherente a las --  
fronteras de los Estados y de acuerdo a los movimientos de ro  
tación y traslación de la tierra.

Lo cierto es que hasta la fecha no se ha señalado límite alguno  
y con motivo de las investigaciones espaciales que divide el es-  
pacio en dos grandes áreas:

A) Espacio atmosférico interior o inferior;

B) El espacio superior exterior, o extra-atmosférica, el problema

ma se complica y tanto la doctrina como la legislación, señalan que los límites de la soberanía del espacio quedan sujetos a lo que fije el Derecho Internacional, señalándose así en casi todas las legislaciones incluyendo la nuestra, el Artículo 27 Constitucional que dice a la letra "La Nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adjunto a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso".

C) Derecho de los Particulares. Tema de Derecho Privado que trata de fijar la extensión de la propiedad privada sobre el espacio.

Las primeras manifestaciones las encontramos en el Derecho Romano en el que se señala que el dominio, del suelo implica el del cielo; es decir que al propietario del suelo es también del cielo, al igual que del subsuelo, sin embargo algunos autores -- niegan que esta aseveración sea de Derecho Romano, y se hacen las siguientes preguntas:

¿ Pueden los particulares impedir el paso de las aeronaves en el espacio situado sobre su propiedad ? : El aire era considerado como "Res comunis" (cosa común) o fuera del comercio, y de la propiedad particular, pero el cielo pertenecía al propietario del suelo, incluyendo las "tumbas"; se llegó al absurdo de sostener que la persona inhumada era propietario de su tumba.

En el Derecho Francés se sostiene que la propiedad del suelo implica, la propiedad de lo que esté abajo y encima de él y el proprietario puede construir en las limitaciones de la servidumbre.

Con base en lo anterior se oponían los particulares al paso de las aeronaves por el espacio, por lo que más tarde se negó este dominio ilimitado.

Se han señalado, por juristas expertos en la materia diversas soluciones las cuales mencionaremos someramente.

SALELLES.- Este Autor sostiene que la propiedad sólo puede extenderse hasta donde llega la posesión del particular, limitando

así el Derecho de Propiedad hasta donde puede construir el propietario del suelo.

JOSSERAND.- Afirma que un objeto indefinido como es el aire (espacio) no puede ser objeto de propiedad porque se constituiría una aberración jurídica que desde cualquier punto de vista sería esta insostenible.

JULLIOT.- Asegura que el propietario del suelo, sólo puede ser propietario del espacio hasta la parte susceptible de ocupación; esta afirmación es similar a la primera mencionada, ya que limita al particular hasta la altura que someta en la construcción de casa-habitación y edificio.

Debemos aclarar que en el Derecho Romano la propiedad del cielo no se extiende hasta el infinito sino limitado por los heredados.

En la actualidad se admite, la propiedad del cielo y del subsuelo en la altura y profundidad en que pueda ser útil su ejercicio

al particular pero limitado por las disposiciones normativas al respecto y las llamadas servidumbres aéreas, que legal y reglamentariamente se establecen.

Por lo tanto, no puede el particular impedir el sobrevuelo de las aeronaves a gran altura, es decir, más allá de lo que las disposiciones legales permiten, ya que la altura de vuelo está reglamentado en las disposiciones legales de cada país; sobre todo en las ciudades o zonas pobladas y algunas legislaciones prevén la posibilidad de demandar a los propietarios poseedores de aeronaves por daños o perjuicios ocasionados por el sobrevuelo de las mismas.

Estos someros conceptos acerca de lo que se entiende por Aviación Civil, que a su vez consideramos como suficientes para poder introducirnos al siguiente Capítulo, para no abundar más y caer fuera de las dimensiones acerca de la terminología, que, hemos manifestado en algún punto, es difícil encontrar unificación de criterios, por su conocida juventud.

## 2.4 CONCEPTO DE AVIACION CIVIL

Como toda materia de formación reciente, el criterio de los -- tratadistas no concuerda cuando se trata de definir, es decir, - de dar un concepto concreto de la misma, estas diserciones son a veces de detalles y otras son de fondo, esto es sustanciales, - tal es el caso del Código Aeronáutico y por cuyas disposiciones se rigen la Aeronáutica Civil en todo el Territorio de la Repú - blica Argentina, por lo tanto dicho Código, señala que un concep - to de Aviación Civil es el siguiente: "Conjunto de actividades - directa o indirectamente vinculadas en el empleo de aeronaves, - (1) excluidas las militares, las de aduana y las de policía"

Es importante aclarar esta definición; si bien con respecto a las aeronaves militares, son de aplicación las normas relativas a la circulación aérea, las cuales únicamente se podrán apartar por razones de sus funciones específicas y previa comunicación a la

---

(1) Código Aeronáutico de la República Argentina.- Publicado el 15 de Junio de 1954. Cit. Obra Cit. Biblioteca Jurídica OMEBA Tomo VI.- Pág. 117.- Edit. Bibliográfica Argentina, Buenos Aires.

Autoridad competente a fin de que puedan adoptarse las medidas de seguridad que corresponden.

Este mismo Código maneja otro concepto, aunque más apegado a lo que es "Una Aeronave", señala a la Aviación Civil y siendo; "La Actividad de los aparatos de mecanismo que pueden circular por el aire y sean aptos para transportar personas o cosas" (2) .

La Doctrina no es muy explícita por lo que desprendemos con cierto nerviosismo un concepto que a reserva de mejorar, entre gamos acerca de Aviación Civil; siendo el siguiente: "Es la actividad que sólo pueden desarrollar aparatos capaces de transportar por la vía del aire y de un lugar a otro, personas y cosas".

---

(2) Biblioteca Jurídica OMEBA.- Tomo VI.- Pág. 118.- Editorial Bibliográfica Argentina, Buenos Aires. 1979.

### CAPITULO III

#### 3. Los Acuerdos Internacionales sobre delitos en materia de Aviación Civil.

- 3.1 Antecedentes Generales.
- 3.2 Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves. Tokio, 1963.
- 3.3 Convenio sobre la represión y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves. La Haya, 1970.
- 3.4 El Convenio del Canadá, Montreal 23 de Septiembre de 1971.
- 3.5 La extradición del delincuente.



### 3.1 ANTECEDENTES GENERALES.

En la plenitud del tráfico aéreo, durante los últimos años la -- aviación comercial ha sido objeto de actividades criminales sur gidas precisamente con su desarrollo y, cuyas características ofrecen innumerables y distintos rasgos acerca de las figuras - delictivas conocidas a la fecha.

Ocurrido este fenómeno antijurídico, provocó el ser tema de nu merosos congresos y reuniones científicas, especialmente los - convocados por los especialistas del Derecho Aeronáutico.

El Derecho Aeronáutico y su doctrina son tradicionalmente más lentos, que los actos que tratan de regular y estudiar. Así mis mo, de manera poco menos que precipitada, ha tenido lugar la elaboración de convenios de carácter internacional así como la promulgación de leyes internas en los Estados, a fin de enmar car hechos que no habían sido previstos por los respectivos or denamientos positivos.

Señalado con anterioridad el hecho y, en plena madurez del movimiento aéreo, durante los últimos años surge una figura de delictiva que lo pone en grave peligro, ya que estudiando más a fondo el tema veremos que se trata de los denominados alternativamente secuestros aéreos, piratería aérea, extorsión de aeronaves y, en definitiva de los hechos que en los Convenios Internacionales, como lo podremos señalar en su oportunidad reciben el nombre de apoderamientos ilícitos de aeronaves.

Esos hechos ilícitos en las aeronaves, que empiezan a ser principal motivo de preocupación una vez que la navegación aérea adquiere esa amplia trayectoria como medio usual de comunicación entre las personas, habrá dado motivo como lo mencionamos con anterioridad a los Convenios Internacionales, mismos que su principal interés era el de obtener una amplia protección para la navegación aérea así como el poder contrarrestar y prevenir lo que en un cercano futuro podría convertirse en una seria amenaza, tanto para la aviación civil como para cualquier medio de comunicación que surja derivado del aire, esta preocupación se empieza a ver florecer con el nacimiento de la esca-

sa legislación y también con la contada bibliografía que han - -  
aportado algunos estudiosos del Derecho Aéreo.

3.2            CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS  
                  ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONA --  
                  VES. TOKIO, 1963.

Este convenio fué firmado en la Ciudad de Tokio el día 14 de -  
Septiembre de 1963, el denominado Convenio sobre Infracciones  
y Ciertos Actos cometidos a bordo de las Aeronaves, fué des -  
de su primer momento, de una universalidad de carácter moder  
rado, en virtud de que dicho documento lleva tan sólo la firma  
de los plenipotenciarios de dieciseis países.

En lo que se refiere a los demás Estados que no fueron fir - -  
mantes, este Convenio quedó abierto para cualquier miembro -  
de la Organización de Naciones Unidas, o de cualquier organism  
o especializado.

En cuanto a los Estados signatarios, el Convenio se someterá  
a las respectivas ratificaciones, de conformidad a los procedi -  
mientos constitucionales de cada país.

De acuerdo al Artículo 10. del presente Convenio una vez que doce Estados signatarios hayan depositado su ratificación, el -- Convenio entrará en vigor al nonagésimo día, a contar del depó-- sito del duodésimo instrumento de ratificación. En lo que res-- pecta a cada uno de los Estados que ratificaron después de tal-- fecha, este Convenio entrará en vigor a partir del nonagésimo-- día contado a la fecha del depósito de su respectivo instrumen-- to de ratificación; la Organización de Aviación Civil (O.A.C.) - registraré, ante el Secretario General de las Naciones Unidas, el presente Convenio recibiendo asimismo, los depósitos de los correspondientes instrumentos de adhesión.

A pesar de que poco tiempo después de firmado dicho Convenio, la Aviación Civil fué objeto de los primeros atentados, siendo - éste la única regulación jurídica con carácter internacional su - ceptible de ser aplicada a dicho atentado, este Convenio tam -- bién tuvo una serie de dificultades para su entrada en vigor to-- da vez que fué hasta seis años después (diciembre 6 de 1969), - cuando pudo entrar en vigor, en virtud de que en esta fecha fué obtenida la duodésima ratificación a que anteriormente se hizo-

referencia.

Hecho hincapié a estos antecedentes, en lo que respecta al nacimiento de uno de los primeros Convenios para reprimir, todas aquéllas manifestaciones, que tienden a poner en peligro a la Navegación Aérea, dando principio a cada uno de los capítulos integrantes del presente Convenio.

## CAPITULO I

### Campo de Aplicación del Convenio

Artículo I.- Este Artículo hace referencia del Campo de aplicación del presente Convenio señalando primeramente que éste se aplicará a:

- 1.- A la infracción a las leyes penales, señalando que este Convenio dá lugar a una actitud netamente represiva, tutelando con esto lo señalado con anterioridad, como son, esas manifestaciones que ponen en peligro la Navegación Aérea.
- 2.- Este convenio surtirá efecto ante las infracciones o actos ejecutados a bordo de una aeronave matriculada por un Es-

tado contratante, mientras se halle en vuelo en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado.

Este convenio señala que para sus fines, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que sea aplicada la fuerza motriz para despegar, hasta que termine el recorrido de -- aterrizaje, en cuanto a lo que respecta a esta última referencia haremos mención a algo que anotamos como una consideración personal; con anterioridad se hace hincapié sobre cuando se considera una aeronave en vuelo, y esto es cuando "se aplica la fuerza motriz hasta que termine el recorrido de aterrizaje", en esto último no coincidimos con el presente convenio, -- pues pensamos que no necesariamente se debe de aplicar la -- fuerza motriz de una aeronave para que ésta pueda ser objeto de una infracción o un acto que la ponga en peligro, por lo tanto consideramos que la seguridad de la aeronave debe de ser protegida por las disposiciones emanadas de los convenios internacionales desde el mismo momento en que la nave es programada a vuelo.

En cuanto a la no aplicación del presente convenio en lo que se refiere a las aeronaves militares, de aduanas y de policía, es comprensible al pensar que estas, su actividad es de vigilancia y por lo tanto, no sería adecuado el ser objeto de una medida extraordinaria independientemente de pertenecer a un servicio del Estado y fuera de la regulación jurídica aplicable a la Aviación Civil.

Artículo II.- Este Artículo hace referencia a que no se aplicará medida alguna cuando se trate de actos o infracciones a leyes penales, derivados de asuntos políticos, religiosos o de discriminación racial, salvo que éstos pongan en peligro la aeronave o bienes a bordo.

## CAPITULO II

### Jurisdicción

Artículo III.- El Estado que matricula la aeronave será competente, para conocer de las infracciones cometidas a bordo, asimismo, cada Estado contratante del convenio, tomará las medi-



das convenientes para establecer su jurisdicción sobre las infracciones o hechos cometidos a bordo, sin excluir la jurisdicción penal por el convenio, siendo definitivo que las leyes penales serán las que predominen en caso de infracción o actos que pongan en peligro el desempeño normal de la Aviación Civil.

Artículo IV. - El convenio señala los casos exclusivos en que un Estado contratante que no sea el de la matrícula de la aeronave, carecerá de facultades para perturbar un vuelo a fin de ejercer su jurisdicción penal a excepción de los siguientes casos:

- a) La infracción producirá efectos en el territorio del Estado.
- b) La infracción ha sido cometida por o contra un nacional de tal Estado o una persona que tenga residencia permanente en el mismo.
- c) Si la infracción viola disposiciones vigentes en lo que respecta a vuelos y maniobras de las aeronaves de tal Estado.

- d) Cuando exista necesidad de ejercer jurisdicción para cumplir las obligaciones de tal Estado, de conformidad con un acuerdo internacional multilateral.

### CAPITULO III

#### Las facultades del Comandante de la Aeronave.

Artículo V.- Este inicia señalando que las disposiciones a que hace referencia este Capítulo, no se aplicarán a las infracciones ni a los actos cometidos o a punto de cometerse, por una persona a bordo de una aeronave en vuelo en el espacio aéreo del Estado de matrícula o sobre altamar u otra zona situada fuera del territorio de un Estado a no ser que el último Puerto de despegue o el próximo punto de aterrizaje previsto, se hallen en un Estado distinto del de matrícula, o si la aeronave vuela posteriormente en el espacio aéreo de un Estado distinto del de matrícula con dicha persona a bordo.

Así mismo, como lo señala claramente, estas disposiciones son válidas para hechos originados en espacios aéreos distintos al -

de la matrícula de la aeronave, el segundo párrafo del presente Artículo señala lo que ya con anterioridad mencionamos en cuanto a que se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque y el momento en que se abra cualquiera de dichas compuertas para el desembarque, en caso de aterrizaje forzoso, las disposiciones del presente Capítulo seguirán en vigencia hasta que las autoridades competentes de un Estado se hagan cargo de la aeronave, de las personas y bienes a bordo de la misma, a diferencia del anterior Capítulo, en este que es donde se señalan las facultades del comandante, volvemos a advertir que como diferencia del anterior, en éste se considera en vuelo cuando se abren o se cierran las compuertas de la aeronave. Aquí quisiéramos insistir en el hecho de que es fácil de comprender que al cerrar las compuertas indica que inicia el vuelo, pero la facultad del comandante debería de iniciar desde el momento en que es programado en vuelo, refiriéndonos a ello con el objeto de que por razones ajenas a la voluntad del comandante, de las personas y de los bienes a bordo, sin el hecho de cerrar las puertas externas es posible la reali-

sación de actos o infracciones que pongan en peligro los bienes ya señalados y dejando sin esa actitud discrecional al comandante para actuar en caso de que alguien intentase cometer un acto que pudiese poner en peligro todos los bienes protegidos en las disposiciones enmarcadas en el presente convenio.

Artículo VI.- En lo que se refiere a este Artículo, su interpretación es en el sentido de que el comandante de la aeronave -- cuenta con una facultad discrecional a fin de poder aplicar medidas razonables, e incluso coercitivas cuando con razones fundadas piense o crea que una persona ha cometido o cometerá -- una infracción o acto previsto en el Artículo I, Párrafo I; por lo tanto, las medidas que podrá aplicar serán con fin de :

- a) Para proteger los bienes fundamentales, como son la seguridad de la aeronave, de las personas y bienes de la -- misma.
- b) Con el fin de mantener el buen orden a bordo, cuestión -- completamente lógica por pensar que este simple hecho -- podría dar lugar a poner en peligro la aeronave.

- c) Para poder entregar a cualquier persona de acuerdo a las disposiciones de este Capítulo ante las autoridades competentes.

El párrafo segundo de este Artículo, señala que el comandante puede exigir o autorizar la ayuda de los miembros de su tripulación y solicitar pero no exigir la ayuda de los pasajeros, a fin de independizar la relación existente entre el comandante y su tripulación con el de un pasajero, no así el de poder tomar en los tripulantes como los pasajeros una medida coercitiva en caso de urgencia y si la situación así lo exigiera sin el consentimiento del comandante teniendo siempre en cuenta los bienes protegidos de la aeronave.

Artículo VII.- La referencia de este Artículo es con el fin de prolongar innecesariamente las medidas coercitivas aplicadas a una persona a menos que:

- a) Dicho punto se halle en un Estado no contratante y sus autoridades no permitan desembarcar a tal persona o las

medidas coercitivas se hayan impuesto de acuerdo al Artículo 6o. Párrafo I.

- b) Cuando la aeronave haga un aterrizaje forzoso y el comandante de la aeronave no pueda entregar la persona a las autoridades correspondientes.
- c) Que dicha persona acepte seguir bajo las medidas coercitivas impuestas a su persona.

Párrafo 2.- El comandante en cuanto le sea posible, y antes de aterrizar notificará a las autoridades de ser posible, las medidas tomadas en contra de una persona y las razones de haberlas adoptado con el fin de que las autoridades competentes se encuentren enterados lo más rápidamente posible.

Artículo VIII. - El comandante goza de prerrogativas discrecionales para poder desembarcar a una persona en cuanto tenga razones fundadas para pensar que se está cometiendo o a punto de cometer un acto previsto en el Artículo 1o., Párrafo I, aún en el territorio de cualquier Estado.

Párrafo 2.- El comandante notificará a las autoridades el hecho de haber efectuado tal desembarque y las razones para ello, actitud necesaria toda vez que en cuanto aterrice, las autoridades deberán tener pleno conocimiento de los hechos.

Artículo IX.- El comandante de la aeronave vuelve a gozar de - sus facultades discrecionales, al señalar el presente Artículo - "que si a juicio del comandante una persona ha cometido un acto a bordo, y que a discreción de éste, constituye una falta grave a las leyes penales del Estado de matrícula de la aeronave, podrá entregarlo a las autoridades competentes de cualquier Esta - do contratante en cuyo territorio aterrice la nave, en cuanto a los párrafos 2o. y 3o., éstos nos hablan de la comunicación -- que hará el comandante a las autoridades de un Estado y su in - tención de entregar a dicha persona y los motivos que tenga pa - ra ello, el comandante tendrá la obligación de entregar a las -- autoridades un informe detallado junto con las pruebas y elemen - tos con los que cuente el comandante a las leyes del Estado de - matrícula de la aeronave.

Artículo X.- Hace mención de que las medidas tomadas de - - acuerdo al presente convenio no existe responsabilidad alguna en razón al trato sufrido por la persona objeto de dichas medidas.

#### CAPITULO IV

##### Apoderamiento ilícito de la Aeronave.

Artículo XI.- Cuando mediante el uso de la violencia, la intimidación o cualquier otra forma de coacción, alguna persona trate de cometer o cometa un ilícito de apoderamiento, interferencia o ejercicio del control se podrán tomar todas las medidas pertinentes con el fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre el control de ésta, así como, su facultad de decisión; - de igual forma, el Estado contratante permitirá a la menor de - mora posible, que la aeronave recobre su seguridad e inicie nuevamente su vuelo, evitando, en toda la medida de sus posibilidades, contratiempos innecesarios para el buen desempeño del servicio.



## CAPITULO V

### Facultades y Obligaciones de los Estados

Artículo XII.- Esta disposición se refiere a la obligación de -- cualquier Estado contratante a fin de permitir el desembarque -- de cualquier persona o personas que hubiesen tratado de cometer o hubiesen cometido una interferencia que ponga en peligro el buen vuelo de la aeronave, hecho previsto en el Artículo 8o. Párrafo 1o.

Artículo XIII.- Todo Estado contratante aceptará poner a disposición de la autoridad o autoridades correspondientes a cual -- quier persona que el comandante entregue en virtud del Artículo 9o., Párrafo 1o.

Párrafo 2o.- Los Estados contratantes disponen de la potestad -- conforme a derecho, para asegurar la presencia de las personas que se encuentren relacionadas en actos a que se refiere -- el Artículo 2o., en su primer párrafo, por el tiempo estricta -- mente necesario a fin de ejercitar la iniciación de un procedi-

miento penal o de extradición.

Párrafo 3o.- La o las personas sujetas a disposición anterior - dispondrán de las garantías necesarias a fin de tener comunica ción con el representante más próximo al Estado de su naciona lidad.

Párrafo 4o.- El Estado contratante al que sea entregada la o - las personas en virtud del Artículo 9o. Párrafo 1o., se avoca- rán a una investigación exhaustiva y preliminar inmediatamente.

Párrafo 5o.- El Estado que detenga o asegure la presencia de - cualquier persona relacionada con hechos previstos, tanto en los Artículos 8o. y 9o. Párrafo 1o., hará una notificación in - mediatamente al Estado donde se encuentre matriculada la per - sona y por así considerarlo conveniente lo hará también a los - demás Estados contratantes, de la detención o las medidas to - madas en su contra, al igual que las circunstancias que lo jus - tificuen, actuación que necesariamente deberá estar fundamenta

da conforme a las leyes del Estado contratante, indicando inmediatamente si se desea proceder en contra de dicha persona.

Artículo XIV.- El Estado contratante dispone de la facultad de admitir a cualquier persona, o de no admitirla de conformidad a los Artículos 8o. Párrafo 1o., 9o. Párrafo 1o., si se tratara de alguien que no sea nacional o que no tenga residencia permanente en este Estado de origen o en su defecto de donde inició su viaje aéreo.

Párrafo 2o.- El desembarque, la entrega, la detención o adopción de las medidas prescritas en el Artículo 13o. no se considerarán como medidas de admisión en el territorio del Estado, - siendo este convenio nulo para efectos de aplicación de las leyes respectivas relativas al internamiento o admisión de personas.

Artículo XV.- Este Artículo señala que a reserva de lo previsto en el Artículo precedente, cualquier persona desembarcada de conformidad con el Artículo 8o. Párrafo 1o., podrá conti --

nuar su viaje tan pronto le sea posible, salvo que su presencia sea necesaria, de acuerdo a las leyes del Estado de aterrizaje para la instrucción de un procedimiento penal o de extradición.

Párrafo 2o.- En su texto señala que sin perjuicio de lo dispuesto en sus leyes de entrada, admisión, expulsión y extradición, - el Estado contratante entregará a cualquier persona afecto al - presente convenio y se le concederá trato igual en orden a su - seguridad y protección de acuerdo a las normas de reciprocidad internacional.

## CAPITULO VI

### Otras disposiciones.

Artículo XVI.- Para efectos de extradición todos los actos o infracciones cometidos a bordo de aeronaves matriculadas en un - Estado contratante, surtirán efecto como si se hubiesen ejecutado no sólo en el lugar en que se cometieron, sino que también en el territorio de matrícula de la aeronave.

Párrafo 2o.- Esta disposición anterior no se considera como -- obligación de conceder la extradición.

Artículo XVII.- Para efectos de proteger los intereses de la navegación aérea, cuando se lleve a efecto cualquier investigación o arresto al ejercer jurisdicción un Estado, éste deberá tener siempre en cuenta lo anterior evitando así retardar innecesariamente a la aeronave, los pasajeros, los miembros de la tripulación, o la carga.

Artículo XVIII.- Cuando varios Estados se unan con el fin de - constituir cualquiera organización de explotación en común y organismos internacionales de explotación que utilicen aeronaves - no matriculadas en un Estado, designarán cuál de ellos se considerará como Estado de matrícula para los fines del presente convenio, cosa que comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional, notificando ésta a todos los Estados partes del presente convenio.

## CAPITULO VII

### Disposiciones finales.

Artículo XIX.- Este convenio quedará abierto hasta la fecha que entre en vigor, para la firma de cualquier Estado miembro de la Organización de las Naciones Unidas o cualquier Organismo Especializado.

Artículo XX.- La ratificación del presente Convenio será de acuerdo a sus procedimientos constitucionales.

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

Artículo XXI.- Este convenio entrará en vigor en cuanto doce Estados signatarios, depositen sus instrumentos de ratificación, entrando al nonagésimo día a contar del duodécimo instrumento de ratificación; para los Estados que ratifiquen después de esa fecha entrará en vigor igualmente a partir de la fecha del nona-

gésimo día de depósito de su instrumento de ratificación.

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

Artículo XXII.- Entrado en vigor el presente convenio, quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado miembro de las Naciones Unidas o de cualquier organismo especializado.

Párrafo 2o.- La adhesión se efectuará mediante el depósito del instrumento de adhesión ante la Organización de Aviación Civil Internacional, el cual surtirá efectos al nonagésimo día, a contar de la fecha de depósito.

Artículo XXIII.- Los Estados contratantes podrán denunciar este Convenio con la notificación a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Párrafo 2o.- La denuncia surtirá efecto seis meses después de

la fecha de que la Organización de Aviación Civil Internacional -  
reciba la notificación de dicha denuncia.

Artículo XXIV.- Las controversias que surjan entre dos o más  
Estados contratantes con respecto a lo que se refiere a la in -  
terpretación o aplicación de este Convenio, que no puedan solu -  
cionarse mediante negociaciones, se someterán al arbitraje a -  
petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses conta -  
dos a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbi -  
traje, las partes no se ponen de acuerdo, mediante solicitud de  
cualquiera de las partes, esta controversia se podrá someter a  
la Corte Internacional de Justicia mediante demanda presentada  
conforme a los estatutos de la misma.

Párrafo 2o.- Cuando un Estado no se considere obligado al pá -  
rrafo anterior, lo hará en el momento de la firma o ratifica --  
ción, no estando obligados los demás Estados con ese Estado -  
que haya formulado dicha reserva.

Párrafo 3o.- Cualquier Estado que haya formulado la reserva -



anterior la podrá retirar en cuanto lo considere oportuno notificándoselo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo XXV.- Con excepción de lo dispuesto anteriormente es te convenio no podrá ser objeto de reservas.

Artículo XXVI.- La Organización de Aviación Civil Internacional notificará a todos los miembros de las Naciones Unidas y Orga nismos Especializados:

- a) Fecha de cualquier firma del presente Convenio y de la misma por parte de cualquier Estado.
- b) Depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión - y la fecha en que se hizo.
- c) La fecha en que el presente convenio entre en vigor de - acuerdo con el primer párrafo del Artículo 21o.
- c) Toda notificación de denuncia y la fecha en que fué su - recepción y,
- e) Toda declaración o notificación formulada en virtud del - Artículo 24o. y la fecha de su recepción.

3.3            CONVENIO SOBRE LA REPRESION Y CIERTOS  
                 ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERO-  
                 NAVES. LA HAYA, 1970.

Firmado el 16 de Diciembre de 1970, en la ciudad de La Haya, este Convenio, fué fruto de la serie de trabajos presentados en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, misma que bajo el patrocinio de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), había sido objeto de largos estudios con el fin de lograr la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves.

En este Convenio estuvieron presentes representantes de setenta y siete Estados y numerosos observadores a nombre de Organismos directamente interesados en la materia, entre otros, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional, La Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas, El Instituto de Transporte Aereo, La Unión Internacional de Policía Criminal y la Unión Internacional de Aseguradores de Aviación.

El Convenio quedó abierto en La Haya a la firma de los Estados participantes en la Conferencia y después del 31 de Diciembre de 1970, quedó abierto a la firma de todos los Estados, en Londres, Moscú y Washington, hasta su entrada en vigor. Es de pensarse que estas tres Capitales fueron seleccionadas para evitar que la firma de alguno de los Estados se viese ensombrecida por razones políticas, ya que de haber sido sólo una, ésta fuese objetada para acudir.

Al igual que el Convenio de Tokio, queda abierto para que cualquier Estado se adhiera en el momento que se considere oportuno. El Convenio estará sujeto a la ratificación de los Estados signatarios depositándose los instrumentos de ratificación y los de adhesión en los archivos de los Gobiernos de los Estados Unidos de América. El Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, quedando éstos como Gobiernos depositarios.

Entrará en el Convenio treinta días después de la fecha en que, diez de sus Estados signatarios, participantes en la conferencia

de La Haya, depositen sus instrumentos de ratificación, para los demás Estados, entrará en vigor una vez transcurridos treinta días del depósito de sus instrumentos de ratificación o adhesión. Los Gobiernos depositarios informarán la fecha de entrada en vigor y cualquier otra notificación a la que pudiese haber lugar.

A diferencia del Convenio de Tokio de 14 de Septiembre de 1963, este Convenio se ve menos riguroso, ya que mientras en el de Tokio se requería de doce Estados signatarios y noventa días a partir de la fecha de la última ratificación, éste requiere de diez Estados signatarios y de treinta días contados a partir de la décima ratificación, diferencia que no es sensiblemente apreciable.

Las ratificaciones del Convenio de Tokio han de ser depositadas en la Organización de Aviación Civil Internacional, (OACI), sistema que fué radicalmente alterado en el Convenio de La Haya, al establecer registros en tres países diferentes. Sin duda, ello

se debe a que el Convenio de Tokio, quedaba abierto a la firma de cualquier Estado que figurase como miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquier Organismo Especializado, mientras que el de La Haya es de carácter absolutamente Universal.

### ACTA FINAL

Los plenipotenciarios de la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, misma que bajo el patrocinio de la Organización de Aviación Civil Internacional, se reunieron a invitación expresa del Reino de los Países Bajos, para deliberar ampliamente un proyecto de Convenio preparado por el Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional, sobre el apoderamiento ilícito de aeronaves estando representados por setenta y siete Estados. Al concluir las deliberaciones, esta Conferencia adoptó el texto de un Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, adoptando además la siguiente resolución:

"La Conferencia Internacional del Derecho Aéreo, habiendo logrado adoptar un Convenio para la repre -

sión del apoderamiento ilícito de aeronaves, expresa su sincero agradecimiento al Gobierno y al pueblo del Reino de los Países Bajos, por haber hecho posible la celebración de la Conferencia de La Haya y por su generosa hospitalidad, lo que contribuyó a que las tareas de la Conferencia se vieran coronadas con el éxito".

En testimonio, los Delegados firman esta Acta final hecho en La Haya, el día 16 de Diciembre de 1970, en un sólo ejemplar compuesto por cuatro textos auténticos en los idiomas español, francés, inglés y ruso, que será depositado en la Organización de Aviación Civil Internacional, debiendo dicha organización entregar una copia legalizada de la misma cada uno de los Gobiernos representados en la Conferencia.

#### PREAMBULO

#### LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO

CONSIDERANDO. - Que los ilícitos del apoderamiento o ejercicio --

del control de aeronaves en vuelo ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes; afectan gravemente la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil.

CONSIDERANDO.- Que la realización de tales actos les preocupa gravemente.

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

HAN CONVENIDO LO SIGUIENTE:

Artículo 1o.- En este Artículo se anota lo que consideramos el tipo penal, al decir su texto que comete el delito, toda persona que a bordo de una aeronave en vuelo, (aunque a nuestro juicio debería de omitir la palabra en "vuelo", por considerar que ésta restringe el campo de aplicación del Convenio) :

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 dichos actos, sugiriendo el agregar "sin importar el fin".

b) Sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer -- cualquiera de esos actos.

Artículo 2o.- Se refiere a la obligación de parte de los Estados contratantes a imponer penas severas, siendo esta aseveración -- un tanto ambigua al existir un mundo de formas de interpretar -- que es "penas severas".

Artículo 3o.- Al igual que el Convenio de Tokio, este Artículo se refiere al momento en que se considera una aeronave en == vuelo; cuando sus puertas externas sean cerradas del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de ellas para el -- desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, se considerará -- que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave, personas y bienes a bordo; como --



ya lo hemos comentado anteriormente, en el Convenio de Tokio, haciendo comentario al margen, posee un grado de similitud -- con el presente, volvemos a insistir que el campo de aplicación del Convenio debería de extenderse al simple hecho de que una aeronave se encuentre programada a vuelo.

Párrafo 2o.- El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas, o de policía, entendiéndose el hecho de estar fuera de esta aplicación por el simple juicio de pertenecer a los miembros de las fuerzas de - vigilancia del Estado.

Párrafo 3o.- El presente Convenio será aplicado solamente si - el lugar de despegue o aterrizaje real de la aeronave, a bordo de la cual se cometa el delito, está situado fuera del territorio de matrícula de la aeronave, aún tratándose de un vuelo inter - nacional o nacional, esta es una posición adecuada al pensar -- que cada Estado posee su propia legislación con el fin de san - cionar los delitos comunes.

Párrafo 4o.- El presente párrafo tiene por objeto el de remitir al Artículo 5o. con el fin de aclarar que no se aplicará el presente Convenio si el lugar de aterrizaje real de la aeronave, a bordo en la que se cometa el delito, están situándose de uno de los Estados referidos en dicho Artículo.

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

Artículo 4o.- Cada Estado contratante, tomará las medidas necesarias a fin de poder establecer su jurisdicción, tratándose -- del delito enmarcado en el Artículo 1o., o inclusive sobre cualquier acto de violencia cometido por el presunto delincuente -- (responsable), contra los pasajeros o la tripulación en relación directa con el delito en los casos siguientes:

- a) Si el delito es cometido a bordo de aeronave matriculada - en tal Estado.
- b) Si la aeronave, a bordo de la cual es llevado a cabo un de lito aterriza en su territorio con el presunto delincuente to da vía a bordo.
- c) Si el delito se comete a bordo de una aeronave, dada en -- arrendamiento sin tripulación a una persona que en tal Esta do tenga su principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente, ésta última noción es de considerarse importante, ya que con ello la Aviación Civil Privada no se ve completamente desprotegida en los bienes tutelados para la Aviación Civil Comercial.

Párrafo 2o. - Así mismo, cada Estado tomará las medidas nece sarias a fin de establecer su jurisdicción sobre el delito en el caso de que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición, conforme al Artfculo - 8o., a los Estados previstos en el Párrafo 1o. del presente Ar tículo.

Artículo 5o.- Los Estados contratantes que constituyan organizaciones de explotación en común del transporte aéreo u organismos internacionales de explotación, que utilicen aeronaves que sean objeto de una matrícula común e internacional, designarán con respecto a cada aeronave según el caso particular, el Estado que entre ellos ejercerá la jurisdicción y tendrá las atribuciones del Estado de matrícula de acuerdo con el presente Convenio, y lo comunicará a la Organización de Aviación Civil Internacional, que lo notificará a los Estados partes en el presente Convenio. Lo anterior se previene con el fin de poder ejercer una unidad en cuanto a la mejor aplicación de las disposiciones del presente Convenio.

Artículo 6o.- Todo Estado contratante que se vea en la necesidad de privar de su libertad a cualquier persona relacionada -- en actos cometidos en contra de la aviación civil, deberá de su jetarse de conformidad a lo que señalan sus leyes correspondientes, manteniendo esa privación por el tiempo exclusivo para iniciar un proceso penal o de extradición.

Párrafo 2o.- El Estado procederá a iniciar una averiguación -- amplia y preliminar de los hechos, con el único fin de deslin -- dar cualquier presunta responsabilidad.

Párrafo 3o.- Cualquier persona privada de su libertad o sujeta a disposiciones que le impidan su libertad de acción gozará de, absolutamente, todas las garantías a modo de poder obtener -- una inmediata comunicación con el representante correspondien -- te al Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo.

Párrafo 4o.- Cuando un Estado en relación a este Artículo pri -- ve de su libertad o impida su libertad de acción a cualquier -- persona, notificará inmediatamente las medidas adoptadas, las -- circunstancias o razones que fundamentan su actuación, al Es -- tado de matrícula de la aeronave, al Estado mencionado en el Artículo 4o., Párrafo 1o. al Estado del que sea nacional dicha persona, y si así lo considera conveniente a todos los demás -- Estados interesados. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el Párrafo 2o., del presente Artículo co -- municará, sin dilación, sus resultados a los Estados antes - -

mencionados e indicará si se propone ejercer su jurisdicción.

Artículo 7o.- El Estado contratante en cuyo territorio sea hallado el presunto responsable, si no procede a la extradición del mismo, deberá de someterlo a sus autoridades competentes, a efecto de una instrucción, sin excepción alguna y con independencia de que el delito, haya sido o no, cometido en su territorio. Tomando las autoridades su decisión con la misma condición que si se tratase de un delito grave del orden común con acuerdo a la legislación de tal Estado.

Artículo 8o.- Los Estados integrantes del presente Convenio se verán obligados a respetar el hecho de considerar el delito como los que dan lugar a la extradición, incluyendo en todo tratado celebrado o a punto de celebrar en un futuro.

Párrafo 2o.- Cuando un Estado contratante subordine la extradición a la existencia de un tratado, recibe de otro Estado contratante la solicitud de extradición, sin mediar entre ellos un tratado referente a la extradición, podrá hacer uso del presen-

te Convenio con carácter discrecional para poder tomarlo como una base jurídica necesaria para la extradición referente al delito. Estando ésta sujeta a las demás condiciones exigidas por su legislación.

Párrafo 3o.- El presente Convenio crea, entre los Estados - - miembros, obligación de considerar el delito como caso de extradición, pero sujeto a las condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido.

Párrafo 4o.- A los fines de establecer la extradición entre los Estados contratantes, se considerará que el delito se ha cometido no solamente en el lugar donde ocurrió, sino que también en el territorio de los Estados obligados a establecer jurisdicción de acuerdo al Artículo 4o., Párrafo 1o.

Artículo 9o.- A la primera presunción de que se realice cualquiera de los actos mencionados en el Artículo 1o. :

a) o su realización sea de carácter inminente, los Estados to

marán medidas adecuadas a fin de que el comandante de la aeronave recobre el control de la nave.

Párrafo 2o.- En los casos anteriores, el Estado contratante -- otorgará las facilidades necesarias a fin de que el viaje conti -- nue lo más rápido posible, devolviendo sin demora la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores, protegiendo con esto el buen desempeño de las actividades referentes a la Aviación Ci -- vil.

Artículo 10o.- Los Estados contratantes prestarán la mayor co operación a fin de agilizar cualquier proceso penal, relativo al delito y a los demás actos mencionados en el Artículo 4o., -- siendo en estos casos la Ley Penal aplicable a la del Estado -- requerido.

Párrafo 2o.- Sin embargo, lo dispuesto en el párrafo anterior, no será motivo de afectación en las relaciones derivadas de los convenios bilaterales o multilaterales, que tengan como fin la -- cooperación mutua en materia penal.



Artículo 11o.- Los Estados contratantes notificarán lo más breve posible al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con la Legislación Local, cualquier información referente a:

- a) Las circunstancias de aparición del delito.
- b) Medidas tomadas en aplicación del Artículo 9o.
- c) Las medidas tomadas relativas al presunto delincuente y -- con especial atención, las referidas al resultado sobre cualquier procedimiento de extradición u otro procedimiento judicial.

Artículo 12o.- El arbitraje será quien dirija las controversias - que surjan entre dos o más Estados, siendo este a petición de cualquiera de las partes, las cuales sin el plazo de seis meses no se ponen de acuerdo, igualmente a petición de cualquiera de ellas se someterán a la decisión de la Corte Internacional de -- Justicia, la cual será de conformidad de los Estatutos de tal Organismo.

Todo Estado, en el momento de la firma o ratificación de este-

Convenio, se podrá reservar a lo dispuesto en el presente Artículo, mediante lo cual los Estados contratantes no contraerán ninguna obligación relativa a lo dispuesto en el mencionado Artículo referente a la reserva. Todo Estado que haya formulado dicha reserva, podrá retirarla en el momento que considere -- oportuno, notificando su decisión a los Gobiernos depositarios.

Artículo 13o.- El Convenio estará abierto a la firma de los Estados participantes en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, celebrada en La Haya del 1o. de Diciembre al 16 del mismo mes del año de 1970, (llamada en adelante "La Conferencia de La Haya"), a partir del 16 de diciembre de 1970, en dicha Ciudad. Después del 31 de Diciembre del mismo año, el Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados en -- Washington, Londres, Moscú; todo Estado que no firmase el -- presente Convenio antes de su entrada en vigor podrá adherirse a él en el momento que el mismo considere oportuno.

Párrafo 2o.- El Convenio estará sujeto a la ratificación por los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación y los --

instrumentos de adhesión se depositarán en los archivos de los Gobiernos de los Estados Unidos de Norteamérica, el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, los que aceptan el presente para ser designados como Estados depositarios.

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

Párrafo 3o.- Para los demás Estados entrará en vigor en la fecha que resulte de la aplicación del Párrafo 3o. del presente -- Artículo o treinta días después de la fecha de depósito de sus instrumentos de ratificación o adhesión si ésta última fuese posterior a la primera.

Párrafo 4o.- Los Gobiernos depositarios informarán sin tardanza a todos los Estados signatarios y a todos los Estados, que -

se hayan adherido en este Convenio, de la fecha de cada firma y de depósito de cada instrumento de ratificación o adhesión, - además de la de su entrada en vigor y de cualquier otra notificación.

Párrafo 5o.- En cuanto entre en vigor, los Gobiernos depositarios los registrarán de conformidad con el Artículo 3o. del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944).

Artículo 14o.- Todo Estado contratante podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación dirigida a los Gobiernos -- depositarios.

Párrafo 2o.- Surtiendo la denuncia efecto seis meses después, - en que los Gobiernos depositarios reciban la notificación.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL.- Los plenipotenciarios inscritos debidamente autorizados por sus Gobiernos, firman el presente Convenio.

Hecho en La Haya el día dieciseis de Diciembre de mil nove -  
cientos setenta, en tres originales, cada uno integrado por cua -  
tro textos auténticos en los idiomas español, francés, inglés y -  
ruso.

3.4 EL CONVENIO DEL CANADA, MONTREAL  
23 DE SEPTIEMBRE DE 1971.

LOS ESTADOS PARTES EN EL  
PRESENTE CONVENIO

CONSIDERANDO. - Que los actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil, ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, afectan gravemente a la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza de los pueblos del mundo - en la seguridad de la Aviación Civil;

CONSIDERANDO. - Que la realización de tales actos les preocupa gravemente y;

CONSIDERANDO. - Que a fin de prevenir tales actos, es urgente prever las medidas adecuadas para sancionar a sus autores;

HAN CONVENIDO LO SIGUIENTE:

Artículo 1o. - Comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente:

- A) Realice contra una persona, a bordo de una aeronave en --  
vuelo, actos de violencia que constituyan un peligro para la  
seguridad de la aeronave, en este inciso consideramos que  
lo que sería el tipo del delito, está un tanto incompleto, al  
señalar que se cometerá el delito quien realice en contra -  
de una persona en vuelo, actos de violencia, eso es lo que  
consideramos incompleto, al pensar que se pueden dirigir -  
actos de violencia en contra de la aeronave, hecho suficiente  
para que en el presente Convenio no pueda ser aplicable.
- B) En este inciso se toca el punto de comentario anterior pe -  
ro con la salvedad de que cometerá el delito "quien destru-  
ya una aeronave en servicio o le cause daños" en este ca-  
so, pensamos que el presente Artículo, debería contemplar  
un momento preventivo y no necesariamente esperar la real  
ización del hecho para que pueda entrar en vigor el pre -  
sente Convenio terminado el inciso que los daños que la incapaciten  
a vuelo pero que por su naturaleza, constituyen -  
un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.

- C) Coloque o haga colocar en una aeronave en servicio por - - cualquier medio, un artefacto capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o - que, por su naturaleza constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- D) Destruya o dañe las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de - las aeronaves en vuelo;
- E) Comunique a sabiendas informes falsos, poniendo con ello - en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo, esta prevención es de considerarse adecuada al proteger la Aviación Civil de posible gente bromista, que sin deseos de causar - daño alguno, si pongan en movilización una serie de actividades protectoras de la navegación aérea, causando un peligro latente al descuidar o desviar la atención para un per-  
cance real.



Párrafo 2o.- Igualmente comete delito toda persona que:

- A) Intente cometer cualquiera de los delitos mencionados en el Párrafo 1o., del presente Artículo; en este segundo párrafo se ve protegida cualquier tentativa de perturbación de las actividades de la navegación aérea.
- B) Sea complice de quien las comete o intente cometerlas.

Artículo 2o.- A los fines del presente Convenio:

- A) Se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que todas sus puertas sean cerradas después del momento en que dichas puertas sean abiertas para los fines de desembarque; en caso de aterrizaje forzoso se considera que el vuelo continúa hasta que las autoridades correspondientes se hagan cargo de la aeronave, de sus personas y bienes a bordo.
- B) Este párrafo hace mención a lo que señalábamos en los dos

anteriores Convenios como son el de Tokio de 1963 y el de La Haya de 1970, y es cuando se consideraba una aeronave en servicio a fines de la amplitud de vigencia de los Convenios, éste, el presente Párrafo, toma en consideración que una aeronave se encuentra en servicio desde que el perso -  
nal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo hasta veinticuatro horas des -  
pués de cualquier aterrizaje.

El período en servicio se prolongará en cualquier caso por todo el tiempo en que la aeronave se encuentre en vuelo --  
conforme al inciso A) del presente Artículo.

Artículo 3o.- Este Artículo de carácter ambiguo señala que los Estados se obligan a establecer penas severas para los autores de delitos mencionados en el Artículo 1o., cuando a nuestro juicio debería de ser aclarada en cuanto a la penalidad aplicable -  
concretamente y no dejar así al libre arbitrio de que se consi -  
dera "penas severas".

Artículo 4o.- El presente Artículo al igual que los anteriores -  
Convenio excluye la aplicación del mismo a las aeronaves utili-  
zadas en servicios militares de aduanas o de policía.

Párrafo 2o.- En los casos previstos en los Incisos A), B), C),  
E), del Párrafo 1o., el presente Convenio solamente se aplica -  
rá, ya se trate de una aeronave en vuelo internacional, ya en -  
vuelo interno, si:

- A) El lugar, real o previsto, de despegue o de aterrizaje de -  
una aeronave está situado fuera del Estado de matrícula;
- B) El delito se comete en el territorio de un Estado distinto -  
del de matrícula de la aeronave. Siendo los dos anteriores  
incisos las excepciones de aplicación del presente Convenio  
tratándose de aeronaves militares, de aduana o de policía,  
al pensar que éstas puedan ser objeto de un atentado pero  
fuera del territorio de su Estado.

Párrafo 3o.- Este párrafo previene que no obstante lo dispues-  
to en el Párrafo 2o., del presente Artículo, en los casos pre-

vistos en los Incisos A), B), C), y E), del Párrafo 1o. del Artículo 1o., el presente Convenio se aplicará si el delincuente es hallado en el territorio de un Estado distinto al de matrícula de la aeronave.

Párrafo 4o.- Por lo que se refiere a los Estados mencionados en el Artículo 9o., no se aplicará el presente Convenio en los casos previstos en los incisos A), B), C) y E) del Párrafo 1o. del Artículo 1o., si los lugares mencionados en el inciso A), del Párrafo 2o., del presente Artículo están situados en el territorio de uno solo de los Estados referidos en el Artículo 9o., a menos que el delito se haya cometido o el delincuente o el presunto delincuente sea hallado en el territorio de un Estado distinto de dicho Estado.

Párrafo 5o.- En los casos previstos en el inciso D), del párrafo 1o., del Artículo 1o., el presente Convenio se aplicará solamente si las instalaciones y servicios son utilizados para la navegación aérea internacional, es decir las instalaciones dedicadas al servicio exclusivamente nacional no serán objeto de apli-

cación de este Convenio.

Párrafo 6o.- El campo de aplicación de los Párrafos 2o., 3o., - 4o. y 5o. del presente Artículo se aplicarán también en los ca - sos previstos en el Párrafo 2o. del Artículo 1o.

Artículo 5o.- Los Estados tomarán las medidas pertinentes a fin de establecer su jurisdicción sobre los delitos en los casos si - guientes:

- A) Si el delito se comete en el territorio de tal Estado.
- B) Si el delito se comete en contra o a bordo de una aeronave matriculada en tal Estado.
- C) Si la aeronave, a bordo de la cual se cometa el delito, aterrizo en su territorio con el presunto delincuente a bordo.
- D) Si el delito se comete contra, o a bordo de una aeronave da da en arrendamiento sin tripulación a una persona que en -- tal Estado tenga su oficina principal, o de no tener tal ofici na, su residencia permanente. Como se podrá ver estas -- disposiciones son lo suficientemente claras no sólo con el - fin de que un Estado establezca su jurisdicción sino que a -

su vez, su debido cumplimiento evitar conflictos en lo que -  
respecta a las jurisdicciones cuando se cometan actos en - -  
donde dos o más Estados se vean relacionados.

**Párrafo 2o.-** Asimismo, cada Estado contratante tomará las me -  
didas necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos  
previstos en los incisos A), B) y C), del Párrafo 1o. Artículo 1o.  
así como en el Párrafo 2o. del mismo Artículo cuando este últi -  
mo Párrafo se refiere a los delitos previstos en dichos incisos, -  
en el caso de que el presunto delincuente se halle en su territorio  
y dicho Estado no conceda la extradición conforme al Artículo 8o.  
a los Estados previstos en el Párrafo 1o. del presente Artículo.

**Párrafo 3o.-** El presente Convenio enmarca en este párrafo que -  
ninguna jurisdicción se excluirá de acuerdo a las leyes penales.

**Artículo 6o.-** Todo Estado que estime conveniente asegurar la --  
presencia o detener a alguna persona si las medidas lo justifican  
podrá hacerlo, sin que esa medida se alargue más del tiempo ne  
cesario, para poder iniciar un procedimiento de extradición o pe

nal.

Párrafo 2o. Tal Estado procederá inmediatamente a una amplia - investigación previa de los hechos.

Párrafo 3o.- Toda persona detenida o sujeta a medidas de aseguramiento, por parte de tal Estado procederá inmediatamente si - desea tener comunicación con el representante más cercano del - Estado de su Nacionalidad.

Párrafo 4o.- Cuando un Estado, en virtud del presente Artículo - detenga una persona, notificará inmediatamente la detención y las circunstancias del caso que la justifique, a los Estados mencionados en el Párrafo 1o. del Artículo 5o. al Estado del que sea nacionalidad el detenido y, si así lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados, el Estado que proceda a la investigación preliminar comunicará a los Estados antes mencionados e indicará si se propone ejercer jurisdicción.

Artículo 7o.- El Estado contratante en cuyo territorio sea hallado un presunto delincuente, se niega la extradición del mismo, -

someterá el caso a sus autoridades respectivas a efectos de proceder al enjuiciamiento, sin excepción alguna, y con indepen --  
dencia de que el delito haya sido o no cometido en su territorio, tomando dichas autoridades su determinación como si se tratase de delitos graves de acuerdo con la legislación de dicho Estado.

Artículo 8o.- Los delitos se considerarán incluidos entre los delitos que den lugar a la extradición en todo tratado de extradi -  
ción, comprometiéndose los Estados contratantes en incluir di -  
cho delito en cualquier tratado celebrado al respecto en lo futu -  
ro.

Párrafo 2o.- El presente Convenio podrá ser tomado en consideración y como base jurídica para los efectos de tomar o conceder discrecionalmente la extradición hecha sobre un presunto delincuente por un Estado con el cual no tenga tratado diferente a la extradición, estará sujeta a las exigencias que conforme a derecho requiera un Estado.

Párrafo 3o.- Los Estados contratantes mismos que no subordi -



nen la extradición a la existencia de un tratado, reconocerán -- los delitos como casos en los cuales se tomará para efectos de extradición, los cuales y al igual que el párrafo anterior estarán sujetas a las condiciones que conforme al derecho sean exigidas por el Estado.

Párrafo 4o.- Para los fines de la extradición entre Estados contratantes, se considerará para efectos de aplicación del presente convenio que los delitos fueron cometidos no sólo en el lugar donde ocurrieron los hechos sino que también, en el territorio del Estado o Estados que obligados estarán a establecer su jurisdicción de acuerdo con los incisos B), C) y D), del Párrafo 1o. del Artículo 5o.

Artículo 9o.- Cuando se trate de Estados contratantes, que constituyen organizaciones de explotación en común del transporte -- Aéreo y Organismos Internacionales de Explotación y utilicen Aeronaves objeto de una matrícula común o internacional, designarán un Estado, el cual representará los intereses de esta Organización, igualmente tendrá las atribuciones del Estado de ma -

trícula y ejercerá jurisdicción de acuerdo con el presente Convenio, comunicándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional, misma que se encargará de notificar a todos los Estados partes en el presente Convenio.

Artículo 10o.- Los Estados contratantes apegados a la aplicación del Derecho Internacional y sus propias Leyes, buscarán dentro de la medida de sus posibilidades la prevención, con el fin de evitar la comisión de los delitos previstos en el Artículo 1o.

Párrafo 2o.- Cuando, con motivo de la comisión de un delito - previsto en el Artículo 1o. del presente Convenio, se produzca retraso o interrupción de un vuelo, cada Estado contratante en cuyo territorio se encuentre la Aeronave, los pasajeros, la tripulación o bienes a bordo de la misma otorgará las más amplias facilidades con el fin de que la Aeronave pueda continuar su viaje a la mayor brevedad posible.

Artículo 11o.- Los Estados contratantes tendrán entre sí la mayor cooperación posible por lo que respecta a todo proceso pe-

nal, en lo referente a la comisión de delitos cometidos en contra de la Aviación Civil.

Párrafo 2o.- Los señalamientos anteriores dispuestos en el Artículo 11o., fortalecen las obligaciones derivadas de cualquier tratado bilateral o multilateral que regule, todo o en parte lo relativo a la ayuda mutua en materia penal.

Artículo 12o.- Todo Estado contratante que cuente con razones fundadas para creer en la existencia de la comisión de un delito previsto en el Artículo 1o., suministrará de acuerdo a su ley nacional toda información a los demás Estados con el fin de prevenir la comisión de los delitos cometidos y mencionados en el párrafo primero del Artículo 1o.

Artículo 13o.- Cada Estado contratante comunicará a la brevedad posible, al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional de conformidad a sus leyes, cualquier información que obre en su poder referente a:

- a) Las circunstancias del delito.

- b) Las medidas tomadas en aplicación del Párrafo 2o. del Artículo 10o.
- c) Las medidas tomadas en relación con el delincuente y, especialmente, los resultados de todo procedimiento de extradición y otro procedimiento judicial.

Artículo 14o.- Cuando una controversia surgida entre dos o más Estados en lo referente a la interpretación y aplicación de este Convenio, mismas que no puedan encontrar solución mediante negociaciones se someterán al arbitraje, a petición de una de las partes. Si en el plazo de seis meses, a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje, las partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las partes podrá someter o pedir a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud que presentada de conformidad a los estatutos de la misma, dicte un fallo referente a dicha controversia.

Párrafo 2o.- Todo Estado, en el momento que otorgue su firma o ratifique este Convenio o que se adhiera al mismo, podrá manifestar que no se considera sujeto al párrafo anterior, no es -

tando los demás Estados contratantes a respetar dicha obligación ante ningún Estado que haya formulado dicha reserva.

Párrafo 3o.- Todo Estado contratante, que haya manifestado la reserva prevista en el Párrafo anterior, podrá retirarla en el momento que considere pertinente con la simple manifestación hecha, de las modalidades del caso a los gobiernos depositarios.

Artículo 15o.- El presente Convenio estará sujeto a la firma de los Estados participantes en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, celebrada en Montreal del 8 al 26 de septiembre de 1971 (llamada en adelante "La Conferencia de Montreal").

Después del diez de octubre de 1971, el Convenio quedará abierto, a la firma de todos los Estados en Washington, Londres y Moscú. Todo Estado que no firmare el presente Convenio antes de su entrada en vigor de acuerdo con el Párrafo 3o. de este Artículo, podrá adherirse a él en cualquier momento.

Párrafo 2o.- El presente Convenio estará sujeto a la ratificación por los Estados signatarios. Los instrumentos de ratifica-

ción y los instrumentos de adhesión se depositarán en los archivos de los Gobiernos de los Estados Unidos de América, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas a las que por el presente se designan gobiernos depositarios.

**Párrafo 3o.**- El presente Convenio entrará en vigor treinta días después de la fecha en que diez Estados signatarios de este Convenio, participantes en la Conferencia de Montreal, hayan depositado sus instrumentos de ratificación.

**Párrafo 4o.**- Para los demás Estados, el presente Convenio, entrará en vigor en la fecha que resulte de la aplicación del párrafo 3o. de este Artículo ó 30 días después de la fecha de depósito de sus instrumentos de ratificación o adhesión, si ésta última fuese posterior a la primera.

**Párrafo 5o.**- Los gobiernos depositarios, informarán sin tardanza y a todos los Estados que se hayan adherido al presente Convenio, de la fecha de cada firma, y de depósito de cada ins

trumento de ratificación o adhesión, y de la fecha de su entrada en vigor de cualquier otra ratificación.

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

Artículo 16o.- Todo Estado contratante, podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación por escrito dirigida a los Gobiernos depositarios.

Párrafo 2o.- La denuncia surtirá efecto, seis meses después de la fecha en que los gobiernos depositarios reciban la notificación.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL.- Los plenipotenciarios inscritos, debidamente autorizados por sus Gobiernos para hacerlo, firman el presente Convenio.

HECHO, en Montreal el día veintitrés de Septiembre del año --  
mil novecientos setenta y uno, en tres originales cada uno de -  
ellos integrado por cuatro textos auténticos en los idiomas españa  
ñol, francés, inglés y ruso.



### 3.5 LA EXTRADICION DEL DELINCUENTE.

Dentro de los límites de la aplicación de las leyes penales, -- siendo la ley una expresión a la soberanía del Estado, ésta in- dudablemente será la que determinará su propia esfera impera- tiva, es por eso que normalmente, la función represiva del Es- tado se lleva a cabo dentro de su territorio, pero no por eso, - dicha aplicación estará exenta a problemas con respecto a la -- aplicación de normas que tuvieron por escenario el territorio de un país extranjero.

En la vida del Derecho Penal y refiriéndonos exactamente a la - vida de los "Ambitos de validez de las Leyes Penales", existen los principios mismos, que consideramos pertinentes enunciar, por eser éstos, partes medulares para la comprensión de la fi- gura jurídica de la extradición y siendo el territorial, real, per- sonal y universal.

Principio Territorial: para poder resolver los problemas inhe- rentes a la aplicabilidad de las leyes penales, el principio lla -

mado Territorial, la ley deberá aplicarse únicamente dentro -- del territorio del Estado que la expidió, sin importar la nacionalidad de los sujetos a quienes habría de imponerse. La Ley Mexicana se acoge a diversos principios pero en términos generales el que rige es el territorial.

Principio Personal: La Ley aplicable será la del Estado al que pertenece el delincuente con independencia del lugar de realización del delito.

Principio Real: Este atiende a los intereses jurídicamente protegidos y por ello es aplicable la Ley adecuada para la protección.

Principio Universal: Todas las naciones tendrán derecho a san cionar a los autores de determinados delitos cometidos en territorio propio o ejeno en tanto estuviera a su alcance el delin <sup>(1)</sup> cuente.

---

(1) Lineamientos elementales de Derecho Penal. Fernando Castellanos Tena. Pág. 96 Editorial Porrúa. México, D.F. - 1980.

Hechos estos comentarios acerca de lo que consideramos como parte esencial de la figura de la extradición, iniciamos señalando que ésta nace de la imperiosa necesidad de contar con medios tendientes a que el autor de un hecho criminal, que se refugie en un país distinto al de la comisión del delito sea sancionado como las leyes lo establecen y así dicho comportamiento no quedaría vagando en la impunidad.

Terminologicamente, la palabra extradición viene de Ex-fuera de y Traditio-acción de entregar. Siendo esta figura conocida en Roma, en la Edad Media, usandose esta terminología después del primer cuarto del Siglo XIX.<sup>(2)</sup>

Luis Jiménez de Asúa, anota el concepto de Extradición señalando que es "La entrega del acusado o condenado, para juzgarlo o ejecutarlo penalmente, mediante petición del Estado donde el delito perpetuase hecha por aquel país en que buscó refugio".<sup>(3)</sup>

- 
- (2) Apuntamientos de la Parte General de Derecho Penal. - Celestino Porte Petit. Pág. 171. - Edit. Porrúa. - México, D.F. 1980
- (3) La Ley y El Delito. - Luis Jiménez Asúa. - Pág. 171. - Edit. Sudamericana. - Buenos Aires. - 1980.

El maestro Fernando Castellanos Tena, cita en su obra el concepto que vierte Eugenio Cuello Calon, acerca de la Extradición siendo este "El acto por el cual un gobierno, entrega un individuo refugiado en su territorio, al gobierno de otro país que lo reclama, por razón de delito para que sea juzgado y si ya fué condenado, para que se ejecute a la pena o medida de seguridad" (4).

Tomando la mayoría de las opiniones vertidas por los estudiosos del Derecho, coincidimos en expresar un concepto acerca de la Extradición asegurando que "Es la solicitud que hace un Estado a otro, con el fin de que un delincuente refugiado en un Estado distinto al de la comisión de delito, sea entregado a este, para juzgarle o que cumpla su sanción o medida de seguridad en el Estado donde se cometió el delito".

Los requisitos de la Extradición son:

a) Requerimiento de un Estado a otro.

---

(4) Lineamientos Elementales de Derecho Penal. - Fernando Castellanos Tena. Pág. 97 Editorial Porrúa. - México, D.F. 1980.

- b) Entrega de parte del Estado requerido, de la persona -- acusada o sentenciada.
- c) Que se encuentre en el Estado requerido.
- d) Con el fin de juzgarlo o bien, que cumpla la pena o medida de seguridad.
- e) Que sean punibles en ambos estados.
- f) Que no haya prescrito la acción penal.
- g) Que no se trate de delitos políticos .

Respecto a las fuentes para el nacimiento de la extradición, los estudiosos del Derecho coinciden en señalar a los Tratados, los Convenios o Declaraciones de reciprocidad y las Leyes, no así coincidiendo todos en afirmar que también la costumbre forma parte de las fuentes.

Existen diferentes clases de Extradición y son las siguientes:

- A) Extradición Activa: existe cuando un Estado reclama a otro Estado, la entrega de un sujeto que va a ser juzgado o debe cumplir la medida de seguridad, siendo esta en realidad la legal o común a seguir.

- B) Pasiva: ésta será cuando un Estado hace entrega a otro Estado de la persona reclamada, para que se le juzgue - o cumpla la pena o medida de seguridad.
- C) Voluntaria: cuando el individuo reclamado se entrega sin estar sujeto a ninguna formalidad.
- D) Espontánea: ésta sucede cuando sin mediar petición alguna un Estado hace el ofrecimiento formal del delincuente.
- E) Tránsito: esta extradición sería más bien un derecho de paso que otorga un tercer Estado, para que el delincuente sea llevado a través de su territorio o a bordo de un buque o aeronave con bandera de ese país. Esa figura - en sí, sería cuando mediara la intervención de un tercer Estado.
- F) Temporal: como su nombre lo indica, ésta es por un determinado tiempo "existiendo la obligación de una nueva - entrega".
- G) Definitiva: a diferencia de la anterior ésta no está sujeta a condición, esta figura guarda gran similitud con la - pasiva.

H) Inter-Regional: esta figura de la extradición es más claramente advertida por nuestro Sistema Federal ya que - por razón a dicho Pacto Federal, los Códigos comunes - contemplan a la Carta Magna, como el más elevado valor a seguir, y es por eso que las Entidades Federativas se encuentran obligadas a entregar a los delincuentes de - - otros Estados a las autoridades competentes que lo re -  
(5)  
quieran.

Factor importante, será señalar que basta el auto del Juez que mande cumplir la requisitoria de extradición, para motivar hasta por el término de un mes, la detención del sujeto a quien refiera la petición, si ésta se tratase de extradición entre Estados miembros, y por dos meses cuando fuera internacional.

Reextradición; figura nacida de la misma extradición y consistente en la entrega que se hace de un individuo a un tercer Es-

---

(5) Lineamientos Elementales de Derecho Penal.- Fernando Castellanos Tena. Pág. 104.- Editorial Porrúa.- México, D.F. -

tado, por el Estado que obtuvo la extradición con el fin de que sea juzgado o cumpla la pena o medida de seguridad por el delito anterior y diverso a aquél por el que fué extraditado, en sí la aceptación es acertada en virtud de que efectivamente, constituye una doble extradición al verificarse dos entregas sucesivas, la primera al Estado requiriente y la otra al Tercer Estado, en sí la reextradición sería la petición de un Tercer Estado al Estado que obtuvo primeramente la extradición tratándose de un delito diverso y anterior a aquél por el cual fué extraditado .



## C A P I T U L O

### IV

#### 4. La legislación mexicana en materia de aviación civil.

##### 4.1. Antecedentes generales.

4.1.1. Ley de aeronáutica civil.

4.1.2. Ley de Vfas generales de comunicación.

##### 4.2. Aspectos constitucionales.

4.2.1. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

4.2.2. Ley aduanera

4.2.3. Código sanitario de los Estados Unidos Mexicanos.

##### 4.3. Diversos ordenamientos con aplicación en la materia - de aviación civil.

4.3.1. El código penal mexicano

4.3.2. Reglamento sanitario internacional.

4.3.3. Decreto que crea el Comité Nacional de Seguridad aeroportuaria para prevenir el apoderamiento ilícito y sabotaje de aeronaves utilizadas en la red de rutas aéreas del país.

4.3.4. Reglamento interior del Comité de seguridad por tuaria.

4.3.5. Reglamentos y Decretos de esta materia.

#### 4.1. ANTECEDENTES GENERALES.

Durante el Gobierno del Lic. Emilio Portes Gil, fué promulgado un proyecto del Código de Comercio, que intentaba la regulación del transporte terrestre, marítimo y aéreo.

Dentro del transporte aéreo, se reglamentaban los daños a terceros, causados por una aeronave en vuelo o bien al ejecutar - maniobras de aterrizaje o de despegue, aceptándose la responsa bilidad solidaria tanto del piloto, como la del dueño de la aeronave; sin que mediara la prueba de la culpa o de la diligencia, - salvo el caso, en que el daño se debiera en su totalidad o en - parte a la negligencia de la víctima para evitarlo.

Este proyecto del Código de Comercio no llegó a estar vigente al no haber sido aprobado por el Congreso de la Unión.

#### 4.1.1. LEY DE AERONAUTICA CIVIL.

El 30 de junio de 1930, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la Ley de Aeronáutica Civil, en la cual se adopta el principio de que todas las comunicaciones de esta índole, deberían de estar al cuidado y vigilancia del poder central, ya que la naturaleza misma de los medios de transporte, hacía imposible la limitación de las jurisdicciones dentro de los límites en que se ejerce la soberanía de cada Estado; este principio de federalizar las comunicaciones aéreas, se estableció en el artículo primero. "Son vías generales de comunicación:

"... Fracción XVII. - Las líneas de navegación que se establezcan por cuenta de la Federación.

"... Fracción XIX. - Las líneas de navegación aérea de servicio público regular, de transportes, que se establezcan por cuenta de particulares".

Así vemos que al Estado, se le dió la facultad de otorgar con

cesiones a particulares y la de establecer por sí mismo lí -  
neas aéreas.

Esta Ley sólo observaba la exoneración de responsabilidad en caso fortuito o fuerza mayor, para los portadores en los casos de vuelos ordenados por autoridad competente; y la falta de responsabilidad, en caso de accidentes a las personas que utilicen el servicio, si se comprueba que se hubiesen tomado todas las medidas razonables y técnicas para evitar cualquier daño.

#### 4.1.2. LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

Fu  dictada el 30 de diciembre de 1939, publicada en el Diario Oficial, el 19 de febrero de 1940, entrando en vigor con esta fecha.

Esta ley contiene disposiciones generales, y se divide en seis libros, siendo el libro cuatro, el que se refiere a las Comunicaciones Aeronáuticas, mismo que consta de diecisiete cap tu-  
los.

Dentro de su Capítulo I, se habla lo relativo, al régimen legal, la competencia y jurisdicción a la que se sujeta la Aviación Civil, que además se basa en la soberanía Nacional; se nalando que la navegación civil se rige por los Tratados y Convenciones Internacionales suscritos por el Gobierno de México y hayan sido ratificados como constitucionales; la sujeción a la que se encuentran adictas las aeronaves civiles que se hallen dentro del país, la tripulación, pasajeros y efectos trans

portados; asimismo, la precisión de las consecuencias derivadas de estas disposiciones que se sujetan a las leyes mexicanas, dicho artículo dice así a la letra:

"... ARTICULO 309. - Se someterán a las leyes mexicanas:

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

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

Son aplicables a la navegación aérea civil las disposiciones que sobre nacimientos y defunciones a bordo de un buque mexicano

establece el Código Civil para el Distrito Federal.

La importancia de este artículo para la navegación aérea es relevante, porque señala específicamente la jurisdicción que tienen las leyes mexicanas, pues sobrepasan el territorio mexicano en algunos casos; y sobre todo, de los delitos que se cometan dentro de las aeronaves, siendo así este numeral la base en nuestro estudio, y en el que se basan los diversos reglamentos y decretos que versan sobre los delitos producidos en la aviación.

También se delimitan las responsabilidades en los casos de violaciones a esta Ley.

Los capítulos II, III, IV, V y VI se refieren al régimen de las aeronaves y en ellos se definen, para los efectos de Ley, lo que es una aeronave, tipo de aeronaves, la identificación de éstas por su nacionalidad y por su matrícula, los requisitos que deben tener las aeronaves para poder volar, y los que

debe llenar el personal técnico aeronáutico en vuelo y en tierra; por primera vez en la legislación mexicana se determina la situación jurídica que tiene el comandante de una aeronave pues le otorga obligaciones y responsabilidades en el manejo y conducción de la aeronave.

El capítulo VII determina las condiciones y requisitos a que deben sujetarse las aeronaves, propietarios, poseedores u operadores de éstas para poder volarlas, persiguiendo las mayores seguridades en ellos.

El capítulo VIII habla del Tránsito Aéreo, y señala a la Secretaría de Comunicaciones como autoridad facultada para controlar el tránsito aéreo y los servicios de meteorología, de telecomunicaciones aeronáuticos y de ayuda a la navegación aérea; todo con el fin de dictarse medidas para una mayor seguridad y eficiencia en las operaciones aéreas.

El capítulo IX, define a los Aeródromos Civiles y tipos de éstos



tos; su control, vigilancia e inspección estará a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y sus tarifas serán autorizadas por ésta; la construcción, administración y operación que requieren concesión de la misma Secretaría.

El Capítulo X, establece la regulación al transporte aéreo nacional, conformando el principio de que la prestación de los servicios públicos nacionales de transporte aéreo, es reservado a las personas físicas y morales de nacionalidad mexicana, las sujeciones a las que se someten estos servicios públicos, tanto como el regular y el no regular; los requisitos para obtener una concesión o permiso para el establecimiento de éste servicio público, la fijación de la duración y prórroga de esas concesiones o permisos y como deben acreditarse ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para poder operar en él.

El capítulo XI, clasifica al transporte aéreo internacional y como se condiciona la prestación de esos servicios. Habla también, la sujeción de las concesiones o permisos a los tra

tados o convenios Internacionales que rigen en la materia; de los permisos o autorizaciones para servicios extranjeros y - los principios aplicables internacionales que rigen, quedando su cuidado a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, - así como los requisitos que las aeronaves extranjeras deben - cumplir para internarse en territorio nacional.

#### 4.2. ASPECTOS CONSTITUCIONALES.

Dentro de nuestra Constitución, se prevee que el Congreso de la Unión, estará facultado para legislar sobre las vías generales de comunicación y claro dentro de ellas se incluye la -- legislación de la aviación civil.

ARTICULO 73. - El Congreso tiene facultad:

FRACCION XVII. - "Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación". Pero tomaremos en cuenta también, que el acto legislativo termina cuando lo legislado por el Congreso ya no es objetable por el Ejecutivo, o haya transcurrido el término Constitucional para que éste hubiese hecho objeciones a éstas no hayan sido aceptadas, ó se hubiese modificado el proyecto en base a las objeciones. Porque la Constitución faculta al Presidente de la República para promulgar y ejecutar las leyes que haya expedido el Congreso de la Unión.

ARTICULO 89. - Las facultades y obligaciones del Presidente -

son las siguientes:

FRACCION I. - Promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión, proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia.

En la práctica, la promulgación se hace mediante un Decreto expedido por el Presidente de la República, publicándolo en el Diario Oficial (el Código Civil, dispone como es la publicación sus efectos y plazos que debe contener ésta), y con ésta se hace saber los habitantes la o las leyes expedidas por el Congreso de la Unión; de este modo se autentifican las leyes.

El procedimiento constitucional que se sigue, para que tenga validez un tratado o convención que se celebre con países extranjeros, en lo referente a asuntos de navegación civil, está contenido en los siguientes artículos:

En la Fracción XVII del Artículo 73, como ya mencionamos antes, se faculta al Congreso para legislar sobre las vías generales de comunicación.

El Artículo 89, que habla de las facultades y obligaciones del Presidente en su fracción X dice:

"... Dirigir las negociaciones diplomáticas y celebrar los tratados con las potencias extranjeras sometiéndose a la ratificación del Congreso de la Unión..."

Y la Cámara de Senadores, tiene la facultad exclusiva de ratificar y aprobar los convenios y tratados, como establece el -- Artículo 76 Constitucional: "Son facultades exclusivas del Senado:

"...I. - Aprobar los tratados o convenciones diplomáticas que celebre el Presidente de la República con las potencias extranjeras".

Quando se han cumplido todos estos requisitos que señala nuestra Constitución, las leyes, tratados o convenios serán de observancia obligatoria en toda la República Mexicana, tal como lo establece el Artículo 133 Constitucional, que a la letra dice:

•

"... Esta Constitución, las leyes del Congreso de Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o Leyes de los Estados..."

4.2.1. LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL.

Dentro de este ordenamiento legal que regula la actividad pública, encontramos a diversas dependencias encargadas de la aplicación de la legislación en Materia de Aeronáutica, las cuales son las siguientes:

ARTICULO 27. - A la Secretaría de Gobernación, corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

XXV. - Formular y conducir la política demográfica, salvo lo relativo a colonización, asentamientos humanos y turismo.

ARTICULO 31. - A la Secretaría de Hacienda y Crédito Público corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

V. - Dirigir los servicios aduanales y de inspección y la policía fiscal de la Federación.

ARTICULO 35. - A la Secretaría de Agricultura y Recursos Hídricos corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

VI. - Organizar y administrar los servicios de defensa agrícola y ganadera y de vigilancia de sanidad agropecuaria y forestal, considerando la producción de fármacos biológicos destinados a la población animal.

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

IV. - El otorgamiento de concesiones y permiso para establecer y operar líneas aéreas y comerciales en la República y la vigilancia técnica y de su funcionamiento y operación.

v. - Otorgar permisos y negociar convenios para la operación de líneas aéreas internacionales.

VI. - Otorgar permisos para el uso de aviones particulares.

VII. - Administrar los aeropuertos nacionales y la concesión de permisos para la construcción de aeropuertos particulares y la vigilancia de éstos.

XIV. - Fijar normas técnicas del funcionamiento y operación -



de los transportes y las tarifas para el cobro de los servicios públicos de las comunicaciones y de los transportes terrestres, aéreos y marítimos; así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones.

XV. - Asesorar a la Secretaría de Asentamientos Humanos y - Obras Públicas para la formulación de los programas anuales de construcción de obras de comunicación, caminos, aeropuertos, estaciones y centrales de autotransportes de concesión federal.

XVI. - Determinar los requisitos que deban cumplir los operadores de las naves aéreas y el personal de tripulación para entrar y mantenerse en servicio, así como otorgar las licencias, permisos y autorizaciones respectivas.

ARTICULO 37. - A la Secretaría de Asentamientos Humanos y -

Obras Públicas corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

XIII. - Construir aeropuertos federales y cooperar con los gobiernos de los Estados y las autoridades municipales, en la construcción y conservación de obras de ese género.

ARTICULO 42. - A la Secretaría de Turismo, corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

III. - Participar con voz y voto en las comisiones Consultivas de Tarifas y la Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación.

X. - Programar, organizar, coordinar, vigilar y ejecutar en su caso, las medidas de protección y fomento al turismo con las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos, organismos descentralizados, empresas de participación estatal, comités técnicos de fideicomiso turístico, autoridades estatales y municipales, para que, en el campo de sus respectivas funciones o atribuciones, se cumplan los planes oficiales para las

zonas de desarrollo turístico.

#### 4.2.2. LEY ADUANERA.

La vigente Ley Aduanera, fue promulgada con fecha 28 de diciembre de 1981, y publicada en el Diario Oficial de la Federación del día 31 del mismo mes y año; consta de nueve títulos; conteniendo el primero de ellos las disposiciones generales, estableciéndose en el primero de sus artículos el ámbito material de aplicación de la ley, que será la de regular "la entrada al territorio nacional y la salida del mismo de mercancías y de los medios en que se transporta o conduce, así como el despacho aduanero y los hechos o actos que deriven de éste o de dicha entrada o salida de mercancías".

Asimismo se señala en este primer precepto la obligación de cumplir con dicha ley, por parte de quienes introducen o extraen mercancías del territorio nacional sean estos "sus propietarios o poseedores, destinatarios, remitentes, apoderados, agentes aduanales o cualquiera persona que tenga intervención en la introducción, extracción, custodia, almacenaje y manejo".

Es importante destacar que la ley en estudio establece la obli-

gación por parte de quienes efectúen la transportación de mercancías, por cualquier medio, de presentarlas ante las autoridades aduaneras, junto con la documentación que acredite su legal introducción o extracción del territorio nacional.

En tal orden de ideas, el artículo 7o. de la Ley autoriza de manera expresa la entrada o salida de mercancías mediante el tráfico aéreo; debiendo llevarse a cabo las maniobras de carga, descarga, transbordo, almacenamiento y conducción de mercancías así como, el embarque y desembarque de pasajeros y la revisión de sus equipajes al entrar o salir del territorio mexicano, en los lugares especialmente autorizados para dicho efecto y en días y horas hábiles y solo en caso excepcional y previa autorización podrá hacerse en lugares distintos en día y hora inhábil.

Esta ley contiene disposiciones que obligan a los capitantes, pilotos y conductores de los medios de transporte (incluidas las aeronaves) de mercancías que se importen o exporten. Entre estas destacamos las siguientes: recibir las visitas de inspección que llevan a cabo las autoridades aduaneras; aplicar las medi-

das de seguridad en los vehículos y en las naves que indiquen las autoridades correspondientes, exhibir los libros de navegación y demás documentos que amparen los vehículos, naves y mercancías, manifestar a las autoridades aduaneras los bultos sobrantes o faltantes de la carga; colocar marcas o símbolos de obligatoriedad internacional en los bultos que contengan mercancías explosivas, inflamables, contaminantes, radioactivas o corrosivas; y evitar la venta de mercancías de origen extranjero en las embarcaciones o aeronaves una vez que se encuentren en el territorio nacional.

El ordenamiento legal en estudio, también regula en su artículo 12, la entrada y salida de mercancías del territorio nacional por la vía postal, las que serán confiadas al correo, pero cuya vigilancia y control corresponderá a la autoridad aduanal; estableciéndose algunas obligaciones a cargo de las oficinas postales, como son: llevar a cabo la apertura de las valijas postales procedentes del exterior, ante la autoridad aduanera, presentar a ésta las mercancías para su reconocimiento, clasificación arancelaria y si procede, valorización y determinación de

créditos fiscales.

El depósito ante la aduana queda regulado por la ley, en el capítulo segundo del título segundo, estableciéndose recintos fiscales para tal efecto, prestándose durante la permanencia de las mercancías en la aduana, los servicios de almacenaje, análisis de laboratorio y vigilancia, teniendo la autoridad aduanera la obligación de tomar todas las medidas necesarias para su salvaguarda y protección así como el interés fiscal.

Podrán ser motivos de actos de conservación, examen y toma de muestras, las mercancías que se encuentran depositadas en los recintos aduanales, debiendo en este último caso pagarse los impuestos que correspondan a las muestras.

Por otro lado, el fisco responderá por el monto de las mercancías que sufran extravío en los recintos aduanales, y de los créditos fiscales que ya hubiesen sido pagados en relación a ellas; debiendo las personas autorizadas, para prestar los servicios de almacenaje, manejo y custodia de mercancías dentro

de las aduanas, responder ante el fisco por el importe de los créditos fiscales que se deban pagar por ellas y ante los titulares por el valor de dichas mercancías.

El extravío definitivo se configura para efectos de la ley aduanera, cuando hubiere transcurrido un plazo de tres días contados a partir de la fecha en que se hayan solicitado para su reconocimiento, examen o entrega o cualquier otro propósito y no va presentada por los encargados de su custodia.

El caso fortuito y la fuerza mayor en el extravío de las mercancías exime al fisco y a sus empleados de toda responsabilidad.

La ley también regula el abandono de mercancías, siendo expreso o tácito debiendo ser en el primer caso por escrito y - el segundo, en dos meses para artículos de importación y de un mes para el tráfico aéreo; en tres meses las mercancías - de exportación; en dos meses las de cabotaje; en quince días - para los explosivos, inflamables, contaminantes, radioactivos



o corrosivos; de un mes en la vía postal, a partir de la fecha en que se notifique el remitente que las mercancías exportadas fueron retornadas al país; etc.

Ahora bien, los plazos señalados de abandono se interrumpiran cuando se interponga recurso administrativo o demanda en el juicio correspondiente, siempre que las resoluciones definitivas no confirmen en todo o en parte los actos impugnados; cuando se extravíen las mercancías; o, por consulta que las autoridades aduaneras hagan a la Secretaría de Hacienda o a otras autoridades; de las cuales dependa la entrega de las mercancías.

El capítulo tercero se refiere al despacho de las mercancías, tratándose de importación o exportación, los cuales se haran mediante pedimento ante la autoridad aduanera, al que se acompañará en el primer caso, factura comercial, si el valor excede de diez mil pesos, conocimiento de embarque, comprobación del origen y procedencia.

En las exportaciones, la factura y los documentos que com-

prueben el cumplimiento en materia de restricciones y requisitos especiales.

Una vez presentado el pedimento y la documentación requerida, las autoridades procederán a llevar a cabo, en presencia del solicitante, el reconocimiento aduanero en el recinto fiscal o fiscalizado; para tal efecto el artículo 29, define que debe entenderse por reconocimiento "consiste en el examen de las mercancías de importación o de exportación o de sus muestras, para precisar su origen, naturaleza, composición, estado, cantidad, especie, envases, peso, medidas y demás características, a fin de comprobar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en esta Ley".

El título tercero de la Ley Aduanera, que consta de cuatro capítulos se encarga de regular los impuestos al comercio exterior, incluidas las importaciones y exportaciones, estableciéndose los hechos gravados, los sujetos y los responsables, las bases gravables y la determinación y pago de los impuestos.

Por su parte, el título cuarto hace referencia a los regimenes aduaneros; clasificándose en:

I. - Definitivos.

A) De importación.

B) De exportación

II. - Temporales.

A) De importación

a) Para retornar al extranjero en el mismo estado.

B) Para elaboración, transformación o reparación y

C) Para depósito industrial.

D) De exportación.

a) Para retornar al país en el mismo estado, y

b) Para elaboración, transformación o reparación.

III. - Importación para reposición de existencias.

IV. - Depósito fiscal.

V. - Tránsito de mercancías.

El título quinto se refiere a lo largo de sus tres capítulos a -

los desarrollos portuarios, zonas libres y franjas fronterizas; y el artículo 105, establece que: "La introducción al país o la salida del mismo de mercancías destinadas a los desarrollos portuarios, o que de ellos procedan, respectivamente, podrá realizarse bajo cualquiera de los regimenes aduaneros que establece esta Ley".

En cuanto a las zonas libres, su funcionamiento se sujeta a las disposiciones de la Ley, estableciéndose la libre introducción de mercancías extranjeras a dichas zonas, sin el correspondiente pago de los impuestos de importación, con la única condición de que no sean similares a los de producción nacional que concurren a las mismas; para lo cual las Secretarías de Comercio y Hacienda, determinarán las mercancías que deberán quedar gravadas, restringidas o prohibidas; pero en todo caso, bebidas alcohólicas, tabaco labrado en cigarrillos y puros, y caballos de carrera, causarán impuestos de importación.

De las zonas libres también pueden ser extraídas mercancías del territorio nacional sin causar impuestos de exportación siempre

pre y cuando se hayan producido, transformado, elaborado o reparado en ellas mediante procesos industriales, previa comprobación de tales circunstancias; correspondiendo también a las Secretarías de Comercio y Hacienda, determinar las mercancías cuya salida del país quedara gravada, restringida o prohibida.

Por último, respecto a las franjas fronterizas, el artículo 114, de la Ley dispone: "Las mercancías a que se refiere el artículo 46, Fracción VIII, de consumo podrán ser consumidas por los habitantes de poblaciones fronterizas dentro de una franja de veinte kilómetros paralela a la línea divisoria internacional.

Dichas mercancías no se podrán introducir al resto del territorio nacional sin que previamente se efectúe el pago de los impuestos a la importación y se cumplan los requisitos especiales correspondientes".

Las atribuciones del ejecutivo federal y de las autoridades fiscales en materia aduanera, las establece la Ley en el título -

sexto; que consta de un capítulo único.

Por cuanto hace el presidente de la República, el Artículo 115, precisa: "Además de las que confiera otras leyes son atribuciones del poder ejecutivo federal en materia aduanera:

I. - Establecer o suprimir aduanas y secciones aduaneras, señalar su ubicación, funciones y fijar su circunscripción territorial.

II. - Suspender los servicios de las oficinas aduaneras por el tiempo que juzgue conveniente, cuando así lo exija el interés de la nación.

III. - Autorizar que el despacho de mercancías por las aduanas fronterizas nacionales, pueda hacerse conjuntamente con las oficinas aduaneras del país vecino y dar las reglas correspondientes.

IV. - Establecer o suprimir zonas libres y desarrollos portuarios y señalar sus límites, y

V. -Prohibir o restringir la importación, exportación, o el -- tránsito de las mercancías que considere nocivas a la salubridad pública, que afecten, a la moral, al decoro nacional o a la economía del país, o que constituyan un peligro para la tranquilidad o seguridad del mismo."

Por su parte el Artículo 116, de la Ley, establece las atribuciones que en materia aduanera, corresponden a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, además de las que el Código Fiscal de la Federación le concede; entre ellas destacamos las siguientes:

I. - Comprobar que la importación y exportación de mercancías se realicen conforme a lo establecido en esta Ley, la exactitud de los datos contenidos en los pedimentos, declaraciones o manifestaciones y el pago correcto de los impuestos al comercio exterior y de los derechos causados;

II. - Recabar de los funcionarios públicos, fedatarios y autoridades extranjeras los datos y documentos que posean con motivo de sus funciones o actividades relacionadas con la importa-

ción, exportación o uso de mercancías;

III - Practicar en los recintos fiscales y fiscalizados o en el domicilio, dependencias, bodegas, instalaciones o establecimientos de los contribuyentes o responsables solidarios, el reconocimiento aduanero de las mercancías de importación o exportación,

IV. - Inspeccionar y vigilar permanentemente el manejo, transporte o tenencia de mercancías en los recintos fiscales y fiscalizados; en las aguas territoriales y playas marítimas; en la zona económica exclusiva adyacente al mar territorial; en los aeropuertos, en una franja de doscientos kilómetros de ancho paralela y adyacente a las fronteras y en otra de cincuenta kilómetros de ancho, paralela y adyacente a dichas playas.

V. - Establecer la naturaleza, características, clasificación arancelaria, origen y valor normal o comercial de las mercancías de importación y exportación.



XIV. - Determinar en cantidad líquida los impuestos al comercio exterior y los derechos omitidos por los contribuyentes o responsables solidarios.

XX. - Expedir la tarifa a que se sujetará el cobro de honorarios de los agentes aduanales.

XXI. - Otorgar, suspender y cancelar las patentes de los agentes aduanales;

XXII. - Fijar, en casos de prácticas desleales de comercio internacional, tales como dumping y otras, escuchando a la Secretaría de Comercio, el valor real de las mercancías de importación;

Dentro de este mismo título sexto, la Ley regula la comprobación de las mercancías que se tengan, transportan o manejen en el país y que sean de procedencia extranjera, así como el procedimiento de investigación, práctica de verificaciones y recuentos de mercancías, desahogo de pruebas y emisión de re-

soluciones administrativas.

Las infracciones y sanciones se definen en el capítulo único - del título séptimo.

El artículo 127 fija cuando se comete la infracción de contrabando, que consiste en la introducción o extracción del país - de mercancías en las hipótesis que la propia Ley contempla.

- I. - Omitiendo el pago total o parcial de los impuestos al comercio exterior.
- II. - Sin permiso de autoridad competente, cuando sea necesario ante requisito.
- III. - Cuando su importación o exportación este prohibida.
- IV. - Si no se justifican los faltantes o sobrantes en los términos del artículo 39, o
- V. - Cuando se ejecuten actos idóneos inequívocamente dirigidos a realizar las operaciones a que se refieren las fracciones anteriores, si estos no se consuman por causas - ajenas a la voluntad del agente".

Ahora bien, la Ley igualmente considera cometida la infracción de contrabando cuando se internen al resto del territorio nacional, mercancías extranjeras procedentes de las zonas libres; - así como, extraerlas de los recintos fiscales y fiscalizados, - sin que hayan sido legalmente entregadas.

Por otro lado, el Artículo 128, establece seis casos de presunción de la infracción de contrabando, que pueden considerarse Jure et de Jure, en virtud de los elementos objetivos, y de las circunstancias que concurren en ellas, como es el hacerlo su - brepticamente, con artificios, ocultamiento, etc., excepto las hipótesis contenidas en la Fracción II, cuando al efectuarse la descarga falten mercancías nacionales embargadas en buques - que realicen exclusivamente tráfico de cabotaje, salvo que se - demuestre que fueron perdidas en accidente o desembarcarse o en otro lugar del territorio nacional, que constituye una presunción Juris Tantum, e igualmente cuando una aeronave aterrice - en lugar no autorizado para el tráfico internacional, por causa de fuerza mayor.

Los últimos siete artículos que integran el capítulo único del título noveno y último de la Ley, refieren a los agentes aduanales, su definición, derechos, obligaciones, sanciones, causas de cancelación de la patente y extinción del derecho para su ejercicio.

Como consideración final, debemos señalar que la actual Ley aduanera abrogó el Código Aduanero de 1951, de la Ley de valoración aduanera de las mercancías de importación de 1978, y de la Ley que crea con funciones de policía fiscal, en puertos marítimos, fronterizas y lugares interiores de la República, a la corporación llamada resguardo aduanal de 1947.

#### 4.2.3. CODIGO SANITARIO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Fué publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de marzo de 1973.

Este Código, consta de 15 títulos de los cuales sólo mencionaremos los artículos más importantes para nuestra tesis.

Del título primero, intitulado de la Salubridad General y de las Autoridades Sanitarias, el artículo tercero nos indica la salubridad General del control Sanitario de la migración, que las importaciones y exportaciones deben tener en las comunicaciones internacionales, y el cumplimiento de las obligaciones y facultades que se establecen en los tratados o Convenios Internacionales en materia de salud; en el Capítulo 2o. se señalan quienes son las Autoridades Sanitarias:

- I. El Presidente de la República.
- II. El Consejo de Salubridad General.
- III. La Secretaría de Salubridad y Asistencia; y
- IV. Las autoridades auxiliares que señala esta Ley.

El Capítulo IX, en los Artículos 86, 87 y 88, dice que la Secretaría de Salubridad y Asistencia, en coordinación con la - Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de Marina, establecerán el Control Sanitario de las vías generales de comunicación y de los establecimientos de las mismas, y que los - medios destinados para el transporte de carga y de pasajeros - deben llenar los requisitos sanitarios y de seguridad establecidos por los reglamentos sanitarios, así como poner medidas - preventivas y restrictivas, necesarias para el control de la diseminación de enfermedades.

El capítulo X, habla de los cadáveres, su entrada y salida del territorio nacional y su traslado a las diversas entidades; los - requisitos que se establezcan por la autoridad sanitaria y en - su caso por los Convenios Internacionales.

En el título V, establece la prevención y control de enfermedades y accidentes, en su capítulo I, los artículos 130 y 140, hablan de las autorizaciones por parte de la Secretaría de Salubridad y Asistencia, para internarse en el territorio nacional

las personas que padezcan enfermedades transmisibles, así co  
mo de cadáveres y productos infectados.

El título Undécimo, en su capítulo VIII, rige en materia de es  
tupefacientes dentro de los artículos 290, 293, 294 y 296. Se-  
ñala que los estupefacientes, tanto en el tráfico o suministro -  
de estos, quedan sujetos a disposiciones del consejo de Salubridad  
General, a las disposiciones de este Código y de su regla-  
mentos y a los tratados y convenios internacionales y a las dis  
posiciones que dicte la Secretaría de Salubridad y Asistencia, la  
Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Secretaría de Co  
mercio, prohibiendo el paso por el territorio nacional con des  
tino a otro país de sustancias tóxicas.

El título Duodécimo denominado de la Sanidad Internacional, en-  
su Capítulo I, dice que la Sanidad I<sub>n</sub>ternacional se rige por lo  
establecido en los tratados y convenios internacionales vigentes,  
en los cuales México se aparta, y de las disposiciones de este  
Código y de normas que dicte la Secretaría de Salubridad y Asis  
tencia; en su Artículo 339 da competencia a la Secretaría de Salub  
ridad y Asistencia en asuntos de Sanidad I<sub>n</sub>ternacional, ser-

vicios en los puertos de altura, poblaciones fronterizas, de tránsito y tráfico internacional y en los aeropuertos internacionales; los artículos 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353 y 354, señalan los servicios de la sanidad permanente en los aeropuertos para el tránsito migratorio, los delegados de la Secretaría de Salubridad y Asistencia que se empeñen en estas funciones, los requisitos sanitarios que deben tener los puertos y aeropuertos abiertos al tránsito internacional, así como las medidas preventivas en estos, con el objeto de impedir la introducción de enfermedades transmisibles, dice también que los servicios de Sanidad Internacional y los documentos respectivos que se expiden de acuerdo a los tratados y convenios internacionales serán gratuitos; que se debe impedir la introducción al territorio nacional a animales, sustancias y objetos que constituyan un riesgo para la salud pública. Para evitar enfermedades transmisibles y controlar las garantías sanitarias, se determinará también que la introducción al territorio, de animales, agentes infecciosos, sustancias u objetos destinados al uso médico o investigación científica, estén debidamente autorizados por las autoridades -



para su introducción. Habla también de la aparición en las localidades diversas, de casos de enfermedades de reglamentación internacional, que será obligación de los Cónsules mexicanos dar aviso a nuestras autoridades para adoptar medidas necesarias para dar protección sanitaria al país, se indicarán los lugares en peligro de infestación, sobre todo los puertos aéreos y otros, en los términos que indiquen los tratados y convenios internacionales para establecer estaciones bajo aislamiento y vigilancia sanitaria. El Capítulo 2o. refiere a la sanidad en materia de migración, en los artículos 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362 y 363, indican las medidas convenientes para todas las personas que pretendan entrar al territorio nacional, la forma de los reconocimientos médicos y requisitos sanitarios para los casos en que exista enfermedad transmisible, prohibiendo la entrada a los extranjeros que sean ebrios consuetudinarios, personas adictas al uso de estupefacientes y psicotrópicos, los que padezcan enfermedades o alteraciones mentales determinadas por el Consejo de Salubridad General, y los casos de extranjeros sospechosos de estar en las prohibiciones anteriores, que quedarán bajo vigilancia de la autoridad Sanitaria. El -

Capítulo III, referente a la sanidad Marítima, Aérea y Terrestre, dando libre práctica a las naves y aeronaves que cumplan con los requisitos sanitarios que establece este código y los convenios internacionales. En los artículos 375, 376, 377, 378, 379 y 380, se establecen los requisitos a llenar las naves o aeronaves para inspeccionar el vehículo, objeto o pasajeros, evitando la posibilidad de la transmisión de enfermedades; como se debe dar declaración general para aterrizar en los aeropuertos, de la información sanitaria para saber las condiciones de sanidad que lleve a bordo la aeronave, como se debe considerar a una aeronave infectada o sospechosa y las medidas que se tomaban en estos casos de acuerdo a los tratados o convenios internacionales en los que México se aparta de acuerdo al reglamento sanitario internacional; se establece que toda aeronave se debe sujetar a desinfección periódica por lo menos cada 3 meses.

El título Décimoquinto, de la Inspección, norma las medidas de seguridad, sanciones y sus procedimientos administrativos, en su Capítulo I, de la vigilancia de Inspección, en los artículos 404, 406 y 407, pone como responsable de la vigilancia y

cumplimiento de éste Código y de sus Reglamentos y demás - disposiciones que de este emanen, estarán a cargo de la Secretaría de Salubridad y Asistencia, y las Secretarías y Departamentos de Estado, quienes deberán colaborar en la vigil lancia del cumplimiento de las normas sanitarias, y que los actos u omisiones infringidas a este Código, con independencia de que se apliquen o aplicarán medidas de seguridad y las sanciones correspondientes al caso. El Capítulo II señala que es lo que se considera medidas de seguridad para proteger - la salud pública y evitar el peligro o los daños que se puedan ocasionar con la violación de este Código y sus Reglamentos, considerando como medidas de seguridad las siguientes:

- I El aislamiento de internación de personas.
- II. La vacunación de personas.
- III. La vacunación de animales.
- IV. La destrucción de insectos u otra fauna transmisora y - nociva.
- V. La suspensión de trabajos o de servicios.
- VI. La clausura temporal, que podrá ser total o parcial.

- VII. La retención o aseguramiento de objetos.
- VIII. El depósito en custodia de objetos.
- IX. El decomiso y la destrucción de objetos.
- X. La desocupación o desalojamiento de establecimientos y viviendas.
- XI. La demolición de construcciones.
- XII. Las medidas técnicas preventivas de la contaminación ambiental.
- XIII. La prohibición de actos de uso, y
- XIV. Las demás de índole sanitaria que determine el consejo de Salubridad General.

Este capítulo también indica como aislar a las personas y evitar la transmisión de enfermedades para que no haya ningún peligro de contagio para otros. El Capítulo VII, de los delitos que su Artículo 496, se refiere a quienes introducen al territorio nacional algún animal cuya enfermedad sea trasmisible al hombre; al que introduzca cadáveres que puedan transmitir alguna enfermedad o producto maligno; establece que se sancionará con prisión de 3 meses a 3 años y multa de mil a diez mil pe

sos. La aplicación de esta norma se verá restringida a lo que marque el Código Penal y las autoridades judiciales que se encarguen de su aplicación.

### 4.3. DIVERSOS ORDENAMIENTOS CON APLICACION EN LA - MATERIA DE AVIACION CIVIL.

#### 4.3.1. EL CODIGO PENAL MEXICANO.

##### SABOTAJE.

Artículo 140. - Se impondrá pena de dos a veinte años de prisión y multa de mil a cincuenta mil pesos, al que dañe, destruya o ilícitamente entorpezca vías de comunicación, servicios públicos, funciones de las dependencias del Estado, organismos públicos descentralizados, empresas de participación estatal o sus instalaciones; plantas siderúrgicas; eléctricas o de las industrias básicas; centros de producción o distribución de -- artículos de consumo necesario, de armas, municiones o implementos bélicos, con el fin de trastornar la vida económica del país o afectar su capacidad de defensa.

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

TITULO SEGUNDO  
DELITOS CONTRA EL DERECHO INTERNACIONAL.  
CAPITULO I

Piratería.

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 se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata, y;
- 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 lo cual no estuvieren autorizados. Estas disposiciones deberán igualmente aplicarse en lo conducente a las aeronaves.

Artículo 147. - Se impondrá de quince a treinta años de prisión y decomiso de la nave, a los que pertenezcan a una tripulación pirata.

TITULO QUINTO  
DELITOS EN MATERIA DE VIA DE COMUNICACION  
Y DE CORRESPONDENCIA.

Artículo 166. - Al que quite, corte o destruya las ataderas que detengan una embarcación u otro vehículo, o quite el obstáculo que impida o modere su movimiento, se le aplicará prisión de quince días a dos años, si no resultare daño alguno; si se causare, se aplicará además la sanción correspondiente por el delito que resulte.

Artículo 167. - Se impondrán de tres días a cuatro años de prisión y multa de cincuenta a quinientos pesos;

VIII. - Al que, con objeto de perjudicar o dificultar las comunicaciones, modifique o altere el mecanismo de un vehículo haciendo que pierda potencia, velocidad o seguridad.

Artículo 168. - Al que, para la ejecución de los hechos de que



hablan los artículos anteriores, se valga de explosivos, se le aplicará prisión de quince a veinte años.

Artículo 170. - Al que empleando explosivos o materias incendiarias, o por cualquier otro medio, destruya total o parcialmente una aeronave, una embarcación u otro vehículo de servicio federal o local, si se encontrasen ocupados por una o más personas, se le aplicará de veinte a treinta años.

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

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

## TITULO VIGESIMO PRIMERO

PRIVACION ILEGAL DE LA LIBERTAD Y DE OTRAS GARANTIAS.

## CAPITULO UNICO.

Artículo 366. - Se impondrá pena de cinco a cuarenta años de prisión y multa de mil a veinte mil pesos, cuando la privación ilegal de la libertad tenga el carácter de plagio o secuestro en alguna de las formas siguientes:

I. Para obtener rescate o causar daño o perjuicio a la persona privada de la libertad o a otra persona relacionada con -- aquella;

II. - Si se hace uso de amenazas graves, de maltrato o de tormento;

III. - Si se detiene en calidad de rehén a una persona, y se - amenaza con privarla de la vida o con causarle daño, sea a - aquella o a terceros, si la realidad no se realiza o deja de - realizar un acto de cualquier naturaleza.

## CAPITULO SEXTO. DAÑO EN PROPIEDAD AJENA.

Artículo 397. - Se impondrá de cinco a diez años de prisión y multa de cien a cinco mil pesos a los que causen incendio, -

inundación o explosión con daño o peligro de:

II. - Ropas, muebles y objetos en tal forma que puedan causar graves daños personales.

#### 4.3.2. REGLAMENTO SANITARIO INTERNACIONAL.

Fué aprobado por la 22a. Asamblea Mundial de la Salud en 1969, siendo modificado por la 26a. Asamblea Mundial de la Salud en 1973, este Reglamento consta de 9 títulos.

En el título Primero, da las diversas definiciones de lo que es Administración Sanitaria, Aeronave, Aeropuerto, Aislamiento, area infectada, arribo, autoridad sanitaria, caso importado, caso transferido, certificado válido, contenedor, desinfección, día, Director General, enfermedades objeto de reglamentación, en cuarentena, epidemia, equipaje, libre plática, organización, persona infectada, puerto, pulverizador de aerosoles, sospechoso, tripulación, viaje internacional, visita médica, vuelo, zona de tránsito directo, todos estos son conceptos que se utilizan en los términos internacionales, para los países que tienen reciprocidad en las vías de comunicación.

El título segundo, habla de las notificaciones o informaciones que la organización encargada de la comunicación internacional envíe a las administraciones sanitarias y se dirijan a los diver

sos Estados; se harán por telégrafo o telex en un período de 24 horas, para evitar que áreas infectadas lleguen a contaminar a otras por medio de las vías de comunicación, debiendo comprobarse las enfermedades bajo estudios clínicos, los datos relativos al origen y forma de la enfermedad de que se trate y las consecuencias que hayan tenido, informando además el curso de la epidemia con frecuencia y en forma detallada; también las medidas de precaución que hubiese adoptado la zona, para impedir la propagación de la enfermedad. También se señalan las obligaciones que tiene el país que sufre de áreas infectadas, e informar con todo detalle que zona es la contaminada, las medidas profilácticas tomadas para evitar su propagación a otras áreas y el desarrollo que va teniendo la zona. Se indican las obligaciones de las Administraciones Sanitarias ante la organización, tales como, medidas para aplicar, en los casos de arribo con procedencia en un área infectada, requisitos de vacunación exigidos para viajes internacionales, notificaciones para aplicar o revocar las diversas medidas de que se trate, cada año enviarán una recapitulación de requisitos de vacunación de las rutas de los viajes, y las infor-

maciones que den a viajeros eventuales de las condiciones que se exijan para viajar, además enviarán semanalmente, el número total de casos mortales de las enfermedades objeto de - reglamentación, registradas en la semana anterior, en cada - uno de los núcleos de población, con inclusión de los casos - importados y transferidos, transmitiendo por correo aéreo la notificación de la ausencia de casos de esas enfermedades, - deberán avisar también a las misiones diplomáticas y a los consulados establecidos en su territorio, que lo soliciten.

La información que transmita la organización, sobre epidemias y enfermedades de otra naturaleza, serán comunicaciones ur - gentes, teniendo prioridad de acuerdo a las circunstancias, -- aplicando esta un programa de vigilancia que se pondrá a dis- posición de todas las administraciones sanitarias; teniendo de igual forma la organización, la oportunidad de investigar el- brote de la enfermedad objeto de reglamentación cuando esta constituye una amenaza grave para los países vecinos o para la sanidad internacional, con el objeto de ayudar a los Gobiern os a adoptar medidas de protección.

En el título Tercero, que habla de la organización Sanitaria, - se anuncia como se organizarán las Administraciones Sanitarias para tener los medios necesarios de la aplicación de medidas - que se hayan previsto en este reglamento, y las reglas de salubridad que deben tener las naves, aeronaves, puertos y aeropuertos para prestar sus servicios.

El título Cuarto, habla de las medidas y formalidades sanitarias que se autorizan para exigir a un Estado, para que el tránsito internacional, protegiéndose así al territorio de las enfermedades objeto de reglamentación, aplicando para esto diversas operaciones sanitarias con procedimientos o métodos recomendados por la organización. También se consigna la forma de tratar - a las personas sujetas a vigilancia y en su caso cuando éstas - vayan a trasladarse a otros territorios y la libre plática en caso de enfermedades objeto de reglamentación. Las medidas sanitarias a la salida de los puertos, aeropuestos y áreas fronterizas, se adoptarán para impedir la emigración de personas - infectadas o sospechosas o se introduzcan agentes de infección de enfermedades objeto de reglamentación, y en su caso los -

exámenes médicos y certificados de vacunación antes de la salida de personas que emprenden un viaje internacional. Otras medidas sanitarias que se aplicarán durante el trayecto, entre los puertos y aeropuertos de salida y arribo para evitar propagación de enfermedades, evitando dejar caer alguna materia que propague las enfermedades epidémicas.

Las medidas sanitarias al arribo, se autorizarán por el otorgamiento de libre plática por radio o aeronaves, que puedan juzgarse a través de informes a las Autoridades Sanitarias del lugar para que los arribos no den lugar a la propagación de enfermedades objeto de reglamentación. Pudiéndose someter a vigilancia a toda persona sospechosa, imponiéndose los casos de aislamiento cuando se corra el peligro de transmisión de infección.

Las medidas que se aplican al transporte internacional de cargamentos, mercancías, equipajes y correo, sólo serán objeto de medidas sanitarias, cuando procedan de áreas infectadas y se suponga contaminadas.



En el título Quinto, se dan diversas disposiciones especiales relativas a cada una de las enfermedades objeto de reglamentación como son la peste, el cólera, fiebre amarilla, viruela, los pe-  
ríos de estas, la incuvación y las medidas que se tomarán -  
cuando un barco o Aeronave estén infectadas o sospechosas de  
ésta.

El título Sexto, habla de los diversos documentos sanitarios --  
que se pueden expedir y sus fines para acreditar su naturaleza  
en el tránsito internacional.

En el título Séptimo, se habla de los derechos sanitarios, que  
no causan valor alguno, siendo un servicio de las Autoridades  
Sanitarias.

El título Octavo, de disposiciones varias sobre algunas enferme-  
dades y medidas sanitarias adicionales para casos especiales, -  
tratados o arreglos especiales entre dos o más Estados que -  
tengan intereses comunes, informando a la organización cual-  
quier tratado o arreglo que se concerte.

El título Noveno, da las disposiciones finales, y anuncia que-- continuará en vigor el Código Sanitario Panamericano, firmado en la Habana, el 14 de noviembre de 1924, a excepción de algunos artículos que en este reglamento se señalan; y que ninguna reserva formulada por un Estado al presente Reglamento tendrá validez si no acepta la Asamblea Mundial de la Salud.

El capítulo XII, indica cuales son las aeronaves de servicios aéreo privado, las normas a que se sujetan éstas y la manera en que pueden ser operados.

El capítulo XIII, tiene cuatro secciones, en ellas se contienen las responsabilidades por daños a pasajeros, carga y equipaje facturados, y daños a terceros. Las indemnizaciones por lesiones que ocasionen invalidez parcial temporal (éstos preceptos están inspirados en la Convención de Varsovia de 1929).

En la sección primera, se habla de las responsabilidades por daños a pasajeros, los casos en que las empresas permisoriarias serán responsables por los daños ocasionados a los pasajageros.

jeros; en la sección segunda, la responsabilidad de las empresas concesionarias o permisionarias por los daños que se causen a la carga y equipaje facturado y los derechos de indemnización por éstas; en la sección Tercera se delimita la responsabilidad tratándose de daños a terceros, fijando el monto de las indemnizaciones correspondientes en cada caso, mencionando en el artículo 353, que quedarán exentos de responsabilidad el propietario o el poseedor de la aeronave, cuando los daños provengan de la víctima o cuando sean resultado de actos cometidos por un tercero con la intención de causar daño a la aeronave, a la víctima o a las cosas, previendo así que la aeronave pueda ser objeto para la comisión de un delito; la sección cuarta referente a disposiciones varias, señala, específicamente en el artículo 356, que "... ninguna de las disposiciones de ese Capítulo obstará para el ejercicio de las acciones penales que correspondan...", dando así amplio margen para sancionar cualquier ilícito penal que se cometa en esta materia.

El capítulo XIV, contiene disposiciones para los casos de accidentes, la búsqueda y salvamento de víctimas de los mismos,

la investigación de éstos a cargo de la Secretaría de Comunicaciones, indicando que una vez concluida y con audiencia de los interesados, dicha dependencia determina la causa probable y en su caso impone sanciones, deduciendo responsabilidades administrativas que procedan del caso.

El Capítulo XV, se refiere a los gravámenes y precisa cuando pueden ser objeto de éstos las aeronaves, y qué se considera, en los casos de hipoteca sobre las empresas aeronáuticas, a éstas como unidad; también indica lo que puede ser objeto de prenda, y los requisitos para este tipo de contratos; los créditos hipotecarios preferentes; y en los casos de embargo o aseguro judicial, se ponen en conocimiento de la Secretaría de Comunicaciones, para que no se interrumpan los servicios.

El capítulo XVI, establece el carácter de utilidad pública que tienen las industrias, escuelas y clubes aéreos y aeronáuticas; asimismo autoriza a la Secretaría de Comunicaciones, para -- otorgar concesiones de establecimiento de fábricas de aeronaves, motores o accesorios; para otorgar permisos a escuelas

aeronáuticas privadas y su vigilancia; así como a inspeccionar y controlar los clubes aéreos y de aeromodelismo.

Y el Capítulo XVII, describe las características a reunir el -- Registro Aeronáutico Mexicano, y lo que debe inscribirse dentro de él, informes como: aeronaves, títulos, instalaciones, - concesiones, licencias, matrículas, motores de aeronaves, mar cas, certificados, documentos, etc.; y las conciliaciones que - de éstos se hagan.

Dentro del Libro Séptimo de esta Ley, se establecen las sanciones para las vías generales de comunicación, y el artículo 533 dice:

"... Los que dañen, perjudiquen o destruyan las vías generales de comunicación o los medios de transporte o interrumpan total o parcialmente o deterioren los servicios que operan en las vías generales de comunicación o los medios de transporte serán castigados con tres meses a siete años de prisión y mul ta de cincuenta a cinco mil pesos . . . "

El artículo 536, impone también una pena, para el que destruya, inutilice, apague, quite, cambie intencionalmente alguna señal, que sea de seguridad para las vías de comunicación.

Artículo 556. - Se impondrá multa de cincuenta a cinco mil pesos al piloto o comandante de cualquier aeronave civil:

I. - Por no utilizar durante la operación de la aeronave, los servicios de instalaciones, ayudas a la navegación aérea y demás servicios auxiliares de seguridad.

II. - Por desobedecer las órdenes o instrucciones que reciba con respecto a tránsito aéreo.

III. - Por tripular la aeronave sin llevar consigo la licencia respectiva, o sin las facultades que deben aparecer de la misma, o con la licencia suspendida o vencida. Igual sanción se impondrá a los demás miembros de la tripulación de vuelo que se encuentran en el mismo caso.

IV. - Por permitir a cualquier persona que no sea miembro de la tripulación de vuelo tomar parte en las operaciones de la aeronave, salvo fuerza mayor comprobada.

V. - Por transportar armas, artículos peligrosos, inflamables, explosivos y otros semejantes, sin la debida autorización.

VI. - Por transportar enfermos contagiosos o mentales, o a cadáveres sin la autorización correspondiente.

VII. - Por abandonar la aeronave, a la demás tripulación, a los pasajeros, a la carga y demás efectos en lugar que no sea precisamente el terminal del vuelo y sin causa grave justificada.

VIII. - Por tripular la aeronave en estado de intoxicación alcohólica, igual sanción se impondrá a cualquier miembro de la tripuación de vuelo que se encuentre en el mismo caso.

IX. - Por permitir que un miembro de la tripulación de vuelo participe en las operaciones de la aeronave, en estado de intoxicación alcohólica.

X. - Por actos u omisiones que activa o pasivamente, tiendan a la comisión del delito de contrabando.

XL - Por volar sobre zonas prohibidas.

XII. - Por iniciar el vuelo sin cerciorarse de la vigencia del certificado de navegabilidad, de las licencias de la tripulación de vuelo y de que la aeronave ostente las marcas de nacionalidad y matrícula.

XIII. - Por permitir el uso de aparatos aerofotográficos a bordo de la aeronave en vuelo, sin la debida autorización.

XIV. - Por realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición en lugares habitados.

XV. - Por arrojar o tolerar que innecesariamente se arrojen desde la aeronave en vuelo, objetos o lastre.

XVI. - Por realizar vuelos de demostración, pruebas técnicas o de instrucción, sin la debida autorización.



XVII. - Por negarse a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento.

XVIII. - Por no participar inmediatamente a la Secretaría de Comunicaciones los accidentes que le ocurran a aquellos otros de que tenga conocimiento, por razón de sus funciones.

XIX. - En caso de tripular una aeronave civil extranjera en vuelo de internación al país, por no aterrizar en los aeródromos civiles que hayan sido fijados en el permiso de autorización correspondiente.

XX. - En el caso de tripular una aeronave civil extranjera, realizar o permitir que se realicen a bordo de la aeronave en vuelo, planificaciones aerofotográficas o aerotopográficas.

Artículo 526. - Se impondrá multa de cincuenta a cinco mil pesos, a los miembros del personal técnico aeronáutico de tierra, por los actos u omisiones en el desempeño de sus atribuciones, que pongan o puedan poner en peligro la seguridad de -

las aeronaves y de los aeródromos e instalaciones auxiliares.

Artículo 570. - Se aplicarán a la navegación aérea, en su caso, las disposiciones del Código Penal para el Distrito Federal relativas a la piratería.

Artículo 591. - Toda persona o empresa tiene derecho para poner en conocimiento de la Secretaría de Comunicaciones, cualquier violación de esta Ley. Si de las averiguaciones practicadas por ésta, apreciare que el hecho denunciado como falta - constituye delito, se hará la consignación a la autoridad competente.

4. 3. 3. DECRETO QUE CREA EL COMITE NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA, PARA PREVENIR EL APODERAMIENTO ILICITO Y SABOTAJE DE AERONAVES UTILIZADAS EN LA RED DE RUTAS AEREAS DEL PAIS.

Publicado el 24 de junio de 1972, en el Diario Oficial de la Federación, por el Presidente Luis Echeverría Alvarez.

Dentro del considerando, se mencionan los motivos por los cuales se dió este decreto y son los siguientes:

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

La necesidad de crear un organismo para prevenir delitos en las aeronaves, era ya urgente por el auge que tienen las comunicaciones y el uso cada vez más frecuente de la aviación.

"SEGUNDO. - Que en ocasiones el apoderamiento ilícito ha con-

ducido a actos de violencia, que afectan la integridad de pasajeros, tripulantes y bienes; . . ."

La seguridad que se necesitaba para otorgar el servicio de -  
transportación aérea, no era muy completo, ni seguro, y con  
ello se trata de proteger a todo usuario y a los bienes que la  
componen.

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

La repetición de delitos en las aeronaves en el mundo, se hi-  
zo tan frecuente, que empezaron a tomar medidas para evitar  
los, incitando a todos los países a hacer lo mismo.

"...CUARTO. - Que en el período de Sesiones, verificado en -  
Montreal, Canadá, del 16 al 30 de junio de 1970, la Asamblea  
de la Organización de Aviación Civil Internacional, adoptó la -  
resolución A 17-12, en la que se recomienda el establecimient  
to de Comités de Seguridad Aeroportuaria, compuestos por las

partes interesadas en adoptar tales medidas de seguridad.

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

"...SEXTO. -Que habiendo adoptado las recomendaciones suge-ridas por la Organización de Aviación Civil Internacional en la resolución A 17-12, se integró un Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, que ha venido funcionando en forma provisional, estudiando la conveniencia de la implantación de medidas y procedimientos uniformes en todos los aeropuertos de la Red Na-cional, para prevenir el apoderamiento ilícito y actos de sabotaje sobre las aeronaves;

"...SEPTIMO. - Que para tales fines se ha considerado la necesidad de reconocer como entidad jurídica al Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, que tendrá jurisdicción en todos y cau

da uno de los aeropuertos y sus funciones se ejercerán a través de los Comités locales de su dependencia, he tenido a bien expedir el siguiente: ..."

## D E C R E T O

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

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

Las Dependencias y Organismos mencionados designarán cada uno a sus representantes titular y suplente, en el Comité Nacional. El Secretario de Comunicaciones y Transportes, ocupará la Presidencia y en sus ausencias será representado por el Director General de Aeronáutica Civil, con todas las facultades consiguientes.

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

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

Los Comités locales de seguridad aeroportuaria, para funcionar en todos los aeropuertos internacionales encomendados a Aeropuertos y Servicios Auxiliares, coordinarán sus actividades con el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

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

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

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

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

"... Artículo 4o. Al establecer los Comités locales con juris



dicción en cada aeropuerto, el Comité Nacional, determinará sus atribuciones y funciones que deberán ser, en lo general, congruentes con las reconocidas para el mismo Comité Nacional.

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

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

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

#### 4.3.4. REGLAMENTO INTERIOR DEL COMITE NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dentro del con siderando, indica que este reglamento es necesario para el - funcionamiento del Comité Nacional de Seguridad Aeroportua- ria (Decreto que lo crea publicado en el Diario Oficial el 24 - de junio de 1972).

### C A P I T U L O   I

#### Integración del Comité Nacional.

"... Artículo 1o. El Comité Nacional de Seguridad Aeroportu-  
aria, está constituido por un representante titular y un su -  
plente, de cada una de las Secretarías de Estado y Organís -  
mos siguientes:

1. - Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
2. - Secretaría de Gobernación.
3. - Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
4. - Secretaría de Salubridad y Asistencia.
5. - Procuraduría General de la República.

6. - Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
7. - Radio Aeronáutica Mexicana, S. A. de C. V.
8. - Cámara Nacional de Aerotransporte.
9. - Colegio de Pilotos Aviadores de México, A. C.

El Secretario de Comunicaciones y Transportes ocupará la -  
Presidencia y en su ausencia será representado por el Direc-  
tor General de Aeronáutica Civil, con todas las atribuciones a  
que se refiere el Artículo 17 de este Reglamento.

Artículo 2o. Para los efectos del Artículo 3o. del Decreto Pre-  
sidencial por el cual fué creado el Comité Nacional de Seguri-  
dad Aeroportuaria, éste tendrá las siguientes funciones y atri-  
buciones tendientes a prevenir el apoderamiento ilícito y actos  
de sabotaje a las aeronaves:

a) Proponer a las autoridades competentes medidas adiciona -  
les de seguridad a que debe ajustarse el acceso y circulación  
de personas en los aeropuertos así como el control de vehícu-  
los en las áreas de maniobras. Dichas medidas deberán ser  
implantadas por las autoridades y organismos competentes, -

dentro de sus atribuciones respectivas.

En esta fracción, se está indicando que este Comité sólo propondrá medidas para evitar cualquier ilícito en los aeropuertos y vehículos que maniobren dentro de él, pero serán las autoridades correspondientes al ramo las que las apliquen:

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

c) Decidir sobre la constitución, integración y funcionamiento de los Comités Locales de Seguridad Aeroportuaria y expedir sus Reglamentos Internos.

Estos organismos se crearon para auxiliar al Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria y tener control éste sobre aquellos.

El Artículo 3o. - Dice que este Comité funcionará por una presidencia, precedida por el Secretario de Comunicaciones y Trans

portes, el cual se asistirá por un Secretario y el personal ad  
ministrativo que el mismo Comité designe.

El Artículo 4o. previene que se debe garantizar la presencia-  
del quórum del Comité, designando representantes propletarios  
y suplentes; así también el artículo 5o., que dice que estos po  
drán contarse con dos asesores, los cuales sólo informarán.

El Capítulo II, relativo a las sesiones del Comité Nacional, di  
ce en donde se celebrarán éstas, que pueden ser ordinarias y  
extraordinarias, cuando se deben celebrar, requisitos que de-  
ben llenar al darse y las Comisiones de asesoramiento que se  
pueden dar.

El Capítulo III, trata de las recomendaciones, acuerdos y re-  
soluciones que tomará el Comité, como se dan éstos, requisi  
tos del acta levantada en los Acuerdos, la forma en que se -  
ejecutarán y cuando sea necesario se comunicarán a la Organi  
zación de Aviación Civil Internacional.

En el Capítulo IV, se tratan las atribuciones del Presidente del Comité, su representación del mismo y declaraciones que con ésta haga y tiene la obligación de hacer cumplir los acuerdos del Comité.

Y en el Capítulo V, se indican las obligaciones del Secretario del Comité, quien será el responsable de que las sesiones del Comité se celebren correctamente, recibirá toda la correspondencia, auxiliará en el estudio y despacho de los asuntos y tomará las instrucciones que el Presidente le dé, controlará al personal administrativo. Y también la determinación presupuestal correspondiente al Comité.

#### 4.3.5. REGLAMENTOS Y DECRETOS DE ESTA MATERIA.

Sólo las analizaremos en forma superflúa, pues su aplicación en esta materia, incide indirectamente, no así, para los efectos de la investigación documental. Tales disposiciones son:

4.1.1. Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles; publicado el 15 de noviembre de 1951 y en él se organiza a la Aviación Civil de México.

En su Capítulo I dá diversas definiciones utilizadas en el campo de los aeródromos y aeropuertos civiles; el Capítulo II da una clasificación de los tipos de aeródromos, las actividades de éstos; el Capítulo III sobre la construcción; y en la Sección I, cómo se autorizan las obras y las concesiones de los aeródromos, los requisitos que deben llenar para dar servicios; la sección II habla de las zonas de aproximación y virajes, dimensiones que deben tener, inclinaciones, zonas de protección, la Sección III refiere a todas las marcas e iluminación para que se faciliten las operaciones y haya una mayor seguridad en -

el uso del aeródromo; el Capítulo IV, dice como deben ser las operaciones dentro de los aeropuertos, quien es el responsable como autoridad en este, y que atribuciones tiene sobre el mismo, para controlar los servicios que ahí se presten, y también se indican algunas prohibiciones para el público que frecuente este recinto, evitando así que se cometan delitos de índole penal (Art. 72); el Capítulo V señala específicamente cuales son los servicios conexos que se prestan dentro; el Capítulo VI referente a los Hidroaeródromos, como debe ser su construcción y operación; y en el Capítulo VII de diversas disposiciones transitorias, las concesiones, contratos, documentos, plazos que se requieren en los aeródromos.

4.12.2. Reglamento para la búsqueda y salvamento e investigación de accidentes aéreos; publicado en el Diario Oficial, el - 28 de noviembre de 1950, entrando en vigor el 1o. de enero de 1951, siendo el Capítulo VIII, el que indica como son las Investigaciones de los accidentes, quien es la autoridad competente para realizar estas, como se forman las Comisiones Investigadoras, quien pondrá a disposición de las autoridades judiciales



sus estudios e investigaciones; como se manejan los accidentes, las informaciones para investigar las causas del accidente.

4.12.3. Decreto que crea el Organismo Público Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares; publicado en el Diario Oficial el 12 de junio de 1965, creado para modernizar, ampliar y prestar mejor servicio en el conjunto de aeropuertos.

Dentro de este Decreto se especifica qué está facultado dicho organismo, para administrar, operar y conservar los aeropuertos, indicando cuales forman parte de su patrimonio y en lo futuro formarán; como se administra dicho organismo, facultades de su Consejo de Administración, Dirección General, Gerencias y del personal técnico y administrativo y otras disposiciones generales para la operación de los aeropuertos; especificándose en el Artículo 22, lo siguiente:

"...Por tratarse de un organismo de Jurisdicción Federal, se someterán al conocimiento y resolución de los Tribunales Federales las controversias de toda especie en que sea parte Aero-

puertos y Servicios Auxiliares..."

Vemos así, que cualquier incidente o delito cometido dentro de las instalaciones de los aeropuertos y dentro de las aeronaves que se encuentren en estos, dicho organismo será el responsable de poner a disposición de las autoridades a los infractores.

4.12.4. El decreto por el que se asignan al organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, los bienes que constituyen distintos aeropuertos del país, cuyos lugares se citan, el cual viene complementando los bienes que le asigna la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, fué publicado en el Diario Oficial el 19 de octubre de 1965.

4.11.5. Reglamento de Administración Aeroportuaria, fué publicado en el Diario Oficial de 16 de junio de 1973.

En su capítulo I, de disposiciones generales, se encomienda la administración al Organismo Público Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, y se regirá por este Reglamento

dando así definiciones necesarias para el mismo y algunas características particulares que debe tener. El Capítulo II, indica el uso que las áreas de operación deben tener y como se administra para su funcionamiento. El Capítulo III dice que el mismo organismo debe dictar normas para el control y vigilancia de personas y vehículos dentro del aeropuerto, coordinándose con las autoridades respectivas, tomándose así las medidas necesarias para el uso y seguridad de los recintos aeroportuarios. El Capítulo IV, dice como se establecen los Comités locales de Seguridad Aeroportuaria el cual se coordina en el Consejo Nacional de Seguridad Aeroportuaria. En el Capítulo V, crea el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria para la optimización de los servicios que se presten en los aeropuertos, especificando sus atribuciones. El Capítulo VI trata a la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional y de los Comités Locales de Facilitación Aeroportuaria; el primero se encargará de estudiar, proponer y dar soluciones a problemas administrativos y operacionales que tengan los aeropuertos internacionales.

- problemas legales y económicos relacionados con el transporte aéreo internacional y el tránsito de aeronaves extranjeras.
- problemas aduanales.
- problemas de formalidad de entrada y salida del país, de pasajeros y tripulación de aeronaves de transporte aéreo internacional.
- problemas de sanidad y cuarentena aplicables a la entrada y salida de pasajeros y aeronaves del transporte aéreo internacional.
- problemas de transporte aéreo internacional, de animales y vegetales.
- problemas de corriente turística hacia el país, dando facilidades máximas a turistas con destino a México o tránsito dentro de él.

4.11.5.2. - Modificaciones a la tarifa número 1-69, de Aero - puertos y Servicios Auxiliares, publicado el 9 de octubre de - 1960.

4.11.5.3. - Oficio que modifica la tarifa 1-69 de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, con autorización de la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, publicado el 5 de enero de 1970.

4.11.5.4. - Oficio que comunica, se modifica la R<sup>ta</sup> gla de apli - cación 12a. de la tarifa aplicable a los servicios que presta - Aeropuertos y Servicios Conexos, publicado el 7 de agosto de - 1975.

4.11.5.5. - Decreto por el cual, las personas que en calidad de pasajeros en vuelo de salida, usen los aeropuertos interna - cionales encomendados al Organismo Público Descentralizado - Aeropuertos y Servicios Auxiliares, causarán un derecho cada vez que lo hagan, publicado el 28 de mayo de 1974.

4.11.5.6. - Decreto de Reorganización de Radio Aeronáutica -

Los Comités Locales de Facilitación Aeroportuaria que se encargarán de estudiar las operaciones aeroportuarias para facilitar y hacer más expedito la prestación de los servicios en tierra, que estén a cargo de las compañías de aviación.

El Capítulo VII, refiere a los servicios de vigilancia y de rescate y extinción de incendios, para garantizar la vigilancia y seguridad de pasajeros y tripulaciones en los casos de aeronaves accidentadas. Y el Capítulo VIII, de las sanciones que contravengan este reglamento de acuerdo a la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos.

Los siguientes oficios de tarifas que aplicará el organismo de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, por su mínima importancia, sólo mencionaremos las fechas de publicación en el Diario Oficial:

4.11.5.1. - Oficio que aprueba las cuotas de aplicación de la tarifa número 1-69, aplicables a los servicios que presta Aeropuertos y Servicios Auxiliares, publicado el 9 de agosto de 1969.

Mexicana, S. A. de C. V. publicado en el Diario Oficial de 17 de noviembre de 1966; en el que se retira del patrimonio, de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, desincorporándose del dominio público de la Federación, al conjunto de bienes que prestaban servicios de control de tránsito aéreo, meteorológico, de telecomunicaciones aeronáuticas y de ayudas a la navegación aérea, aportándose a Radio Aeronáutica Mexicana, S. A. de C. V., dichos bienes, como se constituye su consejo de administración.

4.11.5.7. - La Ley General de Población, publicada el 11 de diciembre de 1973; por su importancia en la migración, inmigración, emigración, señala que la vigilancia e inspección en el tránsito con carácter de internacional, queda a cargo del servicio de migración, teniendo éste prioridad con excepción al de sanidad, y en el caso de que se permanezca en territorio nacional sin autorización legal se dará aviso inmediato, en caso contrario se impondrá multa o se arrestará hasta por 36 horas; en el Capítulo VII de dicha Ley, en las sanciones, se imponen penas para aquellos extranjeros que se internen ilegalmente en -

el país, así como para aquel que proporcione datos falsos en relación con su situación migratoria; sancionando también a las personas que procedan del extranjero y efectúen su llegada en sitios y horas que no sean señalados, así como a los que resulten responsables del caso, y sanción a las empresas que transporten al país a extranjeros sin documentación migratoria vigente, así como al que autorice la salida del país a un transporte. Hablando también en este capítulo de la pena que se impondrá, al que pretenda introducir o introduzca ilegalmente a uno o varios extranjeros al territorio mexicano o a otro país.



## CONCLUSIONES.

1o. La creación de un grupo de seguridad que forme parte de la tripulación para que siempre, en cada vuelo, existan elementos verdaderamente preparados para intervenir en hechos con carácter violento, y así, enfrentarlos desde sus primeras consecuencias hasta el final, y con eso no perder valiosos momentos en espera de la intervención de las fuerzas de orden público y seguridad.

2o. La protección a la vida, a los bienes, y a las cosas serán factor primordial de cualquier negociación en que se vean sujetos los estados relacionados con un hecho que derive del apoderamiento, interferencia o simplemente de impedir la libertad de acción de cualquier aeronave.

3o. Los Estados que se vean involucrados en un hecho ilícito, pondrán toda la cooperación necesaria, a fin de resolver lo más favorablemente posible cualquier acto que atenta en contra de la actividad aviatoria, principalmente tratándose de la figura de la extradición, teniendo ésta una preferencia sobre cualquier otra relacionada con dichos actos.

4o. La organización de Aviación Civil Internacional, podrá reunir una comisión que sea integrada por todos los Estados que deseen cooperar en la prevención de actos que pongan en peligro la Aviación Civil, a efecto de que se realicen estudios tendientes a unificar los criterios y así, convenir en la creación de una figura jurídica que sea respetada por todos los países miembros, y por consiguiente, tal tipo penal sea contemplado en todas las legislaciones de los Estados que quieran prevenir esos actos que causan inseguridad en las actividades que despliega la aviación civil.

5a. La creación de un fondo internacional para disponer de los medios necesarios en la constante superación en la lucha contra los actos que ponen en peligro la Aviación Civil.

6o. Para finalizar el presente estudio, ofrecemos la última de nuestras conclusiones, misma que consiste en la obligación de convocar anualmente a una Conferencia de los Estados, miembros o no miembros que tengan interés en prevenir y combatir

todos los hechos o actos que tienen la finalidad de crear inse  
guridad, descontrol y daños en la Aviación Civil.

## BIBLIOGRAFIA.

- 1o. Derecho Penal Parte General. - Bernaldo Constancio de Quiroz. - Editorial José M. Cajiga. - Puebla, Méx. 1948.
- 2o. Lineamientos Elementales de Derecho Penal. - Fernando Castellanos Tena. - Editorial Porrúa, Parte General. - México, D. F., 1980.
- 3o. Derecho Penal Parte Especial. - Bernaldo Constancio de Quiroz. - Editorial José M. Cajiga. - Puebla, Méx. 1948.
- 4o. Derecho Penal Especial. - Paulino Machorro Navarro. - Editorial Artes Gráficas. - México, D. F., 1946.
- 5o. Nociones de Derecho Penal. - Carlos Franco Sodi. - Editorial México, México, D. F., 1940.
- 6o. Derecho Penal Mexicano Parte General. - Raúl Carranca y Trujillo, Editorial Robredo, 1978.
- 7o. Apuntamientos de la Parte General de Derecho Penal. - Celestino Porte Petit. - Editorial Porrúa. - México, D. F. 1980.
- 8o. Manual de Derecho Penal parte general. - Francisco Pavón Vasconcelos. - Editorial Porrúa. - México, D. F., 1974.
- 9o. La Ley y El Delito. - Luis Jiménez de Asúa. - Editorial Sudamericana. - Buenos Aires, Argentina 1980.
- 10o. Derecho Penal Parte General. - Edmund Mezger. - Editorial Bibliográfica Argentina. - Buenos Aires, Argentina 1955.
- 11o. Derecho Penal Especial. - Edmund Mezger. - Editorial Bibliográfica Argentina. - Buenos Aires, Argentina 1956.
- 12o. Introducción al Estudio del Derecho. - Eduardo García Maynez. - Editorial Porrúa. - México, D. F., 1957.

- 13o. Tratado Derecho Civil Argentino. - Arturo Acuña Anzorina. - Editorial Argentina Tomo IV. - Buenos Aires, Argentina 1958.
- 14o. Código Penal Comentado. - Francisco Gonzáles de la Vega Editoria Porrúa. - México, D. F., 1974.
- 15o. Biblioteca Jurídica OMEBA, Tomo VI. - Editorial Argentina Buenos Aires, Argentina 1979.
- 16o. Derecho Espacial. - Abelardo Rojas Roldán. - Editorial Lex. - México, D. F., 1969.
- 17o. El Apoderamiento Ilícito de Aeronaves. - Enrique Mapeili. - Editorial Tecnos. - Madrid, España 1973.
- 18o. Curso de Derecho Internacional. -(Manual) Libro I G. - Junkin. - Editorial Progreso. - México, D. F., 1971. - con impresión original en la U R S S .
- 19o. Curso de Derecho Internacional. -(Manual) Libro II G. - Junkin. - Editorial Progreso. - México, D. F. 1971. - Con impresión original en la U R S S .
- 20o. Tratado Elemental de Derecho Romano. - Eugene Petit. - Editorial Saturnino Calleja. - Madrid, España 1943.

ORDENAMIENTOS LEGALES CONSULTADOS.

- 1o. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- 2o. Ley de Aeronáutica Civil.
- 3o. Código Penal Mexicano.
- 4o. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- 5o. Ley de Vías Generales de Comunicación.
- 6o. Código Sanitario de los Estados Unidos Mexicanos.
- 7o. Reglamento Sanitario Internacional.
- 8o. Ley Aduanera de los Estados Unidos Mexicanos.
- 9o. Decreto que crea el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, para prevenir el apoderamiento ilícito y sabotaje de aeronaves utilizadas en la red de rutas aéreas del país.
- 10o. Ley General de Población.
- 11o. Reglamento Interior del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria.
- 12o. Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles.
- 13o. Reglamento para la Búsqueda y Salvamento e Investigación de Accidentes Aéreos.
- 14o. Decreto que crea el Organismo Público Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
- 15o. Decreto por el que se asignan al Organismo Publico Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares los bienes que consttuyen diversos aeropuertos del país.

- 16o. Reglamento de Administración Aeroportuaria.
- 17o. Decreto por el cual las personas que en calidad de pasajeros en vuelo de salida causaron un derecho cada vez - que lo hagan.
- 18o. Decreto de Organización de Radio Aeronáutica Mexicana, S. A. de C. V.