

2el  
523



# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

## POSTURA LATINOAMERICANA ANTE LA PROBLEMATICA DEL SECUESTRO DE AERONAVES



FACULTAD DE DERECHO  
SECRETARIA AUXILIAR DE  
EXAMENES PROFESIONALES

### TESIS PROFESIONAL

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:  
LICENCIADO EN DERECHO  
P R E S E N T A :  
FRANCISCO MORENO NUÑEZ



## **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
INTRODUCCION	1
<u>CAPITULO I</u>	
<u>ANTECEDENTES HISTORICOS</u>	4
a).- DEFINICION DE PIRATERIA	5
DERECHO INTERNACIONAL Y	
LEGISLACION ESPAÑOLA	8
b).- PIRATERIA MARITIMA	10
DIVERSAS CLASES DE PIRATERIA	13
ACTOS PIRATICOS AUTORIZADOS POR	
UN GOBIERNO	14
DERECHO DE VISITA Y CAPTURA DE	
LOS BUQUES PIRATAS	16
LA PIRATERIA NO PRODUCE CAMBIOS	
LEGALES DE PROPIEDAD	17
LA PIRATERIA SEGUN EL DERECHO	
INTERNO	18
c).- RESOLUCIONES TOMADAS A NIVEL	
MUNDIAL	21
NORMAS ADOPTADAS POR LA CONFERENCIA	
MARITIMA DE GINEBRA (1958)	29

<u>CAPITULO II</u>	
<u>PIRATERIA Y TERRORISMO</u>	33
a).- PIRATERIA AEREA	33
b).- EL TERRORISMO AEREO COMO DELITO INTERNACIONAL O DELITO POLITICO	40
 <u>CAPITULO III</u>	
<u>DISTINTAS POSTURAS</u>	46
a).- POSTURAS Y RESOLUCIONES DE LA ONU	47
CONVENIO DE TOKIO, JAPON	49
CONVENIO DE LA HAYA, HOLANDA	50
CONVENIO DE MONTREAL, CANADA	54
MEDIDAS DE LA ONU CONTRA CIERTOS ACTOS DE VIOLENCIA SECUESTRO DE AERONAVES Y TERRORIS MO INTERNACIONAL	60
b).- POSICION DE LATINOAMERICA ANTE ESTA PROBLEMATICA	64
 <u>CONCLUSIONES</u>	70
 <u>BIBLIOGRAFIA</u>	81

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

Una gran inquietud surgió en mí, por la gran pasión que desde mis primeros años he tenido por la Aviación y por los grandes problemas - que han aquejado a ésta; por ello, impulsado por mis maestros y compañeros, expongo la problemática de la Piratería Aerea, analizándola desde mi punto de vista personal y jurídico.

Al ser tema de gran actualidad, en virtud del gran caos mundial por el que estamos atravesando, es necesario que los países del mundo unifiquen criterios con respecto a esta problemática.

Todos sabemos que gracias a la Organización de las Naciones Unidas, hemos obtenido una paz más o menos duradera aunque de hecho existen países a los que se les dificulta el someterse - al Arbitraje Internacional o a las decisiones de la Corte Internacional de La Haya, pretendiendo hacer justicia por propia mano.

Es por esto, que invocando la célebre -- frase del Benemérito de las Américas Licenciado Benito Juárez "Entre los hombres, como entre las Naciones, el respeto al Derecho ajeno es la Paz" y con fundamento en mi propia inquietud, trato -- de esbosar un proyecto aplicable a América Latina que podría en un momento dado aplicarse al -- mundo entero.

Lo que pretendo con el presente trabajo es lo siguiente :

1o.- Realizar un análisis de los antece- dentes históricos así como de las soluciones a-- portadas por los diversos juristas de épocas pa-- sadas.

2o.- Estudiar las propuestas de los Paí- ses del mundo en las diversas Convenciones efec-- tuadas en el seno de nuestra máxima Organización mundial.

3o.- Proponer soluciones que puedan ser ser

vir de fundamento para la debida regularización de este tipo de delitos de carácter Internacional, en donde se pone en juego la vida de tanta gente inocente, además de unificar criterios en los diversos Países de Latinoamerica.



## CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOSa).- DEFINICION DE PIRATERIA

Para el Derecho Internacional significaba al principio, sólo aquellos actos de violencia que cometían en el mar barcos privados, no ligados por ningún Acuerdo a algún país, a diferencia de los barcos que practicaban la piratería con la patente del Rey; en el siglo XIX se aplicó a todos los actos de violencia realizados en mar abierto. Por ello, los piratas han sido considerados desde la antigüedad como "HOSTES HUMANI GENERIS" (enemigos del género humano). (1)

Tenemos antecedentes de la piratería desde los antiguos griegos, con el tráfico de esclavos que era uno de los medios más poderosos para ejercer esta inhumana conducta. Sin embargo, ni Grecia, ni Roma fueron potencias navales para proteger sus respectivos comercios contra los bandi-

(1)- Diccionario Enciclopédico Salvat  
Tomo X. Salvat Editores, México 1950.

dos del mar, por lo que la piratería se desarrolló prodigiosamente en el Mar Mediterráneo, sobre todo en las guerras civiles de la República Romana.

La Capital de la Piratería en aquellos tiempos, se encontraba en las costas de Sicilia. Era tan fuerte la presión que ejercían los piratas, que hicieron sentir hambre a Roma, interceptando entre otras, las remesas de trigo, por lo que Pompeyo dió órdenes para terminar con este gran problema. Esta determinación dió origen a que los posteriores Emperadores Romanos mantuvieran escuadras públicas para prevenir este tipo de delitos.

En esa época se penalizaba con crueldad excesiva este delito, pues una vez atrapados estos bandidos, se les colgaba del palo mayor de la nave que hubiese sido el instrumento de sus fechorías.

Este delito está íntimamente ligado a -

la Historia Americana, pues las agresiones de piratas Ingleses, Franceses, Holandeses, etc., a -- las costas del Continente Americano en los si---glos XVII y XVIII, contribuyeron a aniquilar el comercio Español con el Nuevo Mundo.

Los principales episodios Piratescos de esos siglos se desarrollaron en el mar del Caribe y no se pudieron evitar por las escuadras de Felipe III y Felipe IV. Los Piratas se establecieron desde Puerto Rico hasta las Bocas de Orinoco, en la mayor parte de las Antillas Menores, principalmente en Barbada Tortuga, San Andrés y San Cristóbal.

Otra definición nos señala :

Piraterfa .-

Ejercicio de Piraterfa .- Robo o Presa, que hace el Pirata.- Robo o Destrucción de los bienes de otro.- Crueldad, Inhumanidad, Ferocidad. (2)

(2).- Diccionario Enciclopédico Salvat.  
Tomo X. Salvat Editores. México 1950.

DERECHO INTERNACIONAL Y LEGISLACION ESPAÑOLA

En Derecho Internacional, se define como Piratería todo acto de violencia cometido en el mar, desde el mar o desembarcando, contra las -- personas o la propiedad y dirigido indistinta--- mente contra uno u otro País, por un barco que -- se ha puesto fuera de la jurisdicción de todo -- Estado perteneciente a la Comunidad Internacio-- nal. (3)

Los barcos Piratas y sus tripulantes son considerados sin nacionalidad, sin que, por tanto, puedan reclamar la protección de pabellón alguno; interesa su persecución a todos los Estados y corresponde juzgarlos a los tribunales del País que los captura. Su persecución y captura está encomendada a los navíos de guerra, los cuales pueden continuarla en aguas jurisdiccionales de país extranjero, si bien, en caso de capturarlos en estas, deben entregarlos a las autoridades del Estado al que correspondan. Los valores y objetos que han -- sido fruto de Piratería deben volver a sus dueños, pues su propiedad no prescribe aunque se --

(3).- Derecho Internacional Público  
Modesto Seara Vázquez, Ed. Porrúa, S. A.  
México, D. F., 1976.

accepte que el aprehensor pueda reservarse una parte en concepto de prima por el servicio prestado.

El vigente Código Español, establece que el delito de la Piratería cometido contra Españoles o súbditos de otra nación que no se halle en guerra con España, será castigado con la pena de cadena temporal o cadena perpetua a muerte. Cuando el delito se cometiere contra súbditos no beligerantes de otra nación que se halle en guerra con España, será castigado con la pena de presidio mayor o cadena de temporal a perpetua. (4)

Con estas definiciones podemos concluir que el Pirata es un auténtico delincuente -- que debe ser severamente castigado en virtud de que generalmente se trata de personas sin escrúpulos que ponen en peligro la seguridad de las personas en tránsito, así como sus bienes, accidentalmente como incalificables actos de terrorismo.

(4).- Miaja de la Muela, Adolfo.  
Introducción al Derecho Internacional Público.  
Ediciones Atlas, Tercera Edición, Madrid, 1960.

b).- PIRATERIA MARITIMA

La piratería constituye otro ejemplo -- más de la necesidad de que todos los Estados mancomunen su acción para reprimirla. El acto de la piratería, por perpetrarse contra todo el conjunto de Estados civilizados, suele describirse como "Crimen Internacional", y del pirata en sí, - se suele hablar como enemigo de la raza humana, Sir Leoline Jenkis, declaró en 1668 : ... Todos los piratas y merodeadores del mar están proscritos por las leyes de todas las naciones, es decir, fuera de la protección de todos los príncipes y de leyes cualesquiera. Toda persona ha de armarse contra ellos como contra rebeldes y traidores, sojuzgarlos y extirparlos.

Esta manifestación debe compararse con el juicio Lord Stowell en el caso de Louis de --

que : ... Con piratas declarados no hay estado de paz. Son los enemigos de todos los países y en todos los tiempos, y por ello están universalmente sujetos a los extremos derechos de la guerra.

La piratería consiste en actos de violencia cometidos en alta mar sin autoridad reconocida y fuera de la jurisdicción de cualquier estado civilizado. La zona de operaciones es alta mar. Cuando esos actos se cometen dentro de las aguas territoriales, la jurisdicción incumbe al estado litoral. Si se apresan piratas en la mar, después de cometer robo en tierra, el Estado al que pertenece el apresador tendría jurisdicción sobre ellos. Pueden también ser perseguidos en altamar, después de su acto inicial de piratería, y ser traídos a tierra, como sostuvo el Dr. Lushington en "The Magellan Pirates" . Sin embargo, en este caso han de ser entregados por el apresador al Estado para que los juzgue.

Diversas definiciones de lo que es pira

ta de que el robo no es elemento esencial del - crimen de piraterfa en Derecho Internacional, y que "un intento frustrado de robo era igualmente piraterfa".

#### DIVERSAS CLASES DE PIRATERIA .-

Los actos de piraterfa pueden ser de varias clases. Si la tripulación y los pasajeros - de un barco se rebelan y pretenden por la fuerza armada convertir el barco o el cargamento en algo para uso propio; si un buque detiene a otro y por la fuerza le quita los pasajeros quedándose con estos para que paguen rescate, o si personas de a bordo son muertas aunque se deje en liber--tad al buque, también se trata de piraterfa. Si el patrón y los oficiales son obligados a diri--gir el barco, por mandato de los rebeldes, hasta un lugar donde puedan saquearlo, también es piraterfa. Los Hi-Jackers, que hacen presa en los --rum-runners frente a ciertas zonas del litoral - de América, son piratas.

la de que el robo no es elemento esencial del crimen de piratería en Derecho Internacional, y que "un intento frustrado de robo era igualmente piratería".

#### DIVERSAS CLASES DE PIRATERIA .-

Los actos de piratería pueden ser de varias clases. Si la tripulación y los pasajeros de un barco se rebelan y pretenden por la fuerza armada convertir el barco o el cargamento en algo para uso propio; si un buque detiene a otro y por la fuerza le quita los pasajeros quedándose con estos para que paguen rescate, o si personas de a bordo son muertas aunque se deje en libertad al buque, también se trata de piratería. Si el patrón y los oficiales son obligados a dirigir el barco, por mandato de los rebeldes, hasta un lugar donde puedan saquearlo, también es piratería. Los Hi-Jackers, que hacen presa en los rum-runners frente a ciertas zonas del litoral de América, son piratas.

El motivo no tiene por qué ser derecho privado : puede ser malicia gratuita, o la finalidad puede consistir en venganza particular por reales o supuestos perjuicios hechos por personas o clases de personas, o determinada autoridad nacional. Por otra parte, asesinato y robo a bordo de buque no son forzosamente piratería. Son punibles bajo la ley del pabellón ; los asesinos o los ladrones se convierten en piratas -- cuando los actos se cometen contra el barco para dedicar éste o su cargamento para uso propio.

#### ACTOS PIRATICOS AUTORIZADOS POR UN GOBIERNO

Más de una vez se ha suscitado la cuestión de si un Estado puede autorizar actos piráticos y exonerar así de responsabilidad a las -- personas que los cometen. En 1853, el Doctor --- Hingtón en "The Magellan Pirates", dijo : Hasta un Estado independiente puede, a mi parecer, ser culpable de estos actos piráticos.

Los actos perpetrados por submarinos --

alemanes durante la guerra de 1914-18 contra barcos mercantes en alta mar, y repetidos con mayor violencia durante la Segunda Guerra Mundial, hicieron que el asunto volviera a debatirse. El -- Prof. Hyde opina que : ... La autorización nacional para cometer actos de piraterfa no libra a los piratas del aspecto internacionalmente ilegal de los mismos : ... Las actividades de los submarinos alemanes en la Primera Guerra Mundial fueron la causa inmediata de las resoluciones -- que sobre guerra naval se convinieron en la Conferencia de Washington de 1922, de que toda persona que violase las normas del Derecho Internacional, aún cuando actuase por orden superior, -- podría ser demandada ante los Tribunales de cualquier Estado "como de actos de piraterfa se tratase ".

Pero las resoluciones no llegaron a entrar en vigor. La cuestión fué examinada por distinguidos juristas de las Naciones Unidas a poco de terminar la guerra de 1939-45, y se declaró oficialmente que se hallarfan medios de castigar

adecuadamente a todas las personas enemigas proba  
damente culpables de actos criminales de violen--  
cia.

#### DERECHO DE VISITA Y CAPTURA DE LOS BUQUES PIRATAS

Cuando haya serios motivos para sospe---  
char que un barco es pirata, todos los buques de -  
guerra tienen derecho a visitarlo con el propósito  
de averiguar su verdadera índole. Todo pirata y su  
barco pierden el derecho a la protección de su ban  
dera, y por tanto todo Estado tiene derecho a cas-  
tigar a los piratas, y los buques de guerra de ---  
cualquier Estado, asicomo cualquier persona autori-  
zada por un Estado puede perseguirlos, capturarlos  
y llevarlos ante los tribunales de su propio país  
para ser juzgados, ya que todo pirata ha de ser so  
metido a juicio antes de condenársele. La pena pue  
de ser capital, o cualquier otra sentencia menos -  
severa sancionada por el Derecho Municipal, siendo  
por lo general competentes los Tribunales del apre-  
sador. No puede hablarse aquí de que se viole nin--  
gún pabellón de Estado al adoptar las medidas nece

sarias para capturar barcos piratas, ya que la piratería entraña desprecio a todas las leyes, reconociéndose su extirpación universalmente, como deber común a todos los Estados.

Cuando un barco actúa de manera que despierta sospechas razonables de que es pirata, toda interferencia por parte de buque de guerra extranjero es legítima, y, aunque el Estado del País pueda pedir explicaciones, se abstendrá de otra cosa cuando tengan suficiente peso las pruebas contra el buque en cuestión. (6).

#### LA PIRATERIA NO PRODUCE CAMBIOS LEGALES DE PROPIEDAD

Un robo de piratería no priva al legítimo dueño de su propiedad, la cual ha de serle devuelta cuando se arrebató de manos de los piratas. Además, todos los bienes pertenecientes a los piratas han de ser condenados. Muchos tribunales condenan al apresor del pirata un tanto por ciento del valor de las mercancías recobradas. En virtud de la Sección 5 de la Ley Sobre Piratería de 1850, to

(6).- Los Problemas Jurídicos Internacionales de -  
la Navegación.  
Tesis del Lic. Miguel Alemán Velazco, 1954  
Ed. Edagora, S. A. 1961.

dos los barcos y mercancías arrebatadas a piratas y que probadamente "hayan pertenecido y hubieran sido robados a cualquier súbdito de su majestad o a súbdito de cualquier potencia Europea extranjera", serán devueltos, por decreto del Tribunal del Almirantazgo, a su antiguo dueño, abonándose " por y en lugar del salvamento " una cantidad de dinero igual a un octavo de su valor.

LA PIRATERIA SEGUN EL DERECHO INTERNO Y  
EN DERECHO COMPARADO.

El derecho interno de muchos países estima que son actos piráticos, y castiga como tales, delitos que el Derecho Internacional no califica de actos de piratería. Así, en Francia, - la tripulación de un buque armado que navega en tiempo de paz con documentación irregular se convierte en pirata por el mero hecho de ésta, sin cometer acto alguno de violencia.

Huelga señalar, que las leyes municipales que extiende la piratería allende los límites que le asigna la costumbre internacional, -

afectan sólomente a los súbditos del Estado que las promulga, así como a extranjeros que cometen actos prohibidos dentro de su jurisdicción. En Inglaterra, el delito de piratería no ha llegado a definirse en ningún estatuto, aunque se aprobó, legislación disponiendo se castigue a los piratas y ladrones del mar. Pero en 1700 se promulgó que , si cualquiera de los súbditos de Su Majestad tanto naturales como naturalizados cometieron piratería , latrocinio u otro acto de hostilidad en la mar contra súbditos británicos so pretexto de comisión de algún príncipe o Estado extranjero , o pretensión de autoridad de --- cualquier persona, los delincuentes serán tenidos por piratas, felones y ladrones.

La ley en cuestión castiga también como pirata a todo patrón o marinero que se vuelva pirata, enemigo o rebelde y huya con su barco y --- otros bienes, ceda los mismos voluntariamente a cualquier pirata, o intente persuadir a otros para que así lo hagan. La subsiguiente ley de 1721 declara que las personas que trafiquen con piratas o les equipen, son culpables de piratería ;

análogamente, quienes a viva suerte, a fuerza -  
suban a bordo y arrojen mercancías por la borda  
o las destruyan.

C).- RESOLUCIONES TOMADAS A NIVEL MUNDIAL  
EN DERECHO COMPARADO.

Analizando diversas codificaciones de -- algunos países encontramos que la legislación -- Francesa del 10 de Abril de 1825, nos señala que: ... "Todo individuo que formando parte de la tripulación de un barco Francés, cometa a mano armada, actos de deprecación o de violencia en contra de sus pasajeros o contra barcos Franceses o barcos de una potencia con la cual Francia no se encuentre en Estado de Guerra, o contra los equipajes o cargas de esos barcos, será juzgado como pirata. También será juzgado como tal todo --- Francés que sin autorización del Rey, acepte de una potencia extranjera la oferta de mandar una embarcación en contra de Francia".

Al respecto, vemos que después de la -- guerra de Crimea en la Conferencia de París en-

1856 los países del mundo se proclamaron en contra de la Piratería Marítima. Esta convención dió la pauta para que los Estados Unidos de Norteamérica en el siglo XIX introdujera la pena de cadena perpetua a todas aquellas personas que participaran en actos de Piratería Marítima.

El Código Penal Español de 1870 no nos define la Piratería ; sin embargo, en su artículo 155 dispone que este delito cometido contra Españoles o súbditos de otra nación que no se hallen en guerra con España, será reprimido con la pena de cadena temporal o perpetua.

El Código Penal Español de 1928 establece en su artículo 245 : ... "Cometen delito de piratería los que sin autorización o patente de gobierno alguno que tenga facultad de expedirla, o con abuso de patente legítima o llevando patente de varios Estados, dirijan, manden o tripulen uno o más barcos armados, o con tripulación armada que recorran los mares ejerciendo en ellos, en sus costas o en otras embarcaciones robos o violencias"

El Código de Defensa Social de Cuba de 1936 establece en su artículo 166 que :

"Cometen delito de piraterfa los que - sin permiso del gobierno que esté facultado para expedirla o con abuso de patente legítima o llevando patente de varios Estados, dirijan, manden o tripulen uno o más barcos con tripulación armada que recorran los mares, ejerciendo en ellos, - en sus costas o en otras embarcaciones, robos y - depredaciones o violencias".

Como podemos ver, los legisladores Cubanos se fundamentaron en la experiencia de los legisladores Españoles en virtud de que este artículo es una fiel copia del Código Español de - 1928.

El Código Venezolano establece en su artículo que estarán sometidos a enjuiciamiento Penal.

"Los Venezolanos o extranjeros veni-- dos a la República, que en alta mar cometan ac-- tos de piraterfa u otros hechos a los que el De-

recho Internacional califica de atroces y contra la humanidad, menos en el caso de que ya hubiesen sido juzgados en otro país".

El Código Argentino en su artículo II señala que :... "Se comete piratería : practicando en el mar o en los ríos de la República algún acto de depredación contra Argentinos, o súbditos de otra nación que no se halle en guerra contra Argentina; cuando abusando de la patente de curso legítimamente concedida, se practicase algún acto de depredación o cualquier hostilidad - contra los buques de la República, o de otra nación contra la que no hubiere recibido autorización para hostilizar; apoderándose de algún buque, o de lo que pertenece a su equipaje, por medio de fraude o de violencia, cometida contra su comandante; entregando un buque a los piratas o lo que pertenece a su tripulación; oponiéndose - con amenazas o con violencias a que el comandante o la tripulación defienda el buque atacado -- por piratas; navegando armada cualquier embarcación sin pasaporte, ni matrícula del equipaje, u

otro documento que pruebe la legitimidad de su -  
viaje; traficando el argentino o extranjero resi-  
dente en la República con piratas conocidos, su-  
ministrándoles cualquier auxilio, o manteniendo  
inteligencia con ellos; navegando un buque arma-  
do, con dos o más patentes de diversas potenci--  
as "...

El artículo 12 establece que .."los -  
que cometan el "crimen" de piratería de cualquie-  
ra de los modos expresados, serán condenados a -  
la pena de trabajos forzados por 8 años. El co--  
mandante de un buque que se halle comprendido en  
el inciso seis sufrirá de 2 a 6 años de trabajos  
públicos y su tripulación de uno a cuatro años -  
de la misma pena. Los que recurriesen a los ca-  
sos de los incisos 7 y 8 serán condenados a los  
mismos trabajos por el tiempo de 2 a 8 años.

En el artículo 13 se preveen las cir-  
cunstancias calificativas y dice así : ..."Incu-  
rrirán en la pena de muerte, o en la de trabajos  
forzados por 10 años, los que cometieren el cri-

men de piraterfa :

- 1) Siempre que hubiesen apresado al -  
guna embarcación al abordaje o ha-  
ciendo fuego en ella.
- 2) Siempre que el delito fuere acompa  
ñado de homicidio, o de mutilacio-  
nes en las personas de los apresa-  
dos.
- 3) Siempre que fuese acompañado de --  
violación, estupro, u otros atenta  
dos graves contra la honestidad.
- 4) Siempre que los piratas hayan aban  
donado algunas personas sin medio  
de salvarse.
- 5) En todo caso el patrón o capitán -  
pirata sufrirá la pena primeramen-  
te indicada ".

El proyecto de 1891 dedicó a la piratería un capítulo titulado "De los Delitos Contra la Seguridad Pública". Puede leerse éste, a fin de extender su alcance de modo que comprenda no sólo los casos de depredación, en la mar o en los ríos de la República, contra Argentinos o súbditos de otro país que no se halle en guerra con relación a Argentina, sino todos los actos de depredación o violencia contra un buque o contra las personas que en él se encuentren, siempre que el ejecutor no esté autorizado por alguna potencia beligerante o que no pertenezca su nave a la marina de guerra de una potencia reconocida. Cualquiera que sea la nación a que pertenezca el buque o las personas o cosas atacadas, el acto de violencia realizado en esas condiciones, será criminal y lo será aunque se cometa -- contra súbditos o cosas de una nación con la que se halle en guerra la República Argentina. Si el acto se lleva a cabo con autorización en un buque de guerra de una potencia reconocida, es responsable del hecho la nación autorizante o a la que pertenece el buque.

Si la embarcación armada navega sin - pasaporte, sin matrícula del equipaje, u otro do cumento que pruebe la legitimidad de su viaje, - no es suficiente para que se considere pirata, - pues se pueden haber extraviado, sin que por eso haya culpa del comandante, ni de la tripulación; pero si no se justifica la falta de documentos - ni la legitimidad del viaje, se considerará con fines de piratería.

La pena ordinaria es de tres a quince años , y para los casos de agravación cuando de los actos de piratería resulte la muerte de personas que se encuentren en el buque atacado, la de presidio de diez a veinte años.

La ley no ha querido limitarse a decir que reprime el robo, cuando en este caso se comete con las modalidades que tiene, conforme a la definición contenida en el artículo 164.

NORMAS ADOPTADAS POR LA CONFERENCIA  
MARITIMA DE GINEBRA.- (1958) (7)

El problema de la piratería fué tratado minuciosamente durante la Conferencia Marítima de Ginebra, misma que adoptó en 1958 ocho artículos sobre el tema, esencialmente, como habfan salido de la octava sesión de la comisión de D.I. - en 1956. Los artículos así adoptados en el Convenio sobre el "Alta Mar" son como sigue: "Todos -- los Estados cooperarán en el máximo grado posible para reprimir la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar fuera de la jurisdicción de Estado alguno; la piratería consiste en cualquiera de los actos siguientes :

1).- Todo acto ilegal de violencia, de detención o depredación, cometido - con fines privados por los tripulantes o pasajeros de un barco o un avión particulares, y que se - dirijan :

a).- En alta mar contra otro barco o - avión, o contra personas o bienes

(7).- Conferencia Marítima de Ginebra, 1958.

a bordo de tal buque o avión.

b).- Contra buque o avión, personas o bienes en lugar fuera de la jurisdicción de Estado alguno.

2).- Todo acto de participación voluntaria en el funcionamiento de -- Barco o de avión con conocimiento de hechos que lo conviertan -- en barco pirata.

3).- Todo acto que incite a cometerlo que intencionadamente facilite -- alguno de los actos descritos en el subpárrafo 1 ó en el subpárrafo 2 del presente artículo (art. 15).

Los actos de piratería según se definen en el art. 15, cometidos por buque de guerra, buque u avión gubernamentales, cuyos tripulantes se amotinaron y asumieron el mando del barco del avión, se asimilan a actos cometidos por -- barco particular.

Artículo 16.- Estímase que un barco o avión pasa a ser buque pirata o avión pirata si las personas que lo usan piensan utilizarlo para cometer alguno de los actos mencionados en el art. 15. Lo mismo se define si el barco o el avión ha sido utilizado para cometer cualquiera de tales actos, mientras permanezca bajo control de las personas culpables de dicho acto.

Artículo 17.- Un buque o avión puede considerar o conservar la nacionalidad, aunque se haya convertido en buque pirata o avión pirata. La retención o la pérdida de nacionalidad la determinan las leyes del Estado de donde provino en un principio tal nacionalidad.

Artículo 18.- En alta mar o en cualquier otro sitio fuera de la jurisdicción de Estado alguno, éste puede apoderarse de buque o avión piratas, o de barco arrebatado por piratería y bajo mando de piratas, y arrestar a las personas e incautarse de los bienes de a bordo. Los Tribunales del Estado que llevó a cabo la

captura, pueden decidir acerca de los castigos a imponer, y pueden también determinar qué ha de hacerse respecto de los buques, aviones o bienes, con sujeción a los derechos de terceros que actúen de buena fé.

Artículo 19.- Cuando la incautación de barco o avión sospechoso de piratería se haya realizado sin motivos adecuados, el Estado que realizó la captura responderá ante el Estado cuya nacionalidad posee el barco o el avión de que se trate, en cuanto a toda pérdida o avería ocasionadas por la incautación .

Artículo 20.- La incautación por piratería no pueden realizarla más que buques de guerra o aviones militares, u otros buques o aviones de servicio gubernamental autorizados para tal efecto.

C A P I T U L O      I I

PIRATERIA Y TERRORISMO

a)                    PIRATERIA AEREA

b)                    EL TERRORISMO AEREO COMO DELITO  
INTERNACIONAL O DELITO POLITICO

## CAPITULO II

a).- PIRATERIA AEREA

El apoderamiento ilícito de aeronaves se convirtió, desde 1960, en un grave problema que reclamaba normas internacionales para punirlo y reprimirlo. Se observó que el asunto requería de una regulación multilateral, a base de convenios.

Acerca de la llamada piratería aérea y el desvío de aeronaves, debemos exponer las razones que nos asisten para afirmar que el delito -- previsto en el artículo 170 párrafo tercero de -- Nuestro Código Penal, es definido en términos similares en la mayoría de los ordenamientos repressivos de la Naciones, es esencialmente distinto de lo que puede entenderse por piratería aérea. (8)

(8).- Legislación Penal Mexicana.  
7a. Edición, 1972,  
Ed. Andrade, S. A., México, D. F.

En efecto, ya hemos analizado cómo la piratería en su concepción tradicional se concibe - como un hecho violento que se registra en el mar, de una manera habitual, por la tripulación o pasajeros de un barco en contra de otro barco, sus pasajeros y carga.

A partir de la IV Conferencia Internacional para la unificación del Derecho Penal, celebrada en París en el mes de Diciembre de 1931, se incluyó dentro de la acepción de piratería la perpetrada a bordo de aeronaves al entenderse por piratería, el hecho de que, encontrándose a bordo - de un navío o de una aeronave, comete en alta mar, con fines privados y bajo su propia responsabilidad, actos de violencia contra otro navío o contra otra aeronave con el propósito : 1) de apoderarse del navío o la aeronave; o 2) de sustraer, herir o dar muerte a la tripulación o a los pasajeros.

El concepto de piratería aérea así entendido, fue adoptado por la Convención sobre al-

ta Mar, celebrada en Ginebra en 1958, la que en su artículo 15 establece :

Constituyen actos de piratería los --  
enumerados a continuación :

- 1).- Todo acto ilegal de violencia, -  
de detención o de depredación co  
metido con un propósito personal  
por la tripulación o los pasaje-  
ros de un buque privado o de una  
aeronave privada, y dirigido:
  - a).- Contra un buque o una aeronave -  
en altamar o contra personas o -  
bienes a bordo de ellos ;
  - b).- Contra un buque o una aeronave,  
personas o bienes situados en un  
lugar no sometido a la jurisdic-  
ción de ningún Estado...."

Toda vez que México suscribió la Con-  
vención señalada, también prevé en su Código Pe-  
nal aplicable en el orden federal, los casos de  
piratería aérea. Así, en la última parte de la -

fracción tercera de su artículo 146, referente a la piratería, establece: "Estas disposiciones deberán igualmente aplicarse en lo conducente a -- las aeronaves. " (9)

De lo anterior, podemos deducir una serie de diferencias que apreciamos entre el concepto jurídico de piratería aérea y el tipo de-- delictivo " desvío ilícito de una aeronave. "

En primer lugar, la piratería aérea - supone, y en esto encontramos la principal diferencia, una acción violenta emprendida contra -- una aeronave, desde otra aeronave, por la tripulación de ésta y/o sus pasajeros. En la corta pe-- ro prolífica historia de los casos de desvío de aeronaves, vemos como éstos han sido causados -- por personas ajenas a la tripulación que se en-- contraba a bordo de las mismas aeronaves desviadas.

En segundo lugar, la violencia y de-- predación son formas de manifestación del delito

(9).- Conferencia Marítima de Ginebra, 1958.

de piratería aérea, en tanto que en el desvío de aeronaves, aquéllos no son medios que pueden o no ser utilizados para lograr el desvío, y es precisamente la acción de desviar el verbo núcleo de este delito.

En tercer lugar, para que se configure la piratería aérea poco importa el que, como resultado de la violencia ejercida, se haya alterado la ruta de la aeronave efectuada, mientras -- que el tipo de materia de nuestro examen, es indispensable que se altere el plan de vuelo trazado para una aeronave o que se cambie su destino, o al menos, ésta debe ser la intención del sujeto activo, pues de otra manera podría estarse -- configurando cualquier delito menos el de desvío de una aeronave.

Otras características de índole más -- bien circunstancial que legal, pero que también nos auxilia en la distinción, son :

El pirata es un sujeto que hace de la

piratería un "modus vivendi", salvo algunas excepciones. El que cometa un acto de piratería, no lo hacía en forma aislada y espontánea, sino que lo hacía en unión de otros individuos que se dedicaban a la rapiña en el mar, barco tras barco. -- En cambio, el que desvíe una aeronave difícilmente vuelve a repetir su acción.

El móvil que inspira al pirata, ha sido siempre el alcanzar un lucro ; en el desvío de aeronaves han concurrido diversos motivos que -- forman una gama heterogénea , entre los que predomina fundamentalmente el móvil político. " El apoderamiento de aeronaves tiene, en este supuesto, su razón de ser en una medida coercitiva o de represalia contra el país del pabellón de la aeronave , o ésta se utiliza como medio de evasión del país de despegue , con objeto de hurtarse al régimen político imperante . Constituyen el primer caso de la mayor parte de los secuestros que se cometen con dirección a Cuba , como acto de represalia de este país contra el bloqueo a que le somete los Estados Unidos ; igualmente encuadran en

este grupo los secuestros cometidos por los bandos contendientes en el cercano Oriente especialmente por los comandos árabes pertenecientes al Frente de Liberación de Palestina. En el segundo caso, se encuentran las desviaciones de rutas de aeronaves, desde los países del telón de acero - hacia los países no comunistas o viceversa".

b).- EL TERRORISMO AEREO CONSIDERADO  
COMO DELITO INTERNACIONAL O POLITICO.

Nuestro Código Penal vigente señala -  
en su artículo 139 que :

"... Se impondrá pena de prisión de -  
dos a cuarenta años y multa hasta de \$50,000.00,  
sin perjuicio de las penas que correspondan por  
los delitos que resulten, al que utilizando ex--  
plosivos, substancias tóxicas, armas de fuego, -  
por incendio, inundación o por cualquier otro me  
dio violento, realice actos en contra de las pe  
sonas, las cosas o servicios al público, que pro  
duzcan en un grupo o sector de ellas para per  
turbar la paz pública, o tratar de menoscabar la au  
toridad del Estado, o presionar a la autoridad -  
para que tome una determinación..." (10).

Se aplicará de uno a nueve años de --

(10).- Legislación Penal Mexicana.  
7a. Edición, 1972.  
Ed. Andrade, S. A.  
México, D. F.

prisión y multa hasta de \$10,000.00 (DIEZ MIL PE  
SOS 00/100 M.N.), el que teniendo conocimiento -  
de las actividades de un terrorista y de su iden  
tidad, no lo haga saber a las autoridades.

Sin embargo los Licenciados Raúl Ca--  
rrancá Rivas y Raúl Carrancá y Trujillo en sus -  
comentarios al Código Penal vigente señalan que  
la palabra "Terrorismo" admite dos acepciones :

a).- Como actos de violencia cometi--  
dos por grupos revolucionarios .

b).- Régimen de violencia instaurado  
por un gobierno. (11).

Nuestra Legislación lógicamente se re  
fiere al primer inciso.

Sin embargo ; sabemos que el terroris  
mo es en términos generales, el dominio a base -  
del terror. Esto se ha practicado, sobre todo co  
mo una táctica en los movimientos revolucionarios  
de carácter político social.

Los nihilistas Rusos, por ejemplo (U.  
la novela Sachka Yegu Lev, de Andreieu), y luego

(11).- Código Penal Comentado  
Raúl Carranca Rivas y Raúl Carrancá y Trujillo  
Ed. Porrúa. México, D. F., 1972.

los anarquistas, llevaron a cabo atentados personales y otros actos de violencia, para producir el pánico y la desorganización. En los últimos -- tiempos los Marxistas y en general los partidarios de la revolución social, han condenado el terrorismo por considerarlo contraproducente. Recordemos que algunos movimientos nacionalistas y sociedades secretas, como el Ku Klux Klan (Estados Unidos), las Panteras Negras (Estados Unidos), El Escuadrón de la Muerte (Brasil), La Mano Negra, (Guatemala), La Mazorca (Argentina), lo han puesto en práctica.

En relación a la peligrosidad de esta conducta la Cámara Alta (Senadores), declaró en nuestro país, con motivo de las Reformas de 1970 al Código Penal, que "El vertiginoso e incontenible avance científico y tecnológico, las grandes concentraciones humanas de la época moderna y la creciente complejidad de la vida social, han contribuido para que este delito asuma caracteres de terrible peligrosidad, no sólo por los medios que pueden emplearse para cometerlo, sino -

por los peligros y daños que pueda ocasionar .(12)

El terrorista es anónimo, cobarde, -- inhumano, despiadado y cruel. No combate la cara abierta, sino que asesina o destruye a mansalva y propende hacer víctimas inocentes ; el acto terrorista no tiene dedicatorfa personal. Destruye a ciegas."

Rafael de Pina, denotado jurista Mexicano nos lo define en "Delito Internacional como un acto delictuoso que por su trascendencia - en el orden territorial queda sujeto a la acción persecutorfa de todos los Estados en general. -- Tienen esta consideración por ejemplo. La Trata de Blancas, El Tráfico de Estupefacientes, La Piratería, El Genocidio y La Guerra de Agreción. "

También señala que Delito Político es:

"Aquella infracción cometida por motivos Políticos-Sociales o de interés público, siendo su objeto la destrucción de un orden político

(12).- Viasca Gallardo Roberto.  
Piratería Aerea en el Derecho Penal Mexicano.  
México, D. F. 1976.

concreto. (13)

Según Bernaldo de Quirós, es delito político aquél cuya motivación y cuya acción se dirigen a la conquista y ejercicio del poder público.

Este delito admite una doble definición, según sea considerado desde un punto de vista objetivo o subjetivo.

Desde el punto de vista objetivo se califica de político el delito que va contra un régimen político determinado ; desde el punto de vista subjetivo, se considera político el delito cometido por motivos de este carácter o por interés colectivo.

Hay que aclarar, que los actos de agresión dirigidos a poner termino a los Gobiernos de hecho no merecen la calificación de "delictivos", puesto que, lejos de representar un ataque que a la legalidad tienen por el contrario, como

(13).- Diccionario Jurídico.  
Rafael de Pina.  
Ed. Porrúa. México, 1976.

finalidad, acabar con la ilegitimidad".

Después de analizar los conceptos anteriores llegamos a la conclusión que el terrorismo aéreo es un Delito contra el Derecho Internacional, independientemente de las creencias Políticas de los autores de la desviación de una aeronave comercial de su destino y esto es porque todos los secuestros han sido cometidos con el fin de que sus autores sean trasladados a otra nación o en su defecto para que liberen a un grupo de delincuentes de su país de origen que se encuentran presos, no siendo así, en tratándose de aviones militares cuya móvil sólo es el pedir asilo político en las naciones que no pertenecen a la Cortina de Hierro.



## CAPITULO III

## a) POSTURAS Y RESOLUCIONES DE LA O. N. U.

Es evidente que estos Convenios no se refieren directamente al terrorismo. Tampoco con tienen ninguna disposición expresa sobre la mate ria. Sin embargo, es posible que los actos que - caen dentro de su ámbito de aplicación se come-- tan de manera que presenten las mismas caracte-- rísticas del terrorismo, según lo define la Con-- vención de 1937 para la prevención y represión - del terrorismo.

Durante el último decenio, los actos - que atentan contra la seguridad de la aviación - civil internacional se han multiplicado y genera-- lizado en una medida inquietante. En algunos ca-- sos han ido acompañados de la toma de rehenes o han ocasionado la pérdida de vidas humanas ino-- centes. Se han desencadenado diversos episodios -

de violencia y de terror que han minado la confianza del mundo en el transporte aéreo y han -- creado un sentimiento de temor e inseguridad en una parte considerable del público ; en la tripulación de las aeronaves, en los pasajeros y en el resto del personal de la aeronaves y de servicios e instalaciones utilizados para el transporte aéreo civil. En muchos casos, estos hechos -- han sido ejecutados por personas que actuaban bajo la influencia de móviles de orden político.

En tales circunstancias, se han tomado medidas internacionales para la prevención de los actos dirigidos contra la aviación civil internacional. Durante un período de apenas siete años, se han celebrado tres convenios sucesivos con objeto de hacer frente a la constante y rápida evolución de los peligros que corre la aviación civil internacional. Ya el 14 de Septiembre de 1963, en una época en que esta evolución había llegado a una etapa alarmante, se firmó un primer convenio internacional en Tokio. Se trata del convenio sobre, los delitos y otros actos cometidos a bor-

do de aeronaves.

- 1.- Convenio sobre los Delitos y otros actos cometidos a bordo de aeronaves, firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963. (14)

El primer intento lo constituye la Convención de Tokio, o Convención sobre Delitos y otros Actos cometidos a bordo de Aeronaves, que cuenta actualmente con unos treinta y dos miembros. Por virtud de este pacto se obligan los -- signatarios a tomar las medidas apropiadas para restituir el control del aparato capturado a su capitán y a permitir a pasajeros y tripulación -- continuar su viaje tan pronto como fuera posible, devolviendo intacta la carga. Los Estados se com prometían a aprehender a los autores del delito. Contiene también algunas normas sobre jurisdicción.

Pronto se vió que las medidas contempladas en el Tratado de Tokio eran bastantes ti-

- (14).- Convenio Sobre los Delitos y otros Actos cometidos a bordo de Aereonaves. Tokio, Japón, 14 de Septiembre de 1963.

bias, y que era menester contar con instrumentos más drásticos, y por ello la OACI promovió una - nueva Convención, llamada "para la Represión del Apoderamiento ilícito de Aeronaves", o Convenio de la Haya.

2.- Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, - firmado en la Haya el 16 de Diciembre de 1970. (15)

En Septiembre de 1968, la Asamblea General de la Organización de Aviación Civil Internacional aprobó la resolución en la que pidió en carecidamente a todos los Estados que se adhieran lo antes posible al Convenio de Tokio y solicitó al Consejo de dicha organización que efectuara en breve un estudio sobre otras medidas -- destinadas a hacer frente al problema del apoderamiento ilícito de aeronaves . En Diciembre de 1968, el Consejo, después de haber examinado la resolución mencionada, decidió remitir al Comité Jurídico la cuestión del apoderamiento ilí-

(15).- Convenio Para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aereonaves.  
La Haya, 1970.  
Documento 8920 de la O.A.C.I.

cito de aeronaves, que el Consejo decidió transmitir en Marzo de 1970, la Conferencia aprobó - el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves.

Cabe recordar que antes de la aprobación de este Convenio, la Asamblea General de - las Naciones Unidas se ocupó en su vigésimo --- cuarto periodo de sesiones, celebrado en 1969, del problema de la "desviación por la fuerza de aeronaves civiles en vuelo" . La Asamblea aprobó la resolución 2551, en la que se declaró --- "profundamente preocupada" por los actos de injerencia ilícita en la aviación civil internacional y dijo que consideraba que eran necesarios recomendar que se adoptaran medidas eficaces contra toda forma de desviación de aviones o contra cualquier otra forma de apresamiento o control ilícito de aviones. Asimismo, la Asamblea instó "a apoyar sin reservas los esfuerzos de la Organización de Aviación civil Internacional para acelerar la preparación y aplicación - de un convenio en que se declare, entre otras -

cosas, que el apresamiento de una aeronave civil constituye un delito punible y se disponga el enjuiciamiento de las personas que cometan este delito". Por su parte, el 9 de Septiembre de 1970, El Consejo de Seguridad aprobó la resolución 286 (1970), en la que se declaró "gravemente preocupado por la amenaza que para las vidas de civiles inocentes acarrea la desviación a mano armada de aeronaves, así como cualquier otra injerencia en los viajes internacionales" y pidió además a los Estados que adoptaran" todas las medidas jurídicas posibles para impedir nuevas desviaciones a mano armada o injerencias de cualquier otro tipo en los viajes aéreos civiles internacionales".

(16) El Convenio de la Haya de 1970 define el delito al que se aplica ; lo comete toda persona que, abordo de una aeronave en vuelo, ilícitamente y mediante la violencia o la amenaza de violencia, se apodere de tal aeronave o ejerza - el control de la misma (artículo 1). El Convenio obliga a los Estados Partes a reprimir el delito

(16).- Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aereonaves.  
La Haya, 1970.  
Documento 8920 de la O.A.C.I.

así definido con penas severas (artículo 2).

El artículo 3 determina el alcance del Convenio, cuya aplicación se limita a los casos que presenten un elemento internacional. El artículo 4 establece los supuestos en que los Estados Partes deben declararse competentes para conocer la infracción y adopta, con carácter subsidiario, el principio de la competencia universal para asegurar la ubicuidad de la represión. El artículo 7 obliga al Estado Parte en cuyo territorio sea hallado el presunto delincuente a que, si no procede a la extradición del mismo, someta el caso a las autoridades competentes a efectos de enjui--ciamiento, "sin excepción alguna". El régimen de extradición establecido en el Convenio está previsto en el artículo 8, que hace del apoderamiento ilícito de aeronaves un delito incluido "de pleno derecho" en todo tratado de extradición -- concluido entre los Estados Partes y que además obliga a éstos a incluirlo como delito que da lugar a extradición, en todo tratado de extradición que celebren entre si". Por último el Convenio contiene disposi-

ciones que obligan a los Estados Partes a prestarse ayuda judicial recíproca en todo el proceso penal relativo al delito (artículo 10) y a comunicar al Consejo de la Organización Civil Internacional toda la información pertinente que tenga en su poder artículo 11).

3.- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971. (17)

En Junio de 1970, incluso antes de la conclusión del Convenio de la Haya, la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional aprobó la resolución A 17-20, en la cual constató que era necesario "adoptar disposiciones complementaria a las de los acuerdos internacionales en vigor", y encargó al Consejo de esta organización que convocara al Comité Jurídico para preparar, con carácter prioritario, un proyecto de convenio sobre los actos de injerencia en

(17).- Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil.  
Montreal, Canada. 23 de Septiembre, 1971.

la aviación civil internacional. El Comité Jurídico preparó el texto de un proyecto de convenio que el Consejo decidió transmitir, en Noviembre de 1970 para su examen y aprobación a una Conferencia de Plenipotenciarios convocada en Montreal en Septiembre de 1971. El 23 de Septiembre la Conferencia aprobó el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.

Mientras se preparaba este Convenio, - la Asamblea General de las Naciones Unidas, se ocupó, en su vigésimo quinto período de sesiones, celebrado en 1970, del problema de la "desviación a mano armada de aeronaves o injerencia en los viajes aéreos civiles". El 5 de Noviembre de 1970 aprobó la resolución 2645 en que se condena, "sin excepción alguna, todo acto de desviación - de aeronaves u otras injerencias en los viajes - aéreos civiles, ya sin origen nacional o internacional, mediante la amenaza o el uso de la fuerza, y todo acto de violencia que pueda cometerse contra los pasajeros, tripulaciones y aero

naves que participen en el transporte aéreo civil y contra las instalaciones de navegación aérea y las comunicaciones aeronáuticas utilizadas en ese transporte". La Asamblea General insistió en "a los Estados a que tomen todas las medidas apropiadas para desalentar, impedir o reprimir la perpetración de tales actos en su jurisdicción, en cada etapa de la ejecución de los mismos, y a que dispongan el procesamiento y castigo de las personas que los cometan, de manera acorde con la gravedad de estos delitos o, sin perjuicio de los derechos y obligaciones que tengan los Estados en virtud de instrumentos internacionales vigentes relacionados con la materia, la extradición de tales personas a fin de que sean procesadas y castigadas ". La Asamblea declaró, además que "la explotación del apresamiento debe condenarse" e instó a los Estados a que, "de acuerdo con la Carta, juntos o por separado, tomen medidas en colaboración con las Naciones Unidas y la Organización de Aviación Civil Internacional para asegurar que los pasajeros tripulaciones y aeronaves que participan en la aviación civil no sean utili

zados como medio de extorsión para obtener venta  
ja alguna".

El convenio de Montreal de 1971 esta--  
blece un régimen represivo que, en sus caracte--  
rísticas generales, es idéntico al previsto en -  
el Convenio de la Haya de 1970. Lo que distin---  
guen esencialmente a este último es que sólo se  
ocupa del problema de la desviación de aeronaves  
propriadamente dichas. En su artículo I indica, por  
medio de una definición descriptiva, los elemen-  
tos constitutivos de la infracción de cuya repre-  
sión se ocupa. Se trata de "toda persona que a -  
bordo de una aeronave en vuelo, ilícitamente y -  
mediante violencia, amenaza de violencia o cual-  
quier otra forma de coerción, se apodere de tal a  
eronave o ejerza el control de la misma". Así --  
pues, el Convenio sólo protege a la aeronave en  
caso de que esta esté en vuelo, y esta expresión  
se define en el artículo 3. Por otra parte, sólo  
protege a la aeronave en vuelo cuando es objeto  
de un acto de captura y, lo que es más este acto  
sólo se califica de infracción cuando es realizaa

do por una persona que se encuentra a bordo de -  
 la misma aeronave. El convenio excluye por lo --  
 tanto de su esfera de aplicación toda una categor  
 ría de actos susceptibles de producir efectos --  
 que son, por lo menos, igualmente peligrosos pa-  
 ra la seguridad de la aviación civil. De éstos -  
 actos se preocupa precisamente el Convenio de --  
 Montreal que, en su artículo I, da una lista de  
 carácter restrictivo. Este Convenio se ocupa así  
 de una serie de actos que son, en su mayoría, co  
 metidas en tierra y que causan la destrucción de  
 una aeronave en servicio, expresión definida en  
 el artículo 2, o, por su naturaleza, constituyen  
 un peligro para su seguridad en vuelo. Contiene,  
 además, una disposición particular conforme a la  
 cual los Estados contratantes procurarán tomar, de  
 acuerdo con el derecho internacional y sus pro--  
 pias leyes, todas las medidas que sean factibles  
 para impedir la comisión de los delitos previs--  
 tos (artículo 10 ). (18)

La primera huelga mundial de protesta,  
 de 24 horas, contra secuestro de aviones, procla

(18).-- Convenio para la Represión de Actos Ilíci  
 tos contra la Seguridad de la Aviación --  
 Civil.  
 Montreal, Canada. 23 de Septiembre, 1971.

mada por la Federación Internacional de Asociaciones de pilotos civiles, tuvo lugar el 19 de Julio de 1972.

En la huelga tomaron parte pilotos de la mayoría de las líneas Internacionales. Ese día la OASI-IMCO, anunció la aplicación de sanciones a los países que conceden asilo a los secuestradores. El comité jurídico de la OASI-IMCO, en otoño de 1972, comenzó los trabajos sobre el proyecto de la Convención Internacional para combatir de la manera más eficaz la piratería aérea; su objetivo era precisar la Convención de Tokio de 1963, la de la Haya de 1970 y la de Montreal de 1971. En Noviembre de 1972 el gobierno de E. U. A., por intermedio de Suiza informó al gobierno de Cuba, que estaba dispuesto a comenzar las negociaciones directas propuestas por Fidel Castro Ruz, sobre un acuerdo bilateral relativo a combatir la piratería aérea y marítima. Anteriormente, Cuba comenzó por iniciativa propia parecidas negociaciones con Canadá y México. En Febrero de 1973 Cuba concluyó acuerdos con E. U. A. y

Canadá y en Marzo del mismo año con México.(19)

MEDIDAS DE LA ORGANIZACION DE NACIONES UNIDAS --  
CONTRA CIERTOS ACTOS DE VIOLENCIA. SECUESTRO DE  
AERONAVES Y TERRORISMO INTERNACIONAL.

En la década de los sesentas y principios de los años setentas se fué extinguiendo la práctica de recurrir a la violencia, individualmente o en grupos pequeños, contra diplomáticos y pasajeros aéreos, con fines frecuentemente políticos. Los secuestros o desviaciones de aeronaves son actos graves, y más si se piensa en el alto número de pasajeros que pueden verse en peligro.

Para combatir esa plaga, que aqueja -- por igual a países capitalistas como a los socialistas, se han realizado diversos esfuerzos, tanto en el seno de las Naciones Unidas como paralelamente a la Organización. Respecto a los primeros, debemos referirnos a las decisiones adoptadas por la Asamblea General en 1969 y 1970 y --

(19).- Osmañoz Edmun, Enciclopedia Mundial de -- Relaciones Internacionales y Naciones Unidas. 1a. Ed. Editorial Fondo de Cultura -- Económica, México, 1976.

las dos resoluciones del Consejo de Seguridad -- del 9 de Septiembre de 1970 y el 20 de Junio del año siguiente, en las que se condenan la desviación a mano armada de aeronaves, "así como cualquier otra ingerencia en los viajes internacionales", y se pide la liberación inmediata e incondicional de los pasajeros y tripulantes, exhortando a los Estados a que adopten todas las medidas que sean necesarias para impedir tales actos. El mayor alcance es la decisión de la Asamblea tomada el 18 de Diciembre de 1972, de crear un Comité - especial, de 35 miembros, para examinar las observaciones que sobre esta cuestión envíen los - Estados miembros, y presentar sus propias conclusiones respecto a las medidas más apropiadas para acabar rápidamente con el problema del terrorismo internacional. Hay que observar que la A--samblea asimiló al terrorismo internacional "los actos represivos y de terrorismo cometidos por - regímenes coloniales, racistas y extranjeros, al negar a los pueblos su derecho a la libre determinación e independencia y otros derechos humanos y libertades fundamentales". Paralelamente a

la O.N.U. y el seno de la Organización de la aviación civil internacional, también se han tomado medidas en forma de tres convenciones, de Tokio contra delitos cometidos a bordo de las aeronaves ; de la Haya, sobre el apoderamiento ilícito de las mismas, y de Montreal sobre la represión del sabotaje y otros delitos.

Las relaciones con el país huésped. para resolver los problemas que pudieran presentarse entre los E. U. A., país huésped, y los miembros de las misiones permanentes y funcionarios de las Naciones Unidas, sería creado en 1936 un comité mixto, con funciones consultivas. Fué de nuevo establecido en 1970, y en 1971 quedó disuelto, al crearse en su lugar el Comité sobre relaciones con el país huésped. Este nuevo órgano surgió como respuesta a las numerosas quejas de los miembros de las delegaciones y funcionarios internacionales de las Naciones Unidas, respecto a los actos delictivos de que eran víctimas con gran frecuencia. Las dos cuestiones distintas de la sexta comisión, habían empezado a -

tratar en Noviembre de 1971 la "Seguridad de -- las Naciones permanentes", y el "Estado de los - trabajos del Comité Mixto oficioso", fueron fun- dadas en un solo punto; dada su afinidad, y el 15 del mes siguiente, la Asamblea aprobó la re- solución 2 819 por la que creaba el nuevo Comi- té de relaciones con el País huésped al que, a- demás de las funciones hasta entonces desarro- lladas por el Comité Mixto, corresponderían las más urgentes de velar por la seguridad de las - Naciones Permanentes y de los funcionarios in- ternacionales . Está compuesto por los Estados Unidos, catorce estados miembros de la organiza- ción, y un representante de la Secretaría Gene- ral. Este Comité ha tenido numerosas quejas e - interviene con frecuencia ante el gobierno de - los E. U. A., consiguiendo resultados positivos, como la promulgación el 14 de Julio de 1972, de la Ley para la protección de funcionarios ex- -- tranjeros y huéspedes oficiales de los E.U.A.

**b) POSICION DE LATINOAMERICA ANTE ESTA  
PROBLEMATICA**

En relación al criterio que han adoptado los países de Latinoamérica respecto a esta tematica, señalo que la Convención que se celebró - en Buenos Aires, Argentina, sobre el Mantenimiento, Afianzamiento y Restablecimiento de la Paz, - considerará en uno de sus puntos principales que : (20) "Toda guerra o amenaza de guerra, afecta directa o indirectamente a todos los pueblos civilizados y pone en peligro los grandes principios de Libertad y Justicia que constituyen el ideal de América y la norma de su política internacional, relativo a la no intervención, concretado en la misma ciudad y en la misma fecha la interpretación en - lo que no haya podido resolverse por la vía diplomática al procedimiento conciliatorio de los con-

(20).- Convención sobre el Mantenimiento, Afianzamiento y Restablecimiento de la Paz. Buenos Aires, Argentina. 1934.

venios vigentes o en su defecto al recurso arbitral".

Para confirmar este convenio en forma más práctica el pronto arreglo de las problemáticas que sugieran entre los países Americanos, se celebró el 23 de Diciembre del mismo año, el tratado Interamericano sobre los Buenos Oficios y Mediación.

El 19 de Junio de 1935 en la propia capital sudamericana se celebró la Convención sobre tránsito de aviones, la que para hacer más expedito dicho medio de comunicación y transporte, los países firmantes se comprometieron a limitar las formalidades de control, a las estrictamente necesarias para el cumplimiento de las leyes y reglamentos para la seguridad de los Estados y la observancia de las prescripciones sanitarias, aduanales, postales, etc. (21)

Como largo precedente, vamos a referirnos a algunos de los tratados que sobre extraditi-

(21).- Convención sobre Tránsito de Aviones. Buenos Aires, Argentina. 1935.

ción han celebrado los países americanos, en los que está incluido el ilícito de piratería con -- Bélgica, que incluye en su apartado 37 la Barate ría y la Piratería ; el que tuvo lugar en Cuba, el inciso c) de su artículo 10, incluye conspira ción de individuos de la tripulación o por otras personas a bordo de un buque en alta mar, con el propósito de rebelarse contra la autoridad del - capitán, o con el apoderarse del barco por medio de la violencia; el Tratado celebrado el 22 de E nero de 1912 con la República del El Salvador, a cordando la extradición para los delitos comunes. El llevado al cabo con España, entre cuyas varian tes está el apoderarse de una embarcación; el ce lebrado con los Estados Unidos de América, en cu yo artículo 5 comprende los cometidos en el mar, y su inciso a) menciona piratería, según se conq ce y define comúnmente en Derecho Internacional; con la Gran Bretaña, se refiere a los delitos co metidos en Alta Mar. (22)

Compulsamos esas formas prácticas he-  
chas realidad antes de la creación de la ONU, --

(22).- Osmañoz Edmun. Enciclopedia Mundial de --  
Relaciones Internacionales y Naciones Unidas.  
1a. Ed. Editorial Fondo de Cultura Económica.  
México, 1976.

que aún cuando han dado óptimos frutos, especialmente en lo relativo al zanjamiento de diferencias entre unos y otros Estados, sin encontrarse, empero, a la altura del Tribunal Internacional - de la Haya. La cual fuere el aspecto que se considere en la obra de coordinación de las naciones al través de las intervenciones y buenos oficios de los dos grandes organismos internacionales y buenos oficios de los dos grandes organismos internacionales, el Mundial y el americano, las cosas no marchan tan bien como fuera de desear y los funcionarios de ambas, tratan con mucho temor los asuntos, para evitar repercusiones.

Conceptuemos salvo más autorizada opinión de los especialistas que la Convención Americana sobre Derechos Humanos, debe establecer - cánones claros, enérgicos y precisos para enfatizar la necesidad de que resulten protegidos dentro del más amplio espectro. Que esos derechos - humanos se encuentren sujetos a estricta tutela internacional, por medio de los órganos jurisdiccionales, tanto mundiales dentro de la ONU, cuando

to americano dentro de la OEA.

Desde un punto de vista concreto, relacionado con el motivo de este modesto empeño, podemos darnos cuenta que la piratería ha sido un azote de la civilización y por ende, de la mayor evolución de la sociedad humana. Desde hace más de tres lustros propuso la celebración de un Convenio Internacional, que obligara a los países -- signatorios a devolver sin demora los aviones secuestrados y sus tripulaciones, secundados débilmente por la ONU, nadie al nivel internacional, ha realizado gestiones serias para extinguir esa lacra.

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo IATA por conducto de su Director Técnico, Dr. R. T. Shaw, declaró que esa institución "pugna porque los gobiernos se comprometan a regresar, junto con la nave secuestrada, al o los -- que cometieron el atraco".

México reformó el artículo 170 del Có-

digo Penal Federal en Diciembre de 1968, fijando una pena de cinco a veinte años de prisión al que desvfe un avión de su ruta, valiéndose de amena--zas, violencia, intimidación u otro medio cual---quiera e independientemente de la pena que corres--ponda por otros delitos que cometiere. (23)

Cabe señalar nuevamente que en Noviembre de 1972 el gobierno de los Estados Unidos de Norteamerica a través del gobierno de Suiza infor--mó a Cuba que estaba dispuesto a comenzar las negociaciones directas, propuestas por el Primer Ministro Fidel Castro Ruz, respecto a un Acuerdo Bilateral para combatir la piraterfa aérea y marfti--ma. Anteriormente Cuba empezó por iniciativa propia negociaciones similares con Canadá y México. En Febrero de 1973 Cuba concluyó esas negociacio--nes con Estados Unidos y Canadá y en el mes de --Marzo con México.

Del análisis de los citados acuerdos - bilaterales hemos llegado a la conclusión de que el Continente Americano necesita tener un ordena--miento jurfdico que regule esta problemática.

(23).- Legislación Penal Mexicana.  
7a. Edición, 1972.  
Ed. Andrade, S. A. México, D. F.

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

En el desarrollo de la problemática que plantea el delito de apoderamiento ilícito de -- una aeronave, presento las soluciones posibles a los puntos que se encuentran afectados por la -- preparación, comisión, o la simple tentativa, -- que lesionan los bienes jurídicos tutelados violándose además la seguridad del Derecho Internacional, y poniendo o pudiendo poner en peligro - la seguridad de las buenas relaciones entre los Estados.

Las propuestas que en forma general --- planteo sobre el problema, pueden establecerse - en el siguiente contenido :

- 1) La reglamentación a nivel internacional, como nacional, deberá proteger, tanto los bienes jurídicos tutelados, como la seguridad de la soberanía de los Estados.

- II) Las regulaciones internacionales y nacionales, no deberán ser técnicas, sino prácticas y aplicables, con obligaciones que sean por su contenido, difícilmente controvertidas en la legislación nacional y en las normas internacionales.
- III) La dinámica adecuación del Derecho a la rápida evolución de la aeronáutica, y la asistencia efectiva de los organismos técnicos, para la solución de problemas que se planteen en el ejercicio del Derecho Aeronáutico.
- IV) La solidaridad internacional para solucionar los delitos aeronáuticos, y la posibilidad de sancionar a aquellos Estados que siendo miembros de un Convenio, no cumplan con las obligaciones que del

mismo emanan y, cuyas regulaciones correspondientes se encuentran a -- cargo de la Organización de la Aviación Civil Internacional y de la -- Corte Internacional de Justicia.

Consideramos necesario, presentar soluciones a los problemas particulares que se presentan tanto a nivel internacional como nacional.

Por ello planteamos las siguientes soluciones a la aplicación de la jurisdicción que -- posee un Estado o un Tribunal.

A) En el ámbito internacional, podemos apuntar que la jurisdicción procederá de acuerdo al siguiente orden :

a) Que las aeronaves tienen una sola -- nacionalidad : La del Estado en el cual estén matriculadas.

b) Que cuando dos o más Estados, u organismos internacionales trabajen conjuntamente la explotación del -- servicio de las mismas, y surgiere un problema para determinar jurisdicciones, los propios Estados de-- terminarán cual habrá de asumir, en tre ellos, el carácter competente, ante lo cual dicha aeronave adquiri rá para tales efectos la nacionali dad del Estado designado o la del - Estado del organismo señalado para establecer jurisdicción.

- c) Se considerará que para efectos del establecimiento de la jurisdicción - correspondiente, ésta se basará en - el siguiente orden de preferencia :
- 1.- El Estado donde la aeronave está ma triculada.
  - 2.- El País donde haya aterrizado defi nitivamente.
  - 3.- El País donde se haya realizado el

apoderamiento antijurídico (lugar de despegue de la aeronave).

- 4.- El País donde se encuentre el delincuente o el presunto delincuente.
- 5.- Los Países donde haya dejado la estela de la continuidad del delito: (donde hubiese escala; sobrevolado antijurídicamente considerándose - como vuelo peligroso sobre su territorio ; o cualquiera otra forma de la violación de su soberanía).
- 6.- El País de la nacionalidad del delincuente.
- 7.- Aquellos que deban ejercer o puedan ejercer su competencia jurisdiccional.
- 8.- La preferencia jurisdiccional, podrá variar de acuerdo y en relación directa con la gravedad del daño causado en cada caso.

- d) Cuando se arrienda una aeronave -- sin tripulación, se tomará como si estuviese matriculada en el país - donde el arrendatario tenga su --- principal oficina o residencia.
- e) Cuando un Estado establezca su correspondiente jurisdicción, y sea el encargado de juzgar y conocer - del delito, establecerá sanciones severas para quien o quienes resulten culpables de la comisión, incitación del delito, y así como para quienes resulten culpables de la - tentativa del mismo; de igual forma se sancionará severamente a --- quien o a quienes resulten cómplices de tales personas.
- f) Cuando se presenten controversias sobre la jurisdicción de un Estado que es miembro del Convenio de Chilago, según los artículos de nues-

tro proyecto, sobre cualquier materia aeronáutica, y no lograsen llegar a un acuerdo, tales problemas se resolverán : primero, por medio de una arbitraje internacional y en segundo lugar por la Corte Internacional de Justicia.

- g) Se establecerá jurisdicción, por -- parte de los Estados, no sólo cuando tales delitos sean realizados a bordo de la aeronave, sino también cuando se cometan contra la misma, por lo que una vez más ratificamos la propuesta tradicional en el Convenio de Chicago, en nuestros artículos, el concepto "o contra la aeronave".
- a) Los tribunales federales tendrán ca pacidad para conocer de todas las - controversias relacionadas con la - aeronáutica por lo que pedimos una vez más la adición al artículo 104

Constitucional de dicha competencia de la siguiente forma : "De todas - aquellas que versen sobre el derecho aeronáutico".

- b) Las disposiciones contenidas en el Código Penal se aplicarán en toda - la República en materia aeronáutica por los Tribunales Federales.
- c) Los Tribunales Federales podrán adecuadamente establecer su jurisdicción en materia internacional, de a cuerdo al inciso c) de las soluciones internacionales, aplicando la - jurisdicción internacional, bien -- sea de carácter territorial o extra territorial, en materia aeronáutica.
- d) Los Tribunales Federales podrán conocer del asunto cuando en el ex--- tranjero se realicen, preparen o in citen a la actuación de actos tendientes a surtir efectos en nuestro país, o lleguen a producirlos dado que también la tentativa es punible

en nuestra legislación.

- e) Las aeronaves se consideran como -- parte del territorio nacional, siempre y cuando se encuentren matriculada en nuestro país, cuando se designe por los Estados u organismos que la exploten, que México tendrá jurisdicción para conocer del asunto, o en el caso de que a un arrendatario de una aeronave sin tripulación tenga su principal oficina o - su residencia en la República.
- f) Proponemos se adicione al párrafo - IV del artículo 5 del Código Penal, el concepto "o contra la aeronave".
- g) Igual adición proponemos para el artículo 309 en sus párrafos I y II - de la Ley de Vías Generales de Comunicación.
- h) La modificación del vocablo piratearía en el artículo 570 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, por el concepto" ...relativos a los de-

litos aeronáuticos."

- i) Nuestro País tendrá la capacidad para conocer y juzgar los delitos aeronáuticos, cuando de conformidad con el artículo 4 párrafo II del Código Penal, el delincuente no haya sido juzgado definitivamente en otro Estado.

En base al desarrollo de los planteamientos presentados en el presente trabajo concluyo para el ámbito internacional y para el ámbito nacional lo siguiente :

Para el ámbito Internacional :

Elaboramos un proyecto conjugando los convenios de la Haya y de Montreal ya que puede dar eficaz solución.

Para el ámbito Nacional :

Presentamos soluciones que colmen las lagunas de nuestra legislación y la actualicen ante las necesidades de una sociedad que demanda ma

yor y mejor protección, para sofrenar la realización de actos deleznales.

**BIBLIOGRAFIA :**

Historia Ilustrada de los Piratas.  
Troussant  
París 1880.

Viasca Gallardo Roberto  
Piratería Aérea en el Derecho Penal Mexicano  
México, D. F. 1976.

Diccionario Enciclopédico Salvat. Tomo X  
Salvat Editores.  
México 1950.

Derecho Internacional Público  
Modesto Seara Vázquez.  
Ed. Porrúa, S. A. México, D. F. 1976.

Diccionario Jurídico  
Rafael de Pina  
Ed. Porrúa. México, 1976

Sepúlveda César, Derecho Internacional Público  
2a. Ed., Edit. Porrúa, México, 1964, 405 Págs.

Miaja de la Muela, Adolfo. Introducción al  
Derecho Internacional Público.  
Ediciones Atlas, Tercera Edición. Madrid, 1960.

Cooper John ; El Derecho de Volar  
Edit. de Palma  
Buenos Aires, Argentina 1950; 365 p.p.

Colombos C. John. Derecho Internacional Marítimo  
1a. edición - Editorial Aguilar .- México 1961

Alkehurst Michael. Introducción al Derecho Internacional  
Alianza editorial.

Código Aeronáutico, Pietre Gogliolo  
Hospli, Milán. Italia. 1927

Collecti6n de Lois Maritimes,  
Jean Marie Pardessus,  
París 1836. Edici6n de 1953

Derecho Aereonáutico. Federico N. Videla Escalada  
Ed. Savalfa . 1969.

Derecho Penal .  
Eugenio Cuello Cal6n. 1961 . España

Derecho Penal Mexicano.  
Ignacio Villalobos.  
Ed. Porrúa 1960.

Droit Aéroem Aeronáutique.  
Nicolás Montesco Pedone.  
París 1954.

El Derecho Internacional Público ante la  
Suprema Corte de Justicia.  
Isodoro Ruiz Moreno.  
Ed. E.U.D.E.B.A. 1970.

Introducción al Estudio del Derecho.  
Eduardo García Maynes.  
Ed. Porrúa 1968.

Derecho Penal Argentino.  
Tomo 4.  
Sebastián Soler.

Alfred Verdross.  
Derecho Internacional Público.  
Biblioteca Jurídica Aguilar.  
5a. Ed. España 1976.

Diene Jullo.  
Derecho Internacional Público.  
Bosch editorial.  
4a. Ed. Barcelona 1948.

Osmañoz Edmun.

Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas, 1a. Ed.,  
Edit. Fondo de Cultura Económica,  
México 1976.

Los Problemas Jurídicos Internacionales de la Navegación.

Tesis del Lic. Miguel Alemán Velasco 1954.

Manual de Derecho Aeronáutico.

Luis Tapia Salinas.

Barcelona 1944.

Principios del Derecho Aéreo.

Antonio Francoz Rigalt, S.L.P.

México 1939.

Tratado Marítimo Internacional.

Tomo II, Salvador Poggio.

Italia 1967.

## C O N V E N I O S

Convenio Sobre la Aviación Civil Internacional.

Conferencia de Chicago de 1944.

Documento 730064 de la O.A.C.I.

Convenio sobre la Aviación Civil Internacional.

Documento 7300/4.

Conferencia de Ginebra 1958.

Convenio Sobre Delitos y Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves.

Tokio, Japón, 14 de Septiembre de 1963.

Convenio Para La Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves.

La Haya 1970.

Documento 8920 de la O.A.C.I.

Convenio Para La Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil.

Montreal Canadá, 23 de Septiembre de 1971.

Convención Sobre el Mantenimiento, Afianzamiento y Restablecimiento de la Paz.

Buenos Aires, Argentina.

Convención sobre Tránsito de Aviones.

Buenos Aires, Argentina.

1935.

## L E G I S L A C I O N

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Ed. Andrade, S. A.

México, D. F.

Leyes y Reglamentos Sobre Comunicaciones y Transportes.

6a. Edición 1971.

Ed. Andrade, S. A.

México, D. F.

Legislación Penal Mexicana.

7a. Edición 1972.

Ed. Andrade, S. A.,

México, D. F.

Legislación Internacional Marítima.

José Luis Azcárraga de Bustamante.

Ed. Colección de Estudios de Derecho

Internacional Marítimo. Madrid 1955

Código Penal Comentado.

Raúl Carrancá Rivas.

Raúl Carrancá y Trujillo.

Ed. Porrúa.

México, D. F. 1972.