

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

**FACULTAD DE DERECHO**

28  
62



**REGULACION JURIDICA DE LOS DELITOS  
EN LA AVIACION CIVIL**

**TESIS PROFESIONAL**

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE**

**LICENCIADO EN DERECHO**

**P R E S E N T A**

*Iztaccihuatl Guadalupe Camacho Castillo*

**MEXICO. D. F.**

**1983**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

# I N D I C E

## REGULACION JURIDICA DE LOS DELITOS EN LA AVIACION CIVIL

|   | PÁGS. |
|---|-------|
| INTRODUCCION                              | 1     |
| CAPITULO PRIMERO                          |       |
| BREVE HISTORIA DE LA AVIACION CIVIL       | 3     |
| CAPITULO SEGUNDO                          |       |
| NOCIONES GENERALES SOBRE DERECHO AEREO    | 17    |
| ANTECEDENTES HISTORICOS DEL DERECHO AEREO | 17    |
| FUENTES DE DERECHO AEREO INTERNACIONAL    | 22    |
| A) FUENTES FORMALES                       | 23    |
| B) FUENTES MATERIALES                     | 25    |
| C) DEFINICION DE DERECHO AEREO            | 26    |

|  |    |
|--|----|
| ESPACIO Y SOBERANIA                            | 28 |
| AERONAVE, CONCEPTO, DEFINICION Y CLASIFICACION | 35 |

### CAPITULO TERCERO

|   |    |
|---|----|
| EL DERECHO PENAL Y EL DELITO EN EL AMBITO NACIONAL<br>E INTERNACIONAL | 43 |
|---|----|

|               |    |
|---------------|----|
| GENERALIDADES | 43 |
|---------------|----|

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| EL DERECHO PENAL EN LA AVIACION | 44 |
|---------------------------------|----|

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| A) DERECHO PENAL EN SENTIDO OBJETIVO | 45 |
|--------------------------------------|----|

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| B) DERECHO PENAL EN SENTIDO SUBJETIVO | 46 |
|---------------------------------------|----|

|           |    |
|-----------|----|
| C) DELITO | 48 |
|-----------|----|

|                 |    |
|-----------------|----|
| D) DELITO AÉREO | 49 |
|-----------------|----|

|  |    |
|--|----|
| CLASIFICACION CONFORME A NUESTRA LEGISLACION Y<br>HECHOS OCURRIDOS | 57 |
|--|----|

### CAPITULO CUARTO

|   |    |
|---|----|
| LEYES VIGENTES DE LA NAVEGACION AEREA NACIONALES E<br>INTERNACIONALES | 67 |
|---|----|

|   |    |
|---|----|
| LEGISLACION MEXICANA SOBRE ACTOS DELICTIVOS EN<br>LA AVIACION CIVIL | 67 |
|---|----|

LEYES VIGENTES A LA NAVEGACION AEREA EN OTROS  
PAISES 82

ANTECEDENTES DE ACTOS DELICTIVOS EN LA AVIACION  
CIVIL 84

### CAPITULO QUINTO

CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE AVIACION CIVIL 97

GENERALIDADES 97

CONVENIO SOBRE ALTA MAR DE GINEBRA DE ABRIL DE  
1958 98

ANTECEDENTES DEL CONVENIO DE TOKIO 101

CONVENIO DE TOKIO DE 1963 103

LEY CUBANA SOBRE SECUESTROS DE AERONAVES DEL  
19 DE SEPTIEMBRE DE 1969 116

CONVENIO DE LA HAYA PARA LA REPRESION DEL  
APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES DEL 16 DE  
DICIEMBRE DE 1970 118

|   |     |
|---|-----|
| CONVENIO DE MONTREAL PARA LA REPRESION DE ACTOS<br>EN CONTRA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL,<br>FIRMADO EL 23 DE SEPTIEMBRE DE 1971 | 125 |
|---|-----|

## CAPITULO SEXTO

|                          |     |
|--------------------------|-----|
| TERRORISMO INTERNACIONAL | 135 |
| CONCLUSIONES             | 141 |
| BIBLIOGRAFIA             | 143 |

# INTRODUCCION

## INTRODUCCION

LA AVIACION SIGUE CAUSANDO ASCOMBRO, YA QUE DIA CON DIA SON CRUZADAS INMENSAS DISTANCIAS POR GIGANTESCAS AERONAVES, A VELOCIDADES VERTIGINOSAS.

ESTA GRANDIOSA ACTIVIDAD, AL LLEGAR A LOS LUGARES MAS RECONDITOS DE LA TIERRA, HA LOGRADO LA COMUNICACION TANTO COMERCIAL COMO CULTURAL ENTRE LOS PUEBLOS. ES POR ELLO QUE SE VIÓ, LA NECESIDAD DE REGULARLA JURIDICAMENTE PARA UN MEJOR FUNCIONAMIENTO, DANDO POR RESULTADO, EL NACIMIENTO DE UNA DISCIPLINA AUTONOMA E INDEPENDIENTE COMO LO ES EL DERECHO AEREO.

LOS ACTOS ILICITOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES, SON DE LAS PREOCUPACIONES QUE MAS AQUEJAN A LA COMUNIDAD INTERNACIONAL, YA QUE FRUSTRAN EL PROGRESO DE ESTE MODERNO MEDIO DE TRANSPORTE AL PONER EN PELIGRO VIDAS Y PROPIEDADES.

URGIDOS POR LAS CIRCUNSTANCIAS Y EN MUTUA CONVIVENCIA, NUMEROSOS PAISES HAN PARTICIPADO EN DIVERSOS CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE LA MATERIA AEREA, CON EL FIN DE LLEGAR ALGUN DIA A ERRADICAR HECHOS ANTIJURIDICOS Y EVITAR QUE QUEDEN IMPUNES SUS AUTORES.



DE AQUÍ, EL INTERÉS QUE NACIÓ EN MÍ PARA ESCRIBIR SOBRE ESTE ASPECTO, PENSANDO SOBRE TODO EN LA EXISTENCIA DE UN - - ÓRDEN JURÍDICO RESPETABLE Y RESPETADO POR TODOS, COMO LA FORMA PACÍFICA DE DAR SOLUCIÓN A LOS CONFLICTOS QUE PUEDEN RETRASAR EL DESARROLLO DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, Y DAR LA DEBIDA PROTECCIÓN A LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO, A LOS USUARIOS, ASÍ COMO A LA PROPIA AERONAVE Y A LA INFRAESTRUCTURA NECESARIA QUE LA HACE POSIBLE.

DEBO ACLARAR QUE EN ESTE TRABAJO HAGO USO DEL VOCABLO - DERECHO AÉREO POR SER LA DENOMINACIÓN DE LA MATERIA, DEBIENDO ENTENDERSE QUE ME REFIERO ÚNICAMENTE AL DERECHO DE LA - - AVIACIÓN, DENOMINACIÓN PROPUESTA POR EL JURISTA ANTONIO AMBROSINI, PARA REFERIRSE A LA ESENCIA Y NATURALEZA DE SU CONTENIDO.

CAPITULO PRIMERO

BREVE HISTORIA DE LA AVIACION CIVIL

## CAPITULO PRIMERO

## BREVE HISTORIA DE LA AVIACION

Empezaremos recordando aquel pasaje de la Mitología Griega, donde se habla de los primeros hombres - pájaro, Dédalo y su Hijo Icaro.

"Se cuenta que Dédalo el más famoso de los artesanos de la época mítica, construyó - por orden de Minos, Rey de Creta, un laberinto, (extraordinario edificio lleno de - intrincados pasadizos), destinado a servir de morada al Minotauro: Mostruo, mitad hombre y mitad toro.

Dédalo por ayudar a Teseo, Rey de Atenas, a vencer y matar al Minotauro, hace que se disguste Minos, quién lo manda encerrar. - Se cuenta que para escapar, fabricaron - alas con plumas y cera; pero al volar, Icaro se aproximó tanto al Sol que el calor - fundió la cera de sus alas y cayó al mar - ahogándose, logrando Dédalo llegar a Sicilia, donde fué acogido por el Rey Cócalo. - Al acudir Minos en persona para reclamar - la entrega del fugitivo, no sólo fué rechazada su petición, sino que perdió la vida, pues fué muerto a instigación de la hija - de Cócalo".

(1)

---

(1). Eduardo Valenti, Mitología Clásica Ilustrada, Traducción - castellano y prólogo. Editorial Vergara, Barcelona, Sexta Edición 1971. (Título Original: Mythologie der Griechen -- Romer) Págs. 501, 527 y ss., 519 y 522.

Aunque nos referimos a una simple leyenda, con ella nos -- podemos dar cuenta que, para el hombre desde tiempo inmemorial, su sueño ha sido poder volar.

Dejando atrás la mitología y la fantasía, nos encontramos con cuatro siglos de ensayos, siempre repetidos, ensayos valerosos, bien pensados o disparatados, hasta que el trabajo sistemático y consecuente de unos pocos, convierte el sueño en realidad: "El hombre vuela".

Ya en la Edad Media, el primero en estudiar Aeronáutica, - es Leonardo Da Vinci, quién inventa una serie de ornitópteros o máquinas con alas, construidas para poder volar como pájaros. - Inventa y modela un primitivo helicóptero, sus proyectos están controlados por medio de cables y poleas; estudia el vuelo de - las aves y escribe varias teorías al respecto.

Una de sus teorías es la que habla de la sustentación del aire, o sea la susceptibilidad del aire para comprimirse.

"El aire puede en sí mismo comprimirse y expandirse hasta el infinito. Para el aire no constituye dificultad alguna el ser comprimido y dilatado casi instantáneamente, lo cual no es posible hacerlo con el agua. La compresión -- del aire está en proporción de la velocidad".

(2)

---

(2) Dr. Paul Karlson, El Hombre Vuela, Historia y Técnica del Vuelo. Editorial Labor, S.A., 3a. Edición, Págs. 18, 19,

Por esta cualidad del aire, Leonardo Da Vinci, se explica el volar de las aves:

"El ave bate con sus aletazos el aire y lo alcanza con una velocidad mayor de la velocidad con que el aire puede escapar, lo comprime como un durmiente, comprime los muelles de su cama. El pájaro descansa sobre esta especie de almohadón de aire así formado y, sobre su batir de alas, se forma un espacio en que el aire está enrarecido. La zona de compresión bajo las alas y la de aspiración encima de ellas". (3)

Estas son situaciones que también las conocemos hoy, aún cuando la explicación sea distinta y no tenga que ver con la comprensibilidad; sino con la aerodinámica.

Podríamos seguir hablando indefinidamente de este gran científico y artista italiano que fué Leonardo Da Vinci, pero nos extenderíamos muchísimo, así que para concluir, diremos que, doscientos años después de su muerte (1519), se siguen aplicando sus inventos.

---

(3) Dr. Paul Karison, el Hombre Vuela, Historia y Técnica del Vuelo. Editorial Labor, S.A., 3a. Ed. Págs. 18, 19, 20.

Posteriormente en el año de 1766, Henry Cavendish, químico inglés, efectúa un importante descubrimiento al comprobar que el Hidrógeno es más ligero que el aire. Al principio no se le da importancia y los primeros globos son hechos de tela forrada de papel y llenados con aire caliente, usándose como pasajeros a animales.

En el año de 1795, el Canal de la Mancha es por primera vez, cruzado en uno de estos globos, por Blanchard y Jeffries.

En 1795, Francia envía un observador en un globo cautivo a fin de conocer el movimiento de las tropas enemigas.

George Cayley, en el año de 1848, descubre que un cometa se mantiene en el aire cuando está inclinado con relación al viento. Crea modelos de planeadores, basándose en este principio, dejando numerosas notas sobre la materia.

Posteriormente, Henry Caxnell, aeronauta inglés, encuentra otra aplicación militar para el globo, cuando demuestra que si el cable fuera de longitud suficiente, podría enviarse un globo cautivo sobre las tropas enemigas para bombardearlas. No obstante, se comprende que tal utilización es limitada por varias razones. El hinchado de los globos es costoso y tardado, lleva tres horas aproximadamente, además, con vientos fuertes, es imposible volar en globo.

Una vez que el hombre aprende a elevarse en el aire con la ayuda de un globo, no se conforma con andar a la deriva y empieza a buscar la forma de dirigir los globos en la dirección deseada.

Efectuáronse muchos intentos para dotar de motor a los globos; pero sin éxito, en 1852 el francés Henry Giffard consigue impulsar su globo con una máquina de vapor y una hélice.

Mientras tanto, varios hombres se interesan cada vez más en la idea de una máquina que pueda volar, aunque sea más pesada que el aire y no flote como un globo.

Durante la década del año 1840, se hacen modelos de aviones impulsados por máquina de vapor, pero las máquinas resultan excesivamente pesadas para sus modelos, fracasando así Henson y Strigfellow.

Cinco años después, en 1858, Felix Du Temple, oficial francés, tiene éxito al conseguir que vuele un modelo de avión provisto de motor, y gracias a su tenacidad, dieciseis años más tarde construye un avión con motor de tamaño natural, que despega con un hombre a bordo.

Algunas naciones, en particular Alemania, sigue con la idea equivocada de que el futuro de la aviación está en las máquinas más ligeras que el aire. En 1877, un oficial alemán proyecta un globo cometa "Drachen", en forma de salchicha, con timón de cola dirigido hacia el viento, haciendo más fácil el control y maniobra, dotándole de una estabilidad mayor.

Otro alemán, llamado Otto Lilienthal, efectúa numerosos experimentos sobre el vuelo, publica un libro acerca del vuelo de los pájaros y la aviación. Construye su primer planeador en 1891, y se lanza a bordo del mismo, desde un trampolín. Efectúa unos 2,000 vuelos antes de matarse en uno de ellos en 1896.

En el siglo XX aparecen en Alemania los grandes y famosos aerostatos o aparatos militares que toman el nombre de "Zeppelin", debido a su inventor el Conde Von Zeppelin. Sin embargo, a pesar de tantos esfuerzos, éstos resultaron muy vulnerables y no pudieron competir con la naciente aviación, optando así por la construcción de Hidroaviones.

El más famoso de los dirigibles es el "Graf Zeppelin". Consiste esencialmente en un armazón de aluminio y varios depósitos de hidrógeno; la cubierta exterior es de tela de algodón y de la estructura cuelgan barquillas para los motores; la tripulación y los pasajeros. Los modelos anteriores se emplearon en la Primera Guerra Mundial. El "Graf Zeppelin" efectúa en 1929, la vuelta al mundo en algo más de 20 días y medio, y demuestra la posibilidad de los vuelos transoceánicos.

Los hermanos Orville y Wilbur Wright, de Dayton, Ohio, E. U., realizan numerosos experimentos. Primeramente, en 1899, construyen un cometa biplano; después de varios experimentos, construyen su propio motor de gasolina y lo instalan en su nuevo biplano llamado "The Flyer".

El 17 de Diciembre de 1903, Orville Wright, a bordo de "The Flyer" efectúa el primer vuelo de un aeroplano accionado con motor y tripulado; cinco hombres contemplan como vuela en su recorrido de 120 pies. Más tarde, ese mismo día, Orville Wright cubre una distancia de 852 pies. Al año siguiente, en el "Flyer II", Wilbur Wright cubre una distancia de casi tres millas. En el año de 1905, los hermanos Wright vuelan veinticuatro millas, pero todavía hay muchísima gente que no sabe nada sobre ellos; efectuando sus primeros vuelos en público en el año de 1908, Wilbur en Francia y Orville en América. Es hasta entonces que algunas personas pueden ver por sí mismas, el hecho asombroso: ¡Realmente hay máquinas que pueden volar!. Y así, gracias a su arduo trabajo de 10 años, se puede decir que han inventado para la humanidad, el modo de volar.

En París, Santos Dumont, realiza cuatro experiencias públicas en las que demuestra la posibilidad del vuelo con "Aparatos más pesados que el aire", en la última de las cuales vuela 220 metros a sólo 6 de altura (1906).



A partir de que los hermanos Wright demuestran que es posible que los hombres construyan máquinas voladoras y que pueden ser tripuladas, se despierta el interés general.

En 1907 dan comienzo los trabajos para el primer avión Británico cuyo vuelo inaugural se registra oficialmente en la Gran Bretaña en 1908.

Posteriormente, el periódico inglés "Daily Mail", ofrece 1,000 libras esterlinas a la primera persona que cruce el Canal de la Mancha. El premio es ganado en Julio de 1909, por Louis Bleriot, de nacionalidad francesa, que vuela de Calais, Francia a Dover, Inglaterra, con un monoplano proyectado por él mismo, efectuando el vuelo completo a una altura inferior de cien pies por encima del nivel del mar; sin contar siquiera con un compás que lo guiara.

Al año siguiente, en 1910, el mismo periódico anuncia otra competencia y, como premio en esta ocasión ofrece 10,000 libras al primer hombre que vuele de Londres a Manchester, en el Norte de Inglaterra, recorriendo una distancia de 184 millas, siendo el ganador esta vez, el francés Louis Paulhan. Su velocidad media de vuelo durante el viaje es de 44 millas por hora.

Estos primeros pilotos demuestran que los aeroplanos son más que un sueño de unos pocos jóvenes algo locos, ya que realmente pueden suponer un medio totalmente nuevo de transporte.

Las primeras cartas conducidas por vía aérea se entregan en Allahabad, en la India, en 1911 pero el mal tiempo y los retrasos consiguientes de la correspondencia dan lugar a que cese la aventura después de unos meses.

Al permanecer más tiempo en el aire, los pilotos comienzan a sentir la necesidad de protegerse contra las inclemencias del tiempo. El proyecto y construcción de los primeros aviones con cabina cerrada se deben a A.V. Roe, en el año de 1912.

La aviación está convirtiéndose en un gran negocio; se establecen compañías aeronáuticas en los principales países industriales.

Con el reconocimiento de la aviación como medio de transporte, se llega a comprender su utilidad como arma bélica; se hacen proyectos de aviones para este fin. En 1912 se efectúan pruebas sobre la posibilidad de que los aviones transporten bombas y se les instalen ametralladoras.

A México le corresponde el amargo orgullo de ser el país en el que, por primera vez en la Historia de la Aviación Mundial, el capitán Gustavo Salinas, lanza granadas desde el biplano "Sonora", sobre los cañoneros "Guerrero" y "Morelos", el 14 de Abril de 1914.

Al iniciarse en Agosto de 1914 la Primera Guerra Mundial, los ingleses y franceses tienen en servicio unos pocos aviones, pero se desarrollan los Zeppelines, que efectúan el servicio regular de pasajeros entre Berlín y el Sur de Alemania; durante la guerra se utilizan Zeppelines para incursiones nocturnas sobre Inglaterra y Francia, siendo demasiado lentos y poco manejables. Además un fácil blanco para los aviones de caza y la artillería de tierra.

El proyecto de los aviones avanza considerablemente durante los años de la guerra. Ambos bandos construyen aviones más pesados con fines de bombardeo, algunos de ellos bimotores.

En 1918 al terminar la guerra se encuentran registrados -- cuatro vuelos de 1,000 millas aproximadamente; los aviones de caza han superado velocidades de 140 millas por hora y alcanzan alturas superiores a 30,000 pies. Ya se acepta en general, que pronto se transporte por aire, en servicio regular, pasajeros y carga.

1919 es un gran año en la Historia de la Aviación Mundial. La aeronave británica "R-34", cruza el Atlántico hasta Nueva York y de regreso.

Una aeronave de Estados Unidos, cruza desde Terranova hasta Portugal vía Azores\* y los pilotos Alcock y Brown hacen su primer vuelo sin escalas desde Terranova\*, E.U., hasta Clifden, Irlanda.

Unos meses más tarde de este excitante vuelo que asombra al mundo, se utilizan otros Vickers en otras rutas, cuando dos hermanos, Ross y Keith Smith parten de Londres con destino a Australia con dos mecánicos a bordo. Al aterrizar en Surabaya\*, el avión se hunde profundamente en el fango y tiene que ser remolcado por filas de nativos, quienes además tienden una alfombra de bambú para formar una pista para el despegue. Los hermanos Smith aterrizan en Darwin, Australia del Norte, veintiocho días después de haber partido de Londres.

El primer vuelo desde Londres a Sudáfrica tiene lugar en 1920, año en que Rynevel y Brand tienen éxito al llegar a la ciudad de Cabo, incluyendo su viaje dos aterrizajes violentos; por este motivo, el Gobierno de Sudáfrica les proporcionó un "De Havilland" "D.H." 9, en el cual terminan su viaje.

---

(\*) Azores, Archipiélago Portugués en el Océano Atlántico.

(\*) Terranova, provincia del Estado de Canadá.

(\*) Surabaya, Puerto de Indonesia, en el Ne de la Isla de Java.

En Estados Unidos, la administración de correos encuentra dificultad para mantener un servicio de correos parcial. Este servicio comienza en 1918, utilizando biplanos "De Havilland" D. H. 0, proyectados originalmente como bombarderos, pero se ha decidido prestar un servicio entre Nueva York y San Francisco, utilizando estos aviones y pilotos en relevos. Para conseguir éxito económico, los aviones tienen que volar lo mismo de noche que de día, la aventura está casi condenada al fracaso desde su inicio. Los primeros vuelos desde Nueva York, son cancelados por causa del mal tiempo; un avión se estrella al despegar de San Francisco; el avión restante, despegando también de San Francisco - pilotado por Jak Knight, con tiempo helado, vuela sobre las montañas hasta Salt Lake City, Cheyenne y Omaha, guiado en la obscuridad por una serie de hogueras. Omaha es el punto en que tiene que entregar el correo a otro piloto y volver con rumbo al Oeste de nuevo a San Francisco. Pero el avión no llega del Este por causa del mal tiempo, decidiendo Jack Knight continuar con el viaje rumbo al Este de Chicago. Llega a Chicago al amanecer, con el motor de su avión fallándole. El correo que transporta es tomado por otro piloto que despegando para Nueva York y llega treinta y tres horas después de haber salido para San Francisco. Con esta hazaña, el Gobierno decide prestar apoyo al Correo - Aéreo y, proporciona balizas para iluminar la ruta.

Uno de los más famosos pilotos de vuelo a larga distancia de la década de los años veinte, es Alan Cobham, quién recorre las rutas desde Inglaterra a la India y Birmania, y desde Inglaterra a Sudáfrica.

En 1926, él y su mecánico salen de Inglaterra en un "D.H. - 50", preparado con flotadores en un intento de vuelo de ida y vuelta a Australia. Desgraciadamente, Elliot el mecánico, muere de un balazo, cuando un árabe disparó al avión desde un lugar aproximado a Bagdad. Cobham contrata a un nuevo mecánico y con

Él vuela a través de los Monzones hasta la India y Singapur. -- Llegan a Darwin en el Norte de Australia, treinta y seis días - después de haber salido de Inglaterra y amariza en el río Támesis, en Westminster.

Durante el verano de 1926, llegan noticias de que dos americanos, Richard Bird y Floyd Bennett, han volado sobre el Polo Norte en un monoplano trimotor "Fokker", aparato de aspecto muy aerodinámico para la época.

Otro de los vuelos más famosos de larga distancia, es el viaje de Charles Lindbergh, desde Nueva York a París, del 20 al 21 de Mayo de 1927, piloteando un "Rian" de un solo motor, monoplano, al que da el nombre de "Espíritu de San Luis", en honor de los hombres de negocios de San Luis Missouri que lo apoyaron.

Lindbergh es conocido por los periódicos con los nombres de "El Loco Volador" y "El Aquila Solitaria". Hace el vuelo solitario para poder llevar más combustible. El avión no tiene parabrisas, un periscopio le proporciona la visión hacia proa por encima de un tanque de combustible; el asiento del piloto es de una incómoda estructura "Vicker", proyectado para reducir el exceso de peso, pero por lo menos la cabina está cerrada y Lindbergh va protegido de las peores inclinaciones del tiempo.

Lindbergh sale de Nueva York a primera hora de una mañana luminosa, pero se encuentra con mal tiempo. Una tormenta que logra pasar cambia de rumbo para sobrevolar San Juan de Terranova y que los observadores se den cuenta de que todo va bien. Su mayor problema es mantenerse despierto y, de nuevo, una tormenta le causa problemas cuando le desvía sus compases y cree que ha perdido el rumbo. Pero no es así, de pronto ve una flota pesquera y poco después las costas del Sureste de Irlanda, -

localizada a tres millas del lugar calculado para el aterrizaje con dos horas de adelanto sobre el horario previsto. Vuela sobre Inglaterra y aterriza en Bourget a las 10:00 p.m., treinta y tres horas después de haber partido de Nueva York.

Amelia Earhart fué la primera mujer que cruza volando el Atlántico, llevándolo a cabo en 1928 con dos pilotos a bordo, y consumando su proeza en 1932, cuando conduce un avión desde Terranova hasta Irlanda.

El irlandés James Fitzmaurice y los alemanes Koehl y Gunther, cruzan el Atlántico de Este a Oeste en 1929, pasando sobre Terranova con niebla espesa, aterrizando violentamente sobre el hielo en Labrador, donde se destroza su avión.

Otra proeza aeronáutica del mismo año es la primera travesía del Océano Pacífico, por Charles Kingsford Smith, con tres hombres en un monoplano trimotor "Fokker", llamado "Cruz del Sur". La ruta que toman es de San Francisco a Hawai, de allí vuelan a través del mar de Tasmania hasta Nueva Zelanda en 1929; vuela desde Australia hasta Londres en menos de tres días. Al salir de Londres, Charles Kingsford Smith, vuelve a San Francisco vía Nueva York completando así la primera vuelta al mundo en avión.

También en 1929, el americano Richard Byrd vuela a través del Polo Sur en un Monoplano trimotor "Ford", provisto de esquíes. Durante el viaje una corriente descendente casi lo hace estrellarse, pero se las arregla para ganar altura, lanzando pertrechos y equipo, y consigue llevar a cabo con éxito el vuelo y así todos los Continentes y Océanos han sido cruzados por aire por alguno de sus puntos.

Dá comienzo la era de los record de velocidad, tratando - cada piloto de cubrir una ruta determinada con mayor rapidez - que sus rivales.

El australiano Hinkler, vuela desde Inglaterra con destino a Australia en 1928, reduciendo a la mitad el tiempo empleado por Ross y Smith. Para este tremendo viaje, usa un biplano "Avro". En Mayo de 1930, la inglesa Amy Johnson, zarpa en su "De Havilland Moth", para tratar de batir el record de Hinkler, pero debido principalmente a los retrasos por reparaciones, se lleva diez y nueve días y es recibida como heroína al llegar a Australia. Ese mismo año, Charles Kingsford, establece un nuevo record de diez días para el mismo viaje. Después de su regreso a Inglaterra, Amy Johson efectúa varios vuelos de mayor importancia y se dá a conocer por su trabajo de exploración de las rutas Inglaterra - Sudáfrica. Se casa con el también piloto Jim Mollison y juntos intentan romper más records de vuelos particularmente a través del Atlántico a Australia y el Lejano Oriente.

Las noticias de estos vuelos que rompen records, se anuncian con frecuencia, cada vez en aumento. Durante la década - de los años treinta y durante los mismos el dirigible británico "R 101", aterriza violentamente en Francia, ruta desde Inglaterra hasta la India, en los que únicamente quedan seis supervivientes, entre los cincuenta y cuatro pasajeros y tripulantes.

Después de ese desastre, se desmantela el dirigible y se suspende la construcción de más dirigibles en Gran Bretaña, - así como Francia y Estados Unidos los suspenden en favor de - los aeroplanos. Pero los alemanes continúan proporcionando - servicio regular en los Zeppelins hasta que el Hidenburg se - incencia en Nueva Jersey, E.U. Este desastre marca el final - de los viajes en dirigibles.

Al iniciarse la Segunda Guerra Mundial, los hidroaviones - cubren un total de 185 millones de millas en servicios programados y transportando aproximadamente tres millones de pasajeros. El avión de línea tiene dieciocho asientos y vuela a 150 millas por hora. La aviación de línea hoy en día, vuela diez veces -- más millas al año y transportan 36 veces más pasajeros. Un - - avión de línea despega en el mundo, cada dos segundos del día y de la noche.

Así llegamos a la era del "Concorde", el primer avión supersónico del mundo.

El 20 de Octubre de 1974 a las 11:18 hrs., aterriza en la pista 23 izquierda del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, el "Concorde", primer avión supersónico comercial, propiedad Franco - Británica, con las siguientes características:

Longitud total: 62.10 metros.

Distancia entre las puntas de las alas: 25.56 metros.

Altura máxima: 12.15 metros.

Peso máximo al despegue: 174,636 kgs.

Capacidad de pasajeros: 108/128.

Velocidad máxima: 2,200 Km/h aproximadamente (March 2).



## CAPITULO SEGUNDO

### NOCIONES GENERALES SOBRE DERECHO AEREO

#### ANTECEDENTES HISTORICOS DEL DERECHO AEREO

#### FUENTES DE DERECHO AEREO INTERNACIONAL

- A) FUENTES FORMALES
- B) FUENTES MATERIALES
- C) DEFINICIÓN DE DERECHO AÉREO

#### ESPACIO Y SOBERANIA

#### AERONAVE, CONCEPTO, DEFINICION Y CLASIFICACION

## CAPITULO SEGUNDO

## NOCIONES GENERALES SOBRE DERECHO AEREO

## ANTECEDENTES HISTORICOS DEL DERECHO AEREO.

Las noticias que se tienen sobre las primeras disposiciones legales que tuvieron relación con la aviación, son aquellas dos ordenanzas dictadas en el año 1784, por el Lugarteniente General de Policía de la Ciudad de París, Lenoir y por las autoridades de la Ciudad de Milán, quienes prohibieron las ascensiones en globo sin autorización previa.

Lo anterior tomémoslo como punto de referencia, ya que al aseverarlo, podríamos caer en error.

El maestro Federico N. Videla Escalada, en su libro de Derecho Aeronáutico (Tomó I, pág. 67), nos dice que de acuerdo a la opinión de juristas muy serios puede fijarse en 1908, la aparición del Derecho Aeronáutico como disciplina organizada, y que desde entonces los trabajos y las obras sobre la materia se multiplican en número, profundidad e importancia y cabe hablar ya de una literatura jurídica aeronáutica.

Al cruzar bleriot el Canal de la Mancha en 1785, se ve la necesidad de considerar el problema de la regulación de las actividades en el espacio, y respondieron con gran interés los países a la invitación hecha por el Gobierno de Francia a la conferencia que había de realizarse en París en 1910.

Antes de esa conferencia hubo diferentes manifestaciones - esporádicas como la inclusión en el programa del Congreso Internacional de Aeronáutica, celebrado en París, con motivo de la - Exposición Internacional de 1889, de un cuestionario sobre temas jurídicos, siendo también de esa época los trabajos iniciales de Fauchille, quién llevó el tema a las sesiones del Instituto de Derecho Internacional.

Ya en 1908, se vislumbran los resultados efectivos, a petición de Fauchille, el Congreso del Instituto reunido en Madrid en 1911, aprobó una reglamentación orgánica sobre la materia dividiéndola en: "reglas de tiempo de paz y de guerra", la International Law Association estudió en su conferencia en París en 1912 y Madrid en 1913, puntos fundamentales referentes a esta - materia. En Verona se reunió, en 1910, un Congreso Internacional de Locomoción Aérea que llegó a sólidas conclusiones de - - orden jurídico; en Bruselas, 1910, y París, 1911, el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, realizó sus primeros congresos.

Francia con su primer decreto reglamentó, en 1911, la circulación aérea interna, para ser reemplazado en 1913 por uno -- nuevo en Brandeburgo. En Alemania se dictó la primera ordenanza (1910), a la que siguió una de Prusia pocos meses después. - Inglaterra promulgó dos importantes textos legales en 1911, haciéndolo también Servia en 1913; en 1914, Italia crea una reglamentación y en América varios de los estados en Estados Unidos pusieron en vigor sus primeras leyes (Connecticut, Pennsylvania y California en 1911, y Massachusetts en 1913).

Se llevaron a cabo los primeros acuerdos internacionales - entre los Estados Unidos y Canadá en el año de 1910, y entre - Francia y Alemania en 1913, mientras que en las conferencias internacionales los plenipotenciarios de los Estados que ya ha---

bían tocado el tema, establecieron normas referentes al derecho de guerra, prohibiendo el lanzar proyectiles desde el aire, nuevamente se refirieron al tema, pero en forma más amplia y de finida en la Haya en 1907, y en la Conferencia Naval de Londres en 1909, culminando el movimiento con la realización de la Conferencia Internacional Aérea, celebrada en París en 1910, que agrupó a los representantes de casi todos los países europeos.

Sin embargo, este intento por regular la navegación aérea a nivel internacional se ve frustrado por el estrecho criterio de algunos países que pusieron trabas a esta ardua tarea.

Los puntos a tratar en esta ocasión fueron:

La división de los aerostatos en público y privados, la nacionalización de los mismos, la matriculación de las aeronaves, la autorización para la navegación aérea, las condiciones exigibles para el personal de abordaje, la documentación de las máquinas, la libertad de aterrizaje, las aduanas, la asistencia aérea, y otros de igual importancia.

El estrecho criterio de algunos países no fué lo único que vino a frenar el desarrollo del Derecho Aéreo, sino que también el trágico acontecimiento de la Primera Guerra Mundial que estalló el 5 de Agosto de 1914.

En la guerra la aviación tomó gran auge como arma bélica, formando así los países, sus flotas aéreas. Al concluir la guerra se despierta de nuevo el interés por crear un Derecho Aéreo ya que ahora la aviación es de gran importancia en el desarrollo del transporte de pasajeros y se ha comprobado que día con día los adelantos técnicos ponen en peligro la soberanía de los Estados.

Siendo un ejemplo de los intentos por regular la aviación civil, el Tratado de Versalles que aparte de las cláusulas referentes a la aviación alemana, contiene además una parte especial sobre la reglamentación de la navegación aérea en el territorio germánico.

Mientras que ésto sucedía en Alemania y otros países que siguieron su ejemplo, en la capital francesa se creaba el primer Convenio Internacional como objetivo primordial, el Derecho Aéreo. Este convenio fué la "Convention Pertant Reglamentation de la Navigatie Aérienne", conocida por la Convención de París de 1919.

Este convenio es de suma importancia para el desarrollo del Derecho Aéreo, ya que constituye la primera reglamentación de los principios, problemas e instituciones básicas del tema y precede a toda ordenación orgánica de cualquier país.

Sobre el Derecho Aéreo, hay que hacer notar que uno de los caracteres más sobresalientes es su internacionalidad.

En el Convenio de París, Capítulo Octavo, se instituyó la Comisión Internacional de Navegación Aérea, conocida bajo el título de CINA, que desempeñó durante su existencia una fecunda acción en pro del Derecho Aéreo.

Posteriormente en la ciudad de Madrid en 1926, se llevó a cabo un congreso en que tomaron parte representantes de España y los diferentes países hispanoamericanos. En este congreso se tomaron como base los conceptos del Convenio de París, con algunas modificaciones. Estas modificaciones se refieren a la autorización o prohibición de la circulación aérea sobre su territorio y a la modificación del principio de desigualdad que había presidido la reunión de 1919.

La C.I.N.A., Comisión Iberoamericana de la Navegación - - Aérea surgió del Congreso de Madrid de 1926.

También en 1926 nace un extraordinario organismo de carácter privado, el C.I.T.E.J.A., Comité Internacional de Técnicos y Expertos Jurídicos Aéreos, que tiene una brillante actuación dentro de la materia. Desapareciendo con el Convenio de Chicago al crearse la Organización de la Aviación Civil Internacional y, dentro de ella se instituyeron las funciones de su Comité Jurídico. Convocada por el C.I.T.E.J.A., se llevó a cabo, en 1929, una Conferencia Internacional que tuvo por objeto el transporte aéreo, la que acordó el Convenio de Varsovia, seguido por los Convenios de Roma de 1933, y el de Bruselas de - - 1938.

Nuevamente la guerra viene a perturbar la elaboración del Derecho Aéreo. Pero en 1944, antes de que concluyese la Segunda Guerra Mundial, se suscribió la Convención de Chicago, que modificó el régimen internacional de la aviación.

Reemplazando a la C.I.N.A., la organización provisional llamada O.P.A.C.I., Organización Provisional de la Aviación Civil Internacional, que actualmente constituye la entidad más importante de la materia.

La primera manifestación de la labor del Comité Jurídico del nuevo organismo consiste en la culminación de esfuerzos ya iniciados durante el funcionamiento del C.I.T.E.J.A., los que tendían a lograr el reconocimiento internacional de los derechos sobre aeronave, tarea que culminó con la firma de Convenio de Ginebra de 1948, que inicia una etapa que llega hasta - nuestros días.

## FUENTES DE DERECHO AEREO INTERNACIONAL

La clasificación tradicional de las fuentes del derecho en general es aplicable a todas las ciencias jurídicas.

Las fuentes tradicionales de las ciencias jurídicas en general son la Legislación, la Costumbre, la Jurisprudencia y la Doctrina. Esta enumeración de las fuentes es muy valiosa, pues mantiene su vigencia a través de las circunstancias cambiantes y abarca la generalidad de las raíces de donde nacen las normas jurídicas, sin olvidar que dentro de cada rama del derecho, - esas normas pueden adquirir particularidades propias ocurriendo ésto en el Derecho Aéreo.

Estas características especiales deben ser tomadas en consideración para ajustarlas a las necesidades de la investigación en la disciplina de que se trate.

## FUENTES DE DERECHO AEREO INTERNACIONAL.

Como fuentes de Derecho Aéreo Internacional tenemos:

### 1.- Formales.

a) La Legislación, b) La Costumbre, c) La Jurisprudencia.

### 2.- Materiales.

a) El Derecho Positivo, b) La Doctrina.

**A) FUENTES FORMALES:**

a) La Legislación, como fuente de Derecho Aéreo se presenta en dos formas: Leyes Internas y Leyes Internacionales (consistentes en los convenios efectuados entre los diferentes países).

Como ya dijimos, cabe afirmar que la importancia de nuestra materia consiste en la internacionalidad del Derecho Aéreo, ya que es en donde se presentan problemas por no existir un organismo autorizado que establezca las consideraciones de valor creadoras de normas jurídicas, como sucede en el derecho interno.

El problema con la norma internacional estriba en que no existe concordancia con la norma interna, presentándose contradicciones, es por ello que la reglamentación internacional debe incorporarse al derecho interno de cada país para lograr unificación y evitar estas contradicciones en el ámbito internacional.

Para observar dicha unificación es necesario que las convenciones y tratados sean observados dentro de las legislaciones de cada país independiente de la nacional.

b) La Costumbre.- Aunque es muy breve la historia de la aviación para dar lugar a la formación de un verdadero derecho consuetudinario, hay ya principios que pueden ser juzgados como el comienzo de tal.

Hamilton, jurista chileno de gran importancia a la costumbre, expresa: "La Costumbre, derecho no escrito, juega un papel de primera línea en el derecho aéreo". (4)

---

(4) Videla Escalada Federico. Derecho Aeronáutico. Tomo I, Pág. 233.



Como complemento a esa afirmación expone dos principios básicos, según los cuales "El Derecho Aéreo es en gran parte consuetudinario, las reglas que rigen la costumbre en el Derecho Aéreo, son diferentes de las reglas que rigen el Derecho Comercial General". (5)

De igual forma para apoyo de su posición, cita artículos del proyecto del Código Aeronáutico de su país; los artículos 2o. y 3o., establecen respectivamente: "La Costumbre Aeronáutica suple al silencio de la Ley, cuando los hechos que la constituyen son: uniformes, públicos, generalmente ejecutados en la República y reiterados por un largo espacio de tiempo que se apreciará prudentemente por el tribunal que corresponde". Dicha costumbre servirá "además para interpretar y aplicar los textos legales". y "La Costumbre Aeronáutica podrá probarse en alguna de las formas siguientes: a) con sentencia judicial que, aseverando la existencia de la costumbre, haya sido pronunciada conforme a ella y b) por tres escrituras públicas o documentos privados de uso corriente en el comercio aéreo, anteriores por lo menos en un año, a los hechos que motivaron el juicio o actuación en que deben obrar las pruebas". (6)

En gran medida, lo que se llama costumbre está constituido por la reiteración de normas que, en muchos casos no tienen como fuente una enunciación legislativa, sino que son producto de relaciones convencionales en las cuales se han concretado.

Como síntesis de esta fuente de Derecho Aéreo, podemos decir que la importancia de la costumbre ha evolucionado extraordinariamente en los últimos años y que en la actualidad desempeña un papel muy diferente del que cumplía un cuarto de siglo atrás.

---

(5) Videla Escalada Federico. Derecho Aeronáutico, Tomo I, Pág. 233.

(6) Idem.

c) La Jurisprudencia, como fuente del Derecho Aéreo, ha tenido poco reconocimiento, en virtud del corto tiempo de creación de esta disciplina. Por tal razón no se cuenta con gran número de fallos, en relación de la gran cantidad de sentencias dictadas en otras materias, donde es de gran importancia la jurisprudencia.

Para la creación de una jurisprudencia en el Derecho Aéreo es necesario que se dé un determinado número de fallos, cuya coincidencia sea el elemento fundamental para la creación de esta doctrina jurisprudencial, siendo de igual importancia el valor de los tribunales, y como ya dijimos, la reiteración de las decisiones.

Al no contar con esta reiteración de los fallos en el Derecho Aéreo y carecer de un Tribunal Internacional, es casi imposible hablar de la Jurisprudencia como fuente del Derecho Aéreo.

## B) FUENTES MATERIALES.

a) El Derecho Positivo que está integrado por los tratados y convenios bilaterales o multilaterales ratificados por las altas partes contratantes.

Citaremos algunos de los convenios que han venido a formar parte del Derecho Positivo de nuestra materia: Convenio de París de 1919, Convenio de Chicago de 1944, Convenio de la Haya de - - 1970, Convenio de Montreal de 1971, entre otros, así como Leyes Internas de cada país.

b) La Doctrina.- Como fuente del Derecho Aéreo se forma -- por todos los estudios jurídicos sobre esta materia llevados a cabo por los hombres de ciencia, dando lugar a expresiones tan-

to nacionales como internacionales, ya en reuniones de juristas o bien por autores como Ambrosino, Fauchille, etc.

"Esta fuente del Derecho Aéreo presenta fallas al orientar se hacia un punto de vista de intereses nacionales del autor - presentando una perspectiva de lo que debe ser el derecho y no sobre lo que realmente es. Y será fuente formal del Derecho - Aéreo cuando así lo establezca la Ley, de lo contrario únicamente sirve de guía a los jueces al interpretar las normas positivas, sin que pueda ser invocada para exigir su necesaria observancia por carecer de fuerza obligatoria". (7)

#### C) DEFINICION DE DERECHO AEREO:

Sobre el concepto de Derecho Aéreo, encontramos un gran número de definiciones, entre otras tenemos las de:

Gay de Montella, que nos dice: "El Derecho Aéreo es el conjunto de normas de Derecho Público y Privado de la Navegación - Aérea, dedicada al transporte de cosas y de personas, mediante la utilización de las aeronaves, las relaciones jurídicas nacidas de tal sistema". (8)

Prieto Cogliolo.- "El Derecho Aeronáutico es el conjunto de normas de Derecho Público y Privado que regulan la navegación aérea y, en general, el movimiento de las aeronaves y - - otros aparatos que se mueven en el aire, en relación con las cosas, con las personas y con la tierra". (9)

---

(7) Videla Escalada Federico. Derecho Aeronáutico, Tomo I, Pág. 233.

(8) Idem.

(9) Idem.

Para Ambrosini el Derecho Aéreo es "La rama del Derecho - que estudia la calificación y la regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria que comprenden varios elementos, ambiente, medio personal, relaciones jurídicas". (10)

El autor francés Lemoine, define el Derecho Aéreo como -- "La rama del Derecho que determina y estudia las leyes y reglas jurídicas que reglamentan la circulación y la utilización de las aeronaves, así como las relaciones que ellas engendran".

Para los autores suizos, Riese y Lacour es "El conjunto - de normas jurídicas que se aplican especialmente a la navegación aérea y al espacio aéreo en su papel de elemento necesario para la navegación aérea". (12)

Para Lena Paz el Derecho Aéreo es "El conjunto de normas y principios que rigen la navegación aérea y las relaciones jurídicas que nacen de la misma". (13)

Tomando en consideración los anteriores conceptos, podríamos definir al Derecho Aéreo como "La actividad humana relativa a las cosas, personas, obligaciones e instituciones jurídicas en la utilización del Espacio para el transporte, comunicaciones e investigaciones meteorológicas que tienen a éste como ámbito de realización común".

---

(10) Videla Escalada, Federico. Derecho Aeronáutico. Tomo I  
Pág. 233.

(11) Idem.

(12) Idem.

(13) Idem.

## ESPACIO Y SOBERANIA.

El espacio ocupa un lugar fundamental en el estudio del Derecho Aéreo, ya que es el ámbito en donde se desarrolla la aviación, y en forma complementaria en la superficie terrestre, donde la infraestructura aparece como accesorio imprescindible y complementario; por ser ahí donde se van a producir los resultados.

Aunque el espacio constituye un bien común destinado al uso pacífico de la humanidad, es necesario contemplar la posibilidad de su apropiación, utilización y su eventual relación de accesoriadad con los Estados a que se encuentra unido, en virtud de lo cual es susceptible de derecho.

Al estudiar el espacio nos encontramos con el principio de la Libertad y el de Soberanía de los Estados. En la primera tesis la circulación aérea sería libre mientras que por el contrario, el reconocimiento de la soberanía absoluta sobre el espacio, tiene por consecuencia, ubicarlo en situaciones de dependencia de las decisiones de los Estados.

Concepto de Espacio.- El espacio es el medio en el cual se desarrolla la actividad aérea, consistente en la masa de aire que está por encima de la corteza terrestre y por lo tanto envuelve a nuestro planeta.

Marcel Le Goff, dice que el aire: "Es la porción de la atmósfera comprendida entre el suelo y una altura determinada, -- donde la vida es posible para los hombres". (14)

---

(14) Guizar Regules, José Luis Felipe. El Acto en Contra de la Aviación Civil. Su codificación. Su extradición, Ed. Del Autor. Tesis Profesional, México, D.F., 1979, Pág. 7.

Para Ruben Darío Basaldo, esta definición no es completa - ya que esa limitación del espacio super terrestre ha trascendido en la actualidad, en que a consecuencia de los últimos avances de la técnica, el fenómeno aviatorio se verifica en aquellos tres espacios donde no existe el aire.

**Naturaleza Jurídica.**- La Naturaleza Jurídica del espacio - constituye gran interés para nosotros, ya que la utilización - del aire como elemento de sustentación y desplazamiento de las aeronaves, provocó en un momento dado, dos cuestiones: una de - Derecho Público y otra de Derecho Privado.

La de Derecho Público se refiere a la condición jurídica - del espacio frente a la navegación aérea. La de Derecho Privado se refiere a los privilegios de los propietarios de los - - fundos sobrevolados por las aeronaves, típico referido a los - - particulares.

Los jurisconsultos romanos pensaban que el aire por ser - - un elemento etéreo, sin límite ni medida, dotado de movilidad - propia y fluidez constante e inherente a su cualidad física de masa gaseosa, resulta totalmente inapropiable, denominándolo - "Res Communis".

Tapia Salinas dice "Que por el contrario el espacio es - - perfectamente definible capaz de ser limitado, fijo y constante". (15)

El Código Napoleón establece la propiedad como un derecho absoluto, "La propiété du sol empiété la propiété de dessus - et du dessous". -La propiedad del suelo incluye la propiedad de encima y la de abajo-.

---

(15) Videla Escalada, Federico, Ob. cit. Tomo I, Pág. 271.

Siendo modificado este concepto en los códigos modernos - por la generalidad de los autores, así como por la jurisprudencia, siendo la concepción actual aquella que dice: La propiedad del suelo sólo da derecho al titular del mismo hasta la -- altura que sea utilizable; en consecuencia, el derecho de los propietarios del suelo, en cuanto al espacio que lo cubre es - limitado hasta donde puede ser utilizado en construcciones y - plantaciones, siendo éste de propiedad particular, y por encima de ellos, de dominio público, este espacio es utilizado por la aeronavegación siendo esta actividad de paso y no de ocupación.

El espacio no se puede considerar "res nullis", porque no es cosa, ya que la "res nullis" es una cosa sin dueño y es susceptible de apoderamiento, siendo esto imposible, ya que el espacio que cubre el territorio de un Estado está sometido a la soberanía de éste, al igual que el mar territorial.

J.c. Cooper sugiere tres zonas en el espacio:

a) "Espacio atmosférico (altura donde hasta ahora los vehículos aéreos pueden operar), y en el cual el Estado subyacente tiene plena soberanía".

b) "Espacio contiguo (trescientas millas hacia arriba sobre la tierra) hay soberanía pero solamente en cuanto al derecho de tránsito y de proyectos para ascensos no militares".

c) "Espacio exterior, libre para todos. Las tres zonas - del espacio pueden ser tomadas por analogía a los mares".

En vista de lo anterior, vemos la importancia que tiene - para nosotros el estudio del espacio en relación con la soberanía, institución del Derecho Público, que define conceptos relativos al Poder Estatal.

#### SOBERANIA DE LOS ESTADOS SOBRE SU ESPACIO.

Soberanía.- "La Soberanía en su acepción clásica se entiende un poder que no está sujeto a otro poder". (20)

Rafael de Pina en su Diccionario de Derecho, define a la soberanía como la "calidad de soberano que se atribuye al Estado como órgano supremo e independiente de autoridad y de acuerdo con lo cual es reconocido como institución que dentro de la esfera de su competencia no tiene superior".

El artículo 39 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos estipula que "la soberanía nacional reside esencial y originariamente en el pueblo. Todo poder público dimana del pueblo y se instituye para beneficio de éste. El pueblo tiene, en todo tiempo, el inalienable derecho de alterar o modificar la forma de su gobierno". El artículo 41 - nos dice que "el pueblo ejerce su soberanía por medio de los Poderes de la Unión, en los casos de la competencia de éstos, y por los de los Estados, en lo que toca a sus regímenes interiores, en los términos respectivamente establecidos por la presente Constitución Federal y las particulares de los Estados, las que en ningún caso podrán contravenir las estipulaciones del Pacto Federal".

---

(16) Seara Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público. Ed. Porrúa, S.A., 5a. Ed. México, 1976. Pág. 82



Para Geller la soberanía es "la capacidad de positivizar -- los supremos obligatorios para la comunidad, su esencia es, en suma, la positivación en el interior del Estado de principios o preceptos jurídicos supremos determinados de la comunidad".

Las Convenciones Internacionales de tipo general, así como la legislación comparada, consagran universalmente la soberanía de los Estados subyacentes sobre el espacio; por el contrario, en materia espacial, la regla imperante es la libertad.

La extensión y límite de la soberanía ha sido reglamentada en el Convenio de París de 1919, donde establece completa y exclusiva soberanía del Estado sobre el espacio colocado sobre su territorio y aguas marginales, pero en tiempo de paz se - - autoriza el libre tránsito.

La Convención de Chicago de 1944, establece en su artículo 1°.: "Los Estados contratantes reconocen que cada Estado - tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo - correspondiente a su territorio".

Dicha convención no fija los límites de este espacio, por lo que se considera que la soberanía de un Estado alcanza la - altura hasta donde las aeronaves son capaces de desplazarse - siempre y cuando no choquen con el límite vertical de lo alcan - zado por la superficie. Ya que la extensión del principio de la soberanía más allá del espacio atmosférico sería ficticia, en virtud de que no podría ser efectiva ni protegida, que care - ciera de utilidad práctica, ya que es imposible delimitar en - el espacio supra-atmosférico las posiciones correspondientes a la prolongación del territorio en el cual el Estado ejerce su soberanía. (17)

---

(17) Lena Paz, Juan A., Compendio de Derecho Aeronáutico. Ed. Universitaria de Buenos Aires, 1970. Pág. 72

Algunas de las brillantes teorías fueron:

**La Teoría de la Libertad:** Defendida principalmente por - - Fauchille, quien sostenía que el aire, por su inmensidad y fluidez, no podía ser objeto de apropiación y menos de soberanía, ya que esta última presupone la posesión material. "Es materialmente imposible a un Estado tener la atmósfera bajo su poder y a su disposición. No puede imprimir sobre sus ondas la menor señal de una autoridad continua; no se concibe que su industria o actividad la modifique o la transforme".

**Teoría de la Completa Libertad de todo el espacio aéreo -- sin limitación espacial y objetiva.**

**Teoría de la Libertad Básica de todo el espacio aéreo, sin limitación espacial, pero con la limitación objetiva de que los Estados no les compete ninguna soberanía en el espacio aéreo -- correspondiente a su territorio, pero ciertos derechos de protección.**

**Teoría de la Libertad Completa del espacio aéreo simplemente a partir de una determinada altura (la llamada teoría de las zonas) mientras que los Estados, en la parte inferior del espacio aéreo: a) sólo pueden ejercitar ciertos derechos de protección, o b) tienen completa soberanía.**

**Teoría de la Soberanía del Espacio Aéreo.-** Sostiene que la soberanía del Estado sobre su territorio se extiende entre lo - accesorio y lo principal. (18)

---

(18) Lena Paz, Juan A., Compendio de Derecho Aeronáutico, Ed. Universitaria de Buenos Aires, 1970. Pág. 72

Ambrosini dice: "La atmósfera es elemento esencial e inseparable del suelo, sin el cual no se concibe la vida del -- hombre en la superficie, y tal circunstancia hace que la propiedad y soberanía del suelo se extienda 'ipso facto' al espacio atmosférico correspondiente".

La International Law Association, en su conferencia de - Madrid, en 1913, acogiéndose a esa teoría, formuló lo siguiente: "Corresponde al derecho de todo Estado promulgar aquella prohibición, restricciones y regulaciones que consideren adecuadas con respecto al paso de aeronaves por el espacio aéreo, encima de su territorio y aguas jurisdiccionales. Condicionando a este derecho de los Estados subyacentes, debe ser reconocida la libertad de sobrevuelo de aeronaves a las naves - de toda la nación".

Siendo esta la primera vez que una asociación de derecho internacional establece implícitamente el principio de la soberanía del Estado sobre el espacio, reconociendo tácitamente, una concesión de paso.

Las cinco libertades del Aire consagradas en la Convención de París de 1919, establecen:

- 1.- Libertad de sobre vuelo sin aterrizaje.
- 2.- Libertad de aterrizar para dejar correo, cargar pasajeros tomando en el país de la nacionalidad de la aeronave.
- 3.- Libertad de aterrizar para fines no comerciales.
- 4.- Libertad de tomar correo, carga y pasaje para el - - país de la nacionalidad de la aeronave.
- 5.- Libertad de tomar correo, carga y pasaje de cualquier país contratante, con destino a cualquier otro país con tratante.

Posteriormente en el Convenio Internacional de Chicago de 1944 se incluyeron dos acuerdos: el de tránsito aéreo y el de transporte aéreo. En el primero se incluyen las llamadas libertades técnicas, que son dos:

1.- Libertad de sobrevolar el territorio de los países -- contratantes;

2.- Libertad de aterrizar por causa mayor, ya sea de suministro de combustible, lubricante o reparaciones necesarias para continuar el vuelo.

En el segundo acuerdo de transporte aéreo se señalan las llamadas libertades comerciales.

En el cuerpo del Convenio VII se señala la posibilidad de realizar transporte aéreo mediante la figura del cabotaje en el que debemos contemplar dos aspectos:

1.- Cabotaje nacional, o sea el derecho o posibilidad que una aeronave extranjera transporte pasajeros, carga y correo -- entre dos o más puntos situados dentro del territorio de un -- país diferente al de la nacionalidad y matrícula de la aeronave.

Hay que señalar que difícilmente otorgan este derecho o -- libertad comercial por protección a su soberanía y al tráfico que generan.

#### AERONAVE, CONCEPTO, DEFINICION Y CLASIFICACION.

La aeronave constituye junto con el espacio, el elemento -- esencial del Derecho Aéreo, por ser el instrumento propio de la circulación aérea.

## CONCEPTO

El concepto de aeronave en la mayoría de las legislaciones es muy amplio e impreciso ya que abarcan aparatos que circulan en el espacio que no cumplen con la función y fin inmediato de las aeronaves en sentido estricto, consistente en el transporte de carga y pasajeros.

## DEFINICION

La definición adoptada por la Convención de París de 1919, entiende por aeronave "cualquier aparato capaz de sostenerse en la atmósfera gracias a la reacción del aire".

En esta definición los juristas se olvidaron de la capacidad de transportar tomando en cuenta únicamente el medio en que circula.

Aeronave, conforme al Convenio de Chicago de 1944 es: "cualquier máquina que pueda sostenerse en la atmósfera, por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie terrestre."

Al igual que la definición del Convenio de París de 1919, este concepto no considera la capacidad de transportar personas y cosas.

La legislación Norteamericana define a las aeronaves como: "cualquier aparato ahora conocido o en adelante inventado, usado o destinado para la navegación o el vuelo en el aire".

En nuestro país la definición de aeronave la encontramos - en la Ley de Vías Generales de Comunicaciones en su artículo -- 311, que a la letra dice: "Para efectos de esta Ley, se conside ra aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.

De igual forma la ley mexicana, la ley francesa de 1924, - la holandesa y algunos autores como Juglart, conservan el con- cepto anterior, olvidándose del fin para la que fué creada, - - siendo éste el transporte de pasajeros y carga.

Algunos otros autores como Gay de Montella definen a la - aeronave como "cualquier medio de transporte que pueda ser con- ducido dentro de la atmósfera terrestre, aprovechando las leyes de la aerodinámica" (19); por el contrario, el código Brasileño del Aire de 1937, se apega más a la definición, al establecer - que "Aeronave para los efectos de este Código, es todo y cual-- quier aparato que sea apto para efectuar transportes, pueda ser elevado y dirigido en el espacio". (20) De igual forma la defi ne el código Uruguayo de 1942.

Con el vocablo avión se designan "todos los aeroplanos, hi droplanos o toda aeronave más pasada que el aire y que posee me dios propios de propulsión".

Globo designa un aeronave ya cautiva, ya libre que utilice un gas más ligero que el aire como medio de sustentación en la atmósfera y que no tenga ningún medio de propulsión. Este con- cepto se criticó durante el Convenio de París de 1919 por in-- cluirlo, pues los globos no navegan en el aire, permaneciendo - detenidos para diversos fines. (21)

(19) Gay de Montella. Principios de Derecho Aeronáutico, C.A. - Palma Buenos Aires, Argentina, 1950, pág. 82

(20) Videla Escalada, Federico, Ob. cit. Pág. 20

(21) Francois Rigal, Antonio. Principios de Derecho Aéreo, S. L.P., Pág. 38.

Para Federico Videla la aeronave es "el aparato apto para circular en el espacio aéreo y transportar personas y cosas".

Cualquier ente que pueda desplazarse a través de la atmósfera, pero en el que no puedan ubicarse personas o cosas no es una aeronave.

Tomando en consideración los anteriores conceptos, llegamos a la conclusión de que una aeronave es cualquier aparato - conocido o que puede ser inventado, provisto de motores para - desplazarse y circular en el aire mediante una reacción en él y capaz de transportar personas o cosas.

#### CLASIFICACION DE LAS AERONAVES.

**Clasificación Técnica.**- Esta clasificación se fundamenta principalmente en las diferencias que presentan las aeronaves en su estructura o bien en la locomoción. El Convenio de París de 1919, en su anexo "A", considera esta clasificación de igual forma que el Convenio de Chicago de 1944 en su anexo 7, artículo primero, incluido por la O.A.C.I., dividiendo las -- aeronaves en dos grandes categorías: Aerostatos y Aerodinos, -- según sean más livianos o más pesados que el aire. En base a estas consideraciones el autor Rodríguez Jurado establece la siguiente clasificación:

a) Aeronaves más ligeras que el aire. Toda máquina que a reacción del aire, pueda mantenerse en la atmósfera.

b) Aeronaves más pesadas que el aire. Toda aeronave que principalmente se sostiene en el aire en virtud de fuerzas -- aerodinámicas.

c) **Aeroplano.** Aeronave propulsada mecánicamente y más pesada que el aire, que principalmente su sustentación en el vuelo se debe a reacciones aerodinámicas sobre superficies de la misma que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

d) **Dirigible.** Aeronave más ligera que el aire propulsada mecánicamente.

e) **Giroplano.** Aeronave más pesada que el aire que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más motores que giran libremente alrededor de ejes verticales o casi verticales.

f) **Globo.** Aeronave más ligera que el aire, no propulsada mecánicamente.

g) **Helicóptero.** Aeronave más pesada que el aire, que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción que ejerce el aire sobre uno o más motores propulsados mecánicamente, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

h) **Ornitóptero.** Aeronave más pesada que el aire, que principalmente se mantiene en vuelo en virtud de las reacciones que ejerce el aire sobre planos a los cuales se imparte un movimiento de aleteo.

i) **Planeador.** Aeronave más pesada que el aire, no propulsada mecánicamente, que principalmente deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies de la misma, que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.



j) Cometa. Aerodino desprovisto de motopropulsores y que está amarrado al suelo, cuya sustentación proviene de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en el curso de un mismo régimen de vuelo.

En definitiva cabe afirmar que esta clasificación tiene escasa importancia jurídica y que, desde el punto de vista del Derecho Aéreo sólo revisten valor ilustrativo.

De igual relevancia es la clasificación referida a la - - aeronavegación normal, especial y acrobática utilizada por juristas italianos.

**Clasificación Jurídica.**- Esta clasificación es realmente importante en el estudio del Derecho Aéreo en virtud del distinto tratamiento que las normas deben dar a las diversas categorías de aeronaves.

La más importante es la clasificación de aeronaves Públicas o de Estado, y Privadas, aceptada y reconocida desde principios de siglo. Esta clasificación fué aceptada en el Congreso de París de 1910, que calificó como públicas a las aeronaves afectadas al servicio de un Estado y que se encuentran bajo las órdenes de un funcionario del Estado debidamente comisionado.

Complementándose este texto con una subdivisión en el sector de las aeronaves de Estado y dejar que la categoría de las aeronaves privadas, comprenda por exclusión todos los aparatos no incluidos en la primera clasificación.

El Convenio de París de 1919, dividió a las aeronaves en: Aeronaves de Estado y Privadas; subdividió a las de Estado en aparatos militares y máquinas afectadas exclusivamente a un -- servicio de Estado, como las postales, aduaneras y de policía.

Posteriormente la Convención Panamericana de la Habana re produjo, sin variantes, los preceptos del Convenio de París de 1919, pero el Código del Aire introdujo algunas innovaciones, ya que eligió para la calificación de las aeronaves públicas, el criterio del servicio del poder Público y excluyó de esa categoría a los aparatos al servicio postal. Más tarde el Convenio de Chicago de 1944, reproduce esta misma clasificación: Se considerarán aeronaves de Estado las que se usen para servicios militares y de policía.

Estableciendo así mismo que sus disposiciones se aplicarán exclusivamente a las aeronaves civiles y que las del Estado quedan excluidas en su ámbito.

En general las legislaciones de los diversos países han seguido los lineamientos generales de otras clasificaciones, con diferencias de detalles, como por ejemplo la legislación francesa, donde se distingue entre aeronaves públicas y privadas, y se ubica en las aeronaves públicas a las militares y a las pertenecientes al Estado y destinadas exclusivamente a un servicio público. Los textos italianos clasifican públicas a las aeronaves de la administración estatal; el Código Argentino establece que "Las aeronaves son Públicas y Privadas. Son aeronaves Públicas las destinadas al servicio del poder público. Las demás aeronaves son Privadas aunque pertenezcan al Estado.

La Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo -- 311 establece: "Las aeronaves mexicanas se clasifican en aeronaves del Estado y aeronaves Civiles. Son aeronaves de Estado -- las de propiedad de la Federación, de los Estados, de los Municipios o de los organismos públicos descentralizados. Todas -- las demás se consideran aeronaves civiles ya sean de servicio -- público o servicio privado".

"Las aeronaves civiles destinadas permanentemente a un servicio de Estado se consideran aeronaves de Estado". (Ley de -- Vías Generales de Comunicación, 1949). Siendo seguida esta clasificación por la mayoría de los Estados.

## **CAPITULO TERCERO**

### **EL DERECHO PENAL Y EL DELITO EN EL AMBITO NACIONAL E INTERNACIONAL**

#### **EL DERECHO PENAL EN LA AVIACION**

- A) DERECHO PENAL EN SENTIDO OBJETIVO**
- B) DERECHO PENAL EN SENTIDO SUBJETIVO**
- C) DELITO**
- D) DELITO AÉREO**

#### **CLASIFICACION CONFORME A NUESTRA LEGISLACION Y HECHOS OCURRIDOS**

## CAPITULO TERCERO

EL DERECHO PENAL Y EL DELITO  
EN EL AMBITO NACIONAL E INTERNACIONAL

## GENERALIDADES

Al ser las aeronaves un instrumento peligroso en manos de delinquentes, se ocasionan problemas particulares en el campo aeronáutico.

El contrabando durante mucho tiempo fué la figura delictiva más común; posteriormente vino a sustituirlo la trágica actividad delictiva como lo es el apoderamiento ilícito de una aeronave, que ha tomado día con día gran auge.

La comisión de delitos en contra de la aviación ha dado lugar a la creación de sanciones penales específicas.

Existen delitos con características especiales que llamaremos delitos aéreos, por nacer específicamente de la actividad aviatoria como: la violación de una frontera aérea, el vuelo sin título habilitante, sobre vuelo de zonas prohibidas, la denegación de socorro, etc.

Recordemos que la primera norma jurídica, La Ordenanza de Lenoir de 1784, tenía carácter penal, al establecer sanciones al que sin autorización previa, elevara aerostatos en el espacio.

Por otro lado, nos encontramos con el problema de que las leyes penales son internas revistiendo carácter territorial, variando en algunos casos esencialmente de un país a otro.

Siendo la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, un obstáculo para la aplicación de normas jurídicas represivas internacionales al ser una de las causas por las que algunos delitos quedan sin sanción, es por ello que se pugna por la unificación legislativa o en su defecto por un grado de uniformidad entre las leyes nacionales, procurando la más amplia colaboración entre los Estados.

#### DERECHO PENAL EN LA AVIACION

Sobre este tema existe gran polémica sobre si se debe hablar de un derecho penal aéreo autónomo o independiente, encontrándonos con autores como Junglart, que se ha manifestado en favor de un Derecho Penal Aeronáutico y del Espacio, apoyando su tesis en un razonamiento fundamental; el nacimiento de nuevas figuras delictivas, originadas por las características propias de la aeronáutica, así como la superación de algunos principios típicos del Derecho Penal ordinario, como el de la Territorialidad de las Leyes, cuya aplicación sólo alcanza hasta los límites de las fronteras lineales. (22)

Conforme a este criterio, se dice que el derecho penal aéreo tendría como finalidad la represión de los delitos especialmente vinculados con la actividad aeronáutica y el estudio de las normas de competencia que deben aplicarse respecto a los delitos cometidos en aeronaves en vuelo.

Aceptándose en general por diversos autores la acepción de Derecho Penal Aéreo, por entender que sirve para distinguir, dentro del campo de la disciplina jurídica aviatoria, las disposiciones específicamente destinadas a sancionar infracciones.

---

(22) Videla Escalada, Federico. Derecho Aeronáutico, Tomo III  
Pág. 905.

De igual forma se acepta por los autores como nueva rama del Derecho común pues la materia presenta múltiples aspectos de tipo económico, social y jurídico que constituyen un todo orgánico, de características propias y específicas.

No obstante con los anteriores criterios, existen tesis opuestas que niegan la necesidad de establecer un derecho penal aéreo, sosteniendo que un delito no cambia la naturaleza por haberse llevado a cabo a bordo de una aeronave o en el aeródromo, y que por consiguiente, la tendencia a crear una disciplina independiente y autónoma significa pretender modificar la ciencia penal sin bases sólidas.

Independientemente de inclinarnos por cualquiera de los criterios, es necesario para el desarrollo de la aviación, una evolución paralela entre esta actividad y el derecho.

Derecho Penal.- Sabemos que el Derecho Penal es: "La rama del Derecho Público interno relativo a los delitos, a las penas y a las medidas de seguridad que tienen por objeto la creación y la conservación del orden social". (23)

#### A) DERECHO PENAL EN SENTIDO OBJETIVO.

Para el maestro Rafael de Pina el Derecho Objetivo es: --  
"El conjunto de normas jurídicas positivas de una nación".  
(24)

- 
- (23) Castellanos Tena, Fernando. Lineamientos Elementales de Derecho Penal, 7a. Ed., Pág. 19.  
(24) De Pina Rafael, Diccionario de Derecho, Pág. 186.

"Algunos autores citados por el maestro Castellanos Tena - en su obra 'Lineamientos Elementales de Derecho Penal', como Ed mundo Mezger, define "El Derecho Penal Objetivo es el conjunto de reglas que norman el ejercicio del poder punitivo del Estado, conectando en el delito como presupuesto, la pena como consecuencia jurídica".

Para Cuello Calon, el Derecho Penal Objetivo es "El conjunto de normas jurídicas establecidas por el Estado que determina los delitos, las penas y medidas de seguridad con que aquellos son sancionados".

Carranca y Trujillo: "Es el conjunto de leyes mediante las cuales el Estado define los delitos, determina las penas imponibles a los delincuentes y regula la aplicación concreta de las mismas a los casos de incriminación";

Pessina, citado también por Castellanos Tena dice: "Es el conjunto de principios relativos al castigo del delito".

Definición de Jiménez de Azua: "El Derecho Penal en sentido Objetivo, es el conjunto de normas o disposiciones jurídicas que regulan el poder sancionador y preventivo del Estado, estableciendo el concepto del delito como presupuesto de la acción estatal, así como la responsabilidad del sujero activo del delito, asociado a la infracción de las normas una pena finalista - a una medida aseguradora".

## B) DERECHO PENAL EN SENTIDO SUBJETIVO.

Al identificarse con el Jus Puniendi, que es el derecho a castigar, que consiste en la facultad del Estado de conminar la realización del delito con la amenaza de las penas, y en su caso imponerlas y ejercerlas.



Cuello Calon y Julio Klein, definen en su posición sobre lo que es el Derecho Penal sustantivo ya que para Cuello Calon, "Es el derecho del Estado de limitar, imponer y ejecutar las penas y diversas medidas de lucha contra la criminalidad". A diferencia de Julio Klein, para quién la sanción penal no es un derecho sino un deber del Estado, el único deber que se contiene en la norma primaria penal.

Para el maestro Eusebio Gómez, el Derecho Penal Sustantivo concreta la noción del delito y determina sus consecuencias.

El maestro Castellanos Tena dice: "El Derecho Penal Sustantivo se integra con normas relativas al delito, a las penas y a las demás medidas de lucha contra la criminalidad; concreta la noción del delito y determina sus consecuencias; las normas del Derecho Penal Sustantivo no deben aplicarse en forma arbitraria o caprichosa, sino de manera sistemática y ordenada. Para ello existe una reglamentación cuyo objeto es señalar el camino a seguir en la imposición del derecho material y recibe el nombre de Derecho Adjetivo o Instrumental, y con mayor frecuencia Derecho Procesal Penal". (25)

Siendo el Derecho Procesal Penal el conjunto de normas relativas a la forma de aplicación de las reglas penales a casos particulares.

O bien como dice Eduardo Gómez: "El Derecho Procesal Penal regula el desenvolvimiento del proceso penal".

---

(25) Castellanos Tena, Ob. Cit., Pág. 23

### C) DELITO.

La palabra delito deriva del verbo "delinquire" que significa abandonar, apartarse del buen camino, alejarse del sendero señalado por la ley.

Siendo casi imposible lograr una definición única y universal de lo que es el delito ya que existen diversas corrientes, como la noción jurídica de Edmundo Mezger, quien considera: - - "El delito es la acción típicamente antijurídica y culpable".

De la Escuela Positivista, Rafael Garófalo dice: "El delito es la violación de los sentimientos altruistas de probidad y de piedad en la medida indispensable para la adaptación del individuo al medio".

Francisco Carranca, exponente de la Escuela Clásica, lo define como: "La infracción de la ley del Estado, promulgada para proteger la seguridad de los ciudadanos, resultante de un acto externo del hombre, positivo o negativo, moralmente imputable y políticamente dañoso".

Para Carranca, el delito no es un ente de hecho, sino un ente jurídico, porque su esencia debe consistir necesariamente en la violación del derecho. Llama al delito infracción a la Ley, porque se convierte en delito cuando choca contra ella.

Jiménez de Azua: "Delito es el acto típicamente antijurídico, sometido a veces a las condiciones objetivas de penalidad, imputable a un hombre sometido a una sanción penal". Ernesto Beling dice: "Delito es el acto típicamente antijurídico, culpable, sometido a veces a las consideraciones objetivas de penalidad". Cuello Calón: El delito es la acción humana antijurídica, culpable y punible".

Castellanos Tena conceptúa al delito desde el punto de vista del derecho, sin incluir ingredientes causales explicativos: - debe ser una fórmula simple y concisa que lleve consigo lo material y lo formal del delito, permitiendo el desarrollo conceptual por el estudio analítico de sus elementos, evitando hablar de violación de la ley, podrá citarse simplemente la antijuricidad como elemento que lleve incluidos sus aspectos, como son el formal y el material.

Por ejemplo, un delito común podría ser aquél robo cometido a bordo de una aeronave por un pasajero en contra de cualquier otro, y será sancionado por las leyes penales comunes y no así - el apoderamiento ilícito de una aeronave, o bien el sobrevuelo - de zonas prohibidas, de lo que resulta:

#### D) DELITO AÉREO.

Son los actos u omisiones que ponen en peligro los bienes jurídicos tutelados por el Derecho Aéreo.

Como Bienes Jurídicos Tutelados tenemos:

- a) La Seguridad del Vuelo.
- b) La Protección de las Personas y Bienes Transportados.
- c) Las Personas y Bienes que se encuentran en la Superficie Terrestre.
- d) La Seguridad de los Estados que practican dicha actividad.

El maestro Folchi dice: "Solo entran en la esfera del Derecho Penal, aquellos delitos cuya estructura ontológica está dada por el hecho de la aviación, de tal manera que si ésta no existiera, no sería posible comprenderlos". (26)

Tal es la importancia que representan los actos ilícitos cometidos en contra de la aviación, que han sido materia de - - Congresos Internacionales de Derecho Penal, entre otros, el Congreso Internacional de Juristas, celebrado en Lima, Perú, en el año de 1955. En la primera de sus proposiciones se recomienda: el estudio de los tipos de delitos especialmente aéreos, como - los cometidos en ocasión del tráfico aéreo, el uso de falsas señales, el apoderamiento de aeronaves, el delito de sobrevuelo y otros análogos, recomendando que deberán incorporarse a la parte especial de los códigos penales.

En la quinta propuesta se recomienda: "que las Convenciones y Tratados a celebrarse en materia de navegación aérea, - - auspicien la creación de tribunales internacionales con jurisdicción sobre las partes contratantes, llamados a dirimir los - conflictos jurisdiccionales que pudieran surgir al determinar - las leyes o sistemas aplicables". (27)

En el Séptimo Congreso de Derecho Penal Internacional, celebrado en Atenas en 1957, el representante de Alemania, profesor Alex Meyer, expuso en su informe general que "junto a los - delitos comunes existen las infracciones penales, que son particulares de la navegación aérea, y está como ejemplo el caso del pasajero que obliga al piloto de la aeronave a aterrizar en un lugar o país distinto al previsto". (28)

---

(26) Guizar Regules, Jose Luis Felipe. El Acto Ilícito en Contra de la Aviación Civil, su Codificación. Su Extradición Ed. del Aut. Tesis Profesional. México, D.F. 1979. Pág. 21

(27) Idem.

(28) Idem.

El Profesor francés Pierre Buozart, en su ponencia, se ocupó de los delitos propios de la navegación aérea, haciendo una clasificación de éstos, a los que denominó "Infracciones aéreas especialmente relativas a la seguridad aérea" y coincidió con la opinión de que son aquéllas que atentan contra la seguridad de los pasajeros o de las personas que se encuentran a bordo de la aeronave; citando como ejemplo la falta de certificado de -- aeronavegabilidad y de matrícula de las aeronaves, la concuc--- ción de aviones por pilotos que no poseen las licencias respectivas, el no llevar correctamente los libros de abordaje, etc.

El Profesor alemán Hans-Heinrich Jescheck expresó: "que la asombrosa evolución de la aviación ha constatado la existencia de normas penales que se refieren a las condiciones de la aviación" y hace división de estas normas, situando la relativa al socorro de las aeronaves y al funcionamiento de la circulación aérea en primer lugar; y en segundo lugar, los que tipifican -- aquellas conductas dirigidas que tienden a poner en peligro la seguridad de la aeronave.

En virtud de las anteriores ponencias, se ve el reconocimiento de los delitos aéreos.

El problema al que se enfrenta el jurista en la interpretación del Derecho Aéreo, es la falta de un Código Aéreo con carácter internacional en el que se encuentren recopilados todos aquellos preceptos y normas aplicables a esta materia, y que se observen por cada uno de los diferentes Estados en que se de--- sarrolla la aviación, evitando con ello las continuas contradicciones y lagunas entre las diferentes legislaciones de cada -- país.

Por tal motivo se deberá pugnar por la unificación y autonomía del Derecho Aéreo, para que éste fuese permanente y pasara de lo general a lo particular evitando así, malas interpretaciones.

Como sabemos, las características especiales de la navegación aérea internacional son: la travesía de dos o más países - para alcanzar su meta, ocasionando por tal motivo que surjan problemas y conflictos jurisdiccionales respecto a la solución de los problemas relativos a la represión de los actos punitivos - realizados a bordo, afectando el orden público internacional; lo que trae, como ya dijimos, la necesidad de unificar la legislación aérea internacional.

Conforme al maestro Federico Videla Escalante, los elementos de la internacionalidad de los delitos aéreos son:

- a) Posibilidad de iniciarse en un país, continuar en otro y aún consumarse en un tercero;
- b) La puesta en peligro, potencial o efectivo, de bienes jurídicos sometidos a jurisdicciones diferentes;
- c) La dependencia de un hecho técnico de caracteres incuestionablemente internacionales.
- d) El eventual atentado contra principios y bienes comunes a todo el género humano. (29)

---

(29) Videla Escalante, Federico. Ob. Cit. Tomo III, Pág. 921

Mario Folchi a este respecto fundamenta la internacionalidad de los delitos aéreos en:

1) La posibilidad de que sean iniciados en el espacio aéreo de un Estado y se continúen en otro, y aún de que se consumen en un tercer Estado;

2) La puesta en peligro, potencial o efectivo, de bienes jurídicos sometidos a jurisdicciones diferentes;

3) La dependencia de un hecho técnico de caracteres inquestionablemente internacionales; la aviación, por la función que realiza, reviste un carácter internacional;

4) El eventual atentado contra principios de bienes jurídicos comunes a todo el género humano, como son la libertad de las personas, el comercio internacional, la solidaridad entre los hombres y las naciones; por ejemplo, el delito de denegación de socorro, la necesidad de comunicación por vía aérea entre los Estados, y el desarrollo general de la actividad aeronáutica y el transporte aéreo, como instrumento más apto para un mayor entendimiento, entre los hombres y, en consecuencia, para garantizar la paz mundial.

Siendo éstas las razones por las que han intentado incorporar a las partes especiales de los Códigos Penales de los distintos países la tipificación de los delitos para su regulación, como se ha hecho en el Código Aeronáutico Latinoamericano y en el anteproyecto del Código Aeronáutico Americano, compuesto por dos capítulos: el primero relativo a las "Disposiciones Generales" y el segundo denominado de los "Delitos" en los que se tipifican las acciones antijurídicas aéreas. Se logra la firma y ratificación de importantes Convenios que previenen y reprimen los delitos cometidos en contra de la aviación civil internacional, siendo -

los más importantes: El Convenio de Tokio en 1963, sobre las - -  
 Infracciones y otros actos cometidos a bordo de las aeronaves; -  
 El Convenio de la Haya en 1970 para la represión del apoderamien-  
 to de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.

En su libro de Derecho Aeronáutico, el maestro Federico Vi-  
 dela se refiere a la existencia de dos grandes categorías dentro  
 de las infracciones aéreas que son: a) Las Faltas, b) Los Delin-  
 tos Aeronáuticos, que podrían encontrar algunos problemas por no  
 existir una diferencia substancial plena entre una y otra catego-  
 ría.

Encontramos que algunos autores enuncian clasificaciones -  
 fundadas en diversos criterios, por ejemplo:

Meyer.- En el Séptimo Congreso de Derecho Penal, clasificó  
 las infracciones a bordo de las aeronaves de la siguiente manera:

a) Violación a los reglamentos de a bordo, cometidos por -  
 los pasajeros;

b) Actos de indisciplina cometidos por miembros de la tri-  
 pulación, y

c) Infracciones ordinarias cometidas a bordo de las aerona-  
 ves ya sea contra las disposiciones de los Códigos Penales o res-  
 pecto de las normas penales de las leyes de navegación aérea.

(30)

---

(30) Videla Escalada, Federico, Ob. Cit. Tomo III. Pág. 907



Por otra parte, Pineau clasifica las infracciones en:

- a) Violaciones de reglas que protegen intereses privados.
- b) Violaciones de reglas que protegen intereses públicos.
- c) Violaciones de reglas que protegen intereses privados y públicos conjuntamente.

Las reglas que protegen intereses privados, cita el sobrevuelo de una aglomeración, los vuelos acrobáticos, la echazón voluntaria e inútil, la fuga, etc.

De las reglas que protegen intereses públicos, menciona a la violación de las limitaciones al derecho de circular libremente, de las reglas de la obligación a seguir un itinerario determinado, el sobrevuelo de zonas prohibidas, etc.

En la tercera categoría, incluye el transporte de cosas prohibidas, el uso de aeronaves inhabitadas, la violación de la obligación de aterrizar y despegar en aeródromos públicos.

Pineau, en otro de sus análisis se refiere a la violación de requisitos exigidos por la ley en materia de personal o aeronaves, como la ausencia o falsificación de marcas o la carencia de certificados de aeronavegabilidad o matrícula, o bien de libros de a bordo.

La sanción que amerita el sobrevuelo de una aglomeración -- es dada la peligrosidad que representa para la vida de los terceros en la superficie terrestre, se justifica en igual forma -- que se sancione la realización de manifestaciones acrobáticas -- sin autorización, y de vuelos acrobáticos en las mismas condiciones. (31)

Dentro de las infracciones señaladas existen diferentes -- grados de gravedad, afirmando que no todas las infracciones son delitos, si no que algunas son violaciones a disposiciones reglamentarias.

La diferencia entre delitos y faltas podría ser las penas que sancionan a cada una de estas categorías.

Basándonos en las sanciones aplicadas, podemos ver que los delitos son sancionados con prisión, que además pueden llevar -- penas accesorias como por ejemplo la inhabilitación. Por lo -- contrario, las faltas serán sancionadas con medidas administrativas y nunca con penas corporales como la privación de la libertad.

Llegar con éxito a la creación de una teoría general sobre faltas aéreas válida en el ámbito internacional, es casi imposible, en virtud de que los diferentes criterios y apreciaciones dependen de los órganos gubernamentales que crean a nivel internacional la reglamentación, así como las sanciones de las faltas administrativas. Siendo necesario para unificar esos criterios, la colaboración y participación de todos los Estados.

---

(31) Videla Escalada Federico, Ob. Cit. Tomo III Pág. 907

Por ejemplo, en el Código Aeronáutico Argentino se establece la facultad que se confiere al Poder Ejecutivo para determinar qué infracciones se consideran faltas y enunciar expresamente las sanciones aplicables.

En el Art. 208 del Código Aeronáutico Argentino se estipula: "Las infracciones a disposiciones de este Código, las leyes de política aérea y sus reglamentaciones, que no importen delito, serán sancionadas con:

- 1) Apercibimiento.
- 2) Multa hasta diez mil pesos argentinos oro.
- 3) Inhabilitación temporaria de hasta cuatro años o definitiva de las facultades conferidas por los certificados de idoneidad aeronáutica.
- 4) Caducidad de concesiones o retiro de las autorizaciones acordadas para la explotación de servicios comerciales aéreos. (32)

#### CLASIFICACION CONFORME A NUESTRA LEGISLACION Y HECHOS OCURRIDOS.

Tomando en cuenta los bienes protegidos.

##### a) Delito contra la seguridad en vuelo.

- 1) Apoderamiento, con violencia o amenaza, de aeronaves con fines políticos o de lucro.

---

(32) Videla Escalada, Federico, Ob. Cit. Tomo III, Pág. 907

2) Desviación ilícita de la ruta de la aeronave empleando violencia o amenaza.

3) Transporte de materiales u objetos prohibidos.

4) Acciones en tierra del personal aeronáutico que ponga en peligro la seguridad de la aeronave en vuelo.

5) Sobrevuelo en zonas prohibidas.

6) Conducción de la aeronave en estado de intoxicación alcohólica o estupefaciente.

7) Destrucción de una aeronave en vuelo por artefactos colocados en tierra.

b) Delitos contra la seguridad aérea.

1) Negación de socorro.

2) Conducción de aeronaves reportadas sin autorización.

3) Conducción de aeronaves sin certificado de aeronavegabilidad o con certificado irregular.

4) Delitos relacionados con los libros de a bordo.

5) Destrucción de una aeronave en tierra después de secuestrada o por motivo de saboteo.

6) Abandono ilícito de una aeronave.

7) Colocación falsa de señales originarias de navegación, remoción y cambio de tales señales o la omisión de ellas.

c) Delitos contra la seguridad de las personas y sus bienes en la superficie.

- 1) Delitos de vuelo peligrosos.
- 2) Delitos de vuelos bajos.
- 3) Delitos de lanzar objetos a la superficie con peligro para las personas y las cosas.

d) Delitos contra la infraestructura aérea.

- 1) Delitos de comunicación falsa.
- 2) Delitos de omisión de comunicaciones (debidas).
- 3) Delitos de obstaculización y destrucción de lugares de tránsito de aeródromos.

Entre otras clasificaciones sobre los Delitos Aéreos, tenemos la del maestro argentino Gay de Montellá:

1.- Delitos contra la personalidad del Estado.

- a) Vilipendios del pabellón nacional o de otro emblema en la tripulación de una aeronave, encontrándose en el extranjero.

2.- Delitos contra la seguridad del Estado.

- a) Vuelo sobre zonas prohibidas, espionaje realizado sobre fortificaciones, obras de defensa, arsenales, puestos militares, etc.

- b) Vuelos en zona prohibida. En este delito el piloto que se dé cuenta de ello, está obligado a - - aterrizar en el aeródromo más próximo.
- c) Piratería.
- d) Suministro de aeronave al enemigo.

3.- Delito contra la reglamentación aérea internacional.

- a) Falta de certificado de matrícula.
- b) Falta o caducidad de certificado de navegación y - complementarios de construcción, de prueba en tierra y en aire, de ensayos de resistencia de materiales e instalaciones de destrucción de libros de a bordo.
- c) Falta de licencia del piloto, mecánico, etc.
- d) Utilización de la aeronave para funciones que no - les son propias dada su categoría, con arreglo a - los certificados del registro aeronáutico.
- e) Falta de declaración de propiedad y de registro de nacionalidad, la marca de nacionalidad y la declaración falsa de la calidad del propietario.
- f) Tripular una nave sobre zona prohibida.
- g) Falta de reinscripción de un aparato dejando que - un tercero lo utilice o que este tercero le haya - sido retirado el permiso o que se dedique a la enseñanza de la aviación, que se construyan puentes aéreos sin permiso, o que se construya una empresa para viajes aéreos.

**4.- Delitos contra la policía de a bordo de la aeronave.**

- a) Deserción de la aeronave, desobediencia al superior por parte de los componentes de la tripulación y abandono de la aeronave en peligro por parte del comandante y por parte de la tripulación.
- b) Embarque de armas, municiones o personas con fines de contrabando y otros delitos.
- c) Delito contra el principio de autoridad de a bordo motín y complot para atentar contra la vida de los jefes, contra su libertad, incolumidad personal y ejercicio de poder.

**5.- Delitos contra la seguridad de la navegación aérea.**

- a) Colocación de señales ordinarias de la navegación en forma clandestina o la remoción o el cambio de tales señales, o la omisión de ellas.
- b) La falta de socorro.
- c) La usurpación del mando de la aeronave.
- d) El abandono del puesto de mando.
- e) La embriaguez.
- f) El sueño durante el servicio con los agravantes de ir seguidos de desastre aéreo.

**6.- Delitos contra la fé pública en materia aeronáutica.**

- a) Falsedades cometidas en los documentos de abordo - para conseguir una ventaja o para causar daños a - terceros, el uso de tales documentos para lograr - la propiedad de la aeronave.
- b) Los usos indebidos de bandera y de marca de nacionalidad, de falsas contraseñas de individualización.
- c) De nombre falso para la construcción de una aeronave, de documentos de trabajo marítimo aeronáutico.

**7.- Delitos contra la propiedad de aeronaves.**

- a) Apoderamiento violento de una aeronave clandestinamente o por medios fraudulentos.
- b) El apoderamiento colectivo de una aeronave.
- c) Los daños causados por pasajeros o por la tripulación al cargamento, accesorios e instalaciones de a bordo.

**8.- Delitos contra las personas, en el plano castrense y civil.**

- a) Atentado a la vida de un superior en el cumplimiento de sus funciones; las lesiones a aquél en iguales circunstancias.
- b) El abuso de autoridad sobre personas arrestadas o detenidas embarcadas en la aeronave.



- c) El desembarque y abandono arbitrario de personas.
- d) El abandono de componentes de la tripulación enfermos o heridos.
- e) La falta de asistencia o intento de salvamento.
- f) El negarse a suministrar víveres a personas viajeras.

9.- Delitos contra las cosas.

- a) Violar intencionalmente las prescripciones legales o las reglas establecidas de la circulación, poniendo conscientemente en peligro la persona y los bienes de terceros en la superficie, considerándose el delito de menor gravedad si se hubiere cometido a bordo por simple negligencia.

A continuación tenemos la clasificación de Eduardo Hamilton que para su elaboración, tomó en cuenta las leyes aeronáuticas de la República de Chile:

1.- Delitos contra la seguridad aérea.

- a) Delitos genéricos de vuelo peligroso.
- b) Delitos de vuelo bajo.
- c) Delitos de vuelos acrobáticos.
- d) Delito de arrojar objetos desde una aeronave.
- e) Delito de volar bajo la acción del alcohol o de drogas estupefacientes.

- f) Delito de desobediencia a las órdenes impartidas por el capitán de la aeronave.
- g) Delito de la Certificación, de falta de Certificación de Aeronavegabilidad.
- h) Delito de sabotaje.

## 2.- Cuasidelitos.

- a) Delitos de homicidio y lesiones en la superficie, - causados por una aeronave.

## 3.- Violación a normas internacionales administrativas y - de carácter militar.

### A) Infracciones de Derecho Internacional.

- a) Delito de volar una aeronave privada con las marcas distintivas de las aeronaves públicas.
- b) Delito de volar una aeronave sin marca de matrícula o con marcas falsas.
- c) Delito de poner una aeronave en servicio sin certificado de matrícula.

### B) Contravenciones a normas administrativas:

- a) Transporte de objetos prohibidos como armas, palomas mensajeras, máquinas cinematográficas, etc.
- b) Delitos relacionados con los libros de a bordo.

- c) Infracciones a la Ley de Reserva de Cabotaje.
- d) El propietario o encargado de un aeródromo privado que infringe los reglamentos sobre luces y señales y además sobre seguridad que se dicten para estos aeródromos.
- e) Delito de vuelo en zonas prohibidas.
- f) Violación de normas de carácter militar.

## CAPITULO CUARTO

### LEYES VIGENTES DE LA NAVEGACION AEREA NACIONALES E INTERNACIONALES

LEGISLACIÓN MEXICANA SOBRE ACTOS DELICTIVOS  
EN LA AVIACIÓN CIVIL.

LEYES VIGENTES A LA NAVEGACIÓN AÉREA EN --  
OTROS PAÍSES.

ANTECEDENTES DE ACTOS DELICTIVOS EN LA AVIA  
CIÓN CIVIL.

## CAPITULO CUARTO

LEYES VIGENTES DE LA NAVEGACION AEREA  
NACIONALES E INTERNACIONALES

## LEGISLACION MEXICANA SOBRE ACTOS DELICTIVOS EN LA AVIACION CIVIL.

La primera referencia sobre la legislación de la navegación aérea la encontramos en el artículo 73 fracción XVII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que establece:

El Congreso de la Unión tiene facultad para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre postas y correos; para expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal:

En la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal encontramos los preceptos en que el Poder Ejecutivo de la Unión faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que actúe en su representación sobre el transporte aéreo.

Las facultades mencionadas se encuentran contenidas en el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y que son las siguientes:

A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes le corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

Fracción 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.

**Fracción V.-** Otorgar permisos y negociar convenios para la operación de líneas aéreas internacionales.

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

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

**Fracción VIII.-** Organizar trabajos y servicios meteorológicos de acuerdo con los últimos adelantos científicos, destinados a la información y seguridad de la navegación aérea en la República.

**Fracción 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

**Fracción XVI.-** Determinar los requisitos que deben 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.

Promulgándose la Ley de las Vías Generales de Comunicaciones y Transporte, publicada en el Diario Oficial el 19 de febrero de 1940, expedida el 30 de diciembre de 1939, por el entonces presidente de México D. Lázaro Cárdenas, con dicha ley se abrogó la del 29 de agosto de 1932, que a su vez abrogó la del 29 de agosto de 1931.

Tenemos como auxiliares de la legislación aérea:

El Código Aduanero, el Código de Comercio, el Código Fiscal, el Código Sanitario, el Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, el Código Federal de Procedimientos Civiles, la Ley General de Población, la Ley Federal del Registro de Vehículos, la Ley Federal Forestal, la Ley General de Bienes Nacionales, el Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, la Ley de Vías Generales de Comunicación y la Jurisprudencia, consistente ya sea en sentencias dictadas por los Tribunales Federales o por Ejecutorias de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, cuyo contenido se relaciona con el Derecho Aéreo.

De las anteriores leyes y Códigos nos referimos únicamente al Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, así como a la Ley de Vías Generales de Comunicación, ya que en estos ejemplares encontramos las figuras delictivas, así como sus sanciones que nos corresponde tratar, referentes a la regulación del Derecho Aéreo Mexicano.

Uno de los conceptos más importantes lo encontramos contenido en el artículo 5 del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales:

"Se considerarán como ejecutados en territorio de la República:"

- I.- Los delitos cometidos por mexicanos o por extranjeros en alta mar, a bordo de buques nacionales.

II.- Los ejecutados a bordo de un buque de guerra nacional surto en puerto o en aguas territoriales de otra nación. Esto se extiende al caso de que el buque sea mercante; si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenezca el puerto.

III.- Los cometidos a bordo de un buque extranjero surto en puerto nacional o en aguas territoriales de la República, si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido no fueran de la tripulación. En caso contrario, se obrará conforme al derecho de reciprocidad.

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

V.- Los cometidos en las embajadas o legaciones mexicanas.

En la fracción IV se habla de casos análogos. Cabe aclarar que el legislador lo está aplicando para evitar una innecesaria repetición de situaciones. No se trata del método analógico prohibido de la Constitución en su artículo 14 párrafo tres, sino de un caso de reenvío donde las situaciones deben ser las mismas e idénticas, y no parecidas o análogas.

La facultad para aplicar leyes especiales en los casos en que se cometa un delito no previsto en el Código Penal, se estipula en su artículo 6, siendo éste el caso de la Ley de Vías Generales de Comunicación de la que más adelante hablaremos.



El concepto de 'Piratería' contenido en el artículo 146 - del Código Penal en lo conducente a las aeronaves, se concreta única y exclusivamente al delito cometido por aeronaves mercantes de cualquier nacionalidad o de ninguna; es decir, que se trata de una aeronave que preste servicio de transporte de bienes o carga en los términos de la legislación mercantil, excluyendo aeronaves que no tengan este carácter, siendo así un delito específico con características propias.

En el caso de destrucción parcial o total por medio de explosivos o materias incendiarias, o por cualquier otro medio de una aeronave que se encontrara ocupada por una o más personas, se le aplicará prisión de 20 a 30 años; en el caso de que no se encontrara ocupada por persona alguna, la pena será de 5 a 20 años de prisión. Estas sanciones se encuentran contenidas en el artículo 170 párrafos I y II, del Código Penal.

El párrafo III del mismo artículo sanciona el apoderamiento ilícito de aeronaves, con pena de 5 a 20 años sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos al que hiciere -- cambiar de destino de la aeronave, valiéndose de amenazas, violencia, intimidación, o por cualquier otro medio ilícito, o la hiciere desviar de su ruta. Este concepto se adicionó al artículo 170, en el año de 1968, en vista de la necesidad de regular estos hechos antijurídicos que como hemos visto han tomado gran auge en la actualidad.

A continuación nos referiremos a la Ley de Vías Generales de Comunicación vigente, con reformas del 30 de Diciembre de 1949.

El Libro IV contiene las disposiciones aplicables a las comunicaciones aeronáuticas. En su artículo 306 establece que el espacio situado sobre el territorio mexicano, está sujeto a la soberanía nacional y que el territorio nacional comprende -

la extensión terrestre de los Estados Unidos Mexicanos, las -- aguas territoriales e islas adyacentes en ambos mares, la Isla de Guadalupe y las de Revillagigedo, situadas en el Océano Pacífico.

En su artículo 309 expresa que 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 territo- rio 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 ex- tranjero subyacente.

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

Son aplicables a la navegación aérea civil, las disposicio- nes que sobre nacimientos o defunciones a bordo de un buque me- xicano, establece el Código Civil para el Distrito Federal.

Como vemos en la fracción I del artículo anterior, para - conocer de los hechos delictivos ocurridos a bordo de una aero- nave mexicana, aunque hayan ocurrido en territorio extranjero, el Estado Mexicano se acoge a las reglas de la competencia del Estado de matrícula, con la salvedad de que los efectos de es- tos actos atenten contra la seguridad o el orden público del - Estado extranjero.

En la fracción II, el Estado determina su competencia por los resultados que tenga la acción delictiva, es decir, cuando

el acto delictivo, a pesar de ocurrir en cualquier aeronave en territorio extranjero, produzca o pretenda que tenga efectos en el territorio mexicano.

En el Libro VII, capítulo único, "Sanciones" tipifica algunos entre delitos y faltas o contravenciones administrativas, o sea aquellos actos ilícitos sancionados por los órganos jurisdiccionales y aquellos actos sancionados por autoridades administrativas.

Sobre los delitos contemplados y regulados por la Ley de Vías Generales de Comunicación, podemos agruparlos de la siguiente manera:

- 1.- Aquellos que atentan contra la seguridad en vuelo.
- 2.- Aquellos que atentan contra la seguridad de terceros en la superficie.
- 3.- Aquellos que atentan contra la seguridad de la infraestructura aérea, y
- 4.- Aquellas infracciones que impiden el desarrollo normal del transporte aéreo.

#### Delitos contra la Seguridad de Vuelo:

El delito de conducción de aeronaves en estado de intoxicación, se contempla en los artículos 556, fracción VII y 565, fracción II, en donde se estipula que por tripular el piloto o comandante una aeronave civil en vuelo, en estado de intoxicación alcohólica, se impondrá una sanción de prisión de 6 meses a 5 años y multa de 50 a 5,000 pesos, sin perjuicio de la revocación de la licencia. Igual sanción se impondrá a cualquier miembro de la tripulación del vuelo que se encuentre en el mismo caso.

Analizando los conceptos anteriores podemos decir que el legislador se ha autolimitado al considerar únicamente la intoxicación alcohólica, y no considerar cualquier intoxicación producida por drogas o estupefacientes.

En la fracción IX del artículo 556, en relación con la fracción I del artículo 565 y artículo 563, se señala la misma sanción para el comandante de la aeronave que permita que un miembro de la tripulación de vuelo, en estado de intoxicación, participe en la maniobra de vuelo.

El artículo 324 fracción III, prohíbe la transportación de personas en estado de embriaguez o bajo efectos de estupefacientes. En este concepto no se estipula la sanción que debe imponerse a quien desobedezca esta prohibición, por lo que creemos que se puede suplir con lo que señala el artículo 590, en que se faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a sancionar con multa hasta de 50 mil pesos.

En el caso de abandono ilícito de aeronave, los artículos 555 fracción II y 556 fracción VII, se prescribe prisión de 6 meses a 5 años y multa de 50 a 50,000 pesos, y revocación de la licencia respectiva para el piloto o comandante de una aeronave civil que abandone a ésta, a la tripulación, pasajeros o la carga y demás efectos en un lugar que no sea el de la terminal de vuelos, sin causa justificada.

La transportación prohibida se sanciona en la fracción V del artículo 556, en relación con la fracción I del artículo 565, donde se señala como sanción para el piloto o comandante de una aeronave civil que transporte armas, artículos peligrosos, inflamables, explosivos y otros semejantes, sin la debida autorización, la cantidad de 50 a 5,000 pesos de multa, prisión hasta de 6 meses, sin perjuicio de la suspensión, hasta por 6 meses, de la licencia conforme al artículo 663.

Este concepto no prevee que los miembros de la tripulación o pasajeros puedan transportar objetos peligrosos sin conocimiento del comandante, restándole cierta eficacia, pues deberían ser considerados para que puedan ser sujetos de sanción.

En la conducción de aeronaves reparadas sin autorización, el artículo 556, señala que se impondrá multa de 50 a 5,000 pesos y prisión hasta de 6 meses, al comandante o piloto de una aeronave cuando realice vuelos después de que la aeronave haya sufrido reparaciones o modificaciones en sus planeadores, motores o hélices, sin haber pasado la inspección y obtenido la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones, en los términos que establece el reglamento este precepto, se relaciona con el artículo 318.

Las acciones u omisiones del personal aeronáutico de tierra que ponen en peligro la seguridad de la aeronave, son sancionados por el artículo 562 que señala que se impondrá multa de 50 a 50,000 pesos a los miembros del personal técnico de tierra, por los actos u omisiones en el desempeño de sus atribuciones que pongan o puedan poner en peligro la seguridad de la aeronave y de los aeródromos e instalaciones auxiliares.

La falta de cumplimiento en las disposiciones relativas a faros y señales de seguridad en tierra o en las aeronaves por parte del personal encargado de su cuidado, se sanciona en el artículo 568 con prisión hasta de 6 meses.

La denegación de socorro se sanciona en la fracción VII del artículo 555 y en la fracción XVII del artículo 556 se completa este delito. En la primera se impone multa de 50,000 pesos al propietario u operador de aeronaves civiles que se negaran a participar en la operación de búsqueda y salvamento. En la segunda, se impondrá multa de 50 a 5,000 pesos al piloto o

comandante de cualquier aeronave civil que se negare a participar en la operación de búsqueda y salvamento; así mismo se les impondrán multas del mismo monto cuando teniendo conocimiento directo de los accidentes por ser aeronaves de su propiedad o por razones de sus funciones no informen inmediatamente de los mismos a la Secretaría de Comunicaciones, de acuerdo con la fracción VII del artículo 555 y fracción XIII del artículo 556.

En el artículo 569 se menciona que se impondrá multa de 50 a 5,000 pesos o prisión hasta por 6 meses, a cualquier persona que se negare a tomar parte en operaciones de búsqueda o salvamento de aeronaves, si para ello fuera requerido por la autoridad, e igual sanción se aplicara a todo aquel que teniendo conocimiento directo de un accidente aéreo no lo haga saber inmediatamente a las autoridades dependientes de la Secretaría de Comunicaciones mas próximas al lugar del accidente.

La conducción de aeronaves sin certificado de aeronavegabilidad o con certificado falso, tipificado en la fracción I inciso b del artículo 555 señala; se impondrá multa de 250 a 50,000 pesos al propietario poseedor u operador de aeronaves civiles por permitir que la aeronave de matrícula, o cuando ta los documentos estén vencidos o sean falsos. En el párrafo inicial, fracción XII del artículo 556 se señala que se impon drá multa de 50 a 50,000 pesos al piloto o comandante de cualquier aeronave civil que inicie el vuelo sin cerciorarse de la vigencia del certificado de aeronavegabilidad, de la licencia de la tripulación de vuelo y de que la aeronave obste la -- marca de nacionalidad y matrícula.

Estos actos violan lo estipulado por el artículo 316 de la Ley en que se autoriza a la Secretaría de Comunicaciones pa ra expedir el certificado de aeronavegabilidad, como constan--

cia de que la aeronave ha pasado la prueba y el control técnico prescrito, para permitirle volar en condiciones de seguridad -- técnicamente satisfactorias.

Conducción de la aeronave sin la licencia correspondiente. Artículo 555 fracción I, inciso C: Se sanciona al propietario, poseedor u operador de aeronaves civiles que permita que la --- aeronave transite tripulada por personas que carezcan de la licencia correspondiente con multa de 250 a 50,000 pesos; y así - el artículo 556 en su fracción XII, sanciona al piloto o comandante de la aeronave que no verifique la existencia de la licencia de la tripulación con multa de 50 a 5,000 pesos.

La Ley de Vías Generales de Comunicación sanciona en su artículo 324, fracción I, el sobrevuelo en zonas prohibidas, es decir, zonas que han sido declaradas prohibidas a la navegación, por el Ejecutivo Federal y la sanción a esta prohibición se es tipula en el artículo 555 fracción IV, con multa de 250 a - - 50,000 pesos al propietario, poseedor y operador de la aeronave por infringir esta prohibición; y el artículo 565 fracción XI, impone al piloto o comandante que de igual forma infrinja esta prohibición, la multa de 50 a 5,000 y suspensión hasta por 6 me ses de la licencia respectiva.

Delitos que atentan contra la seguridad de los terceros en la superficie.

Como primer delito tenemos el vuelo peligroso:

El artículo 324 en su fracción IV prohíbe realizar los vue los acrobáticos y evoluciones de carácter peligroso sobre las - ciudades y centros de población, y de conformidad con el párrafo inicial y fracción XIV del artículo 556, en relación con la fracción III del artículo 565, se impondrá multa de 50 a 5,000 pesos y suspensión hasta de 6 meses de la licencia respectiva,

al piloto o comandante de cualquier aeronave civil por realizar vuelos acrobáticos razantes o de exhibición en lugares habitados. En el párrafo inicial fracción IV del artículo 555, se impone una multa de 250 a 50,000 pesos, al propietario, poseedor u operador de aeronaves civiles que ordene al comandante o piloto de la aeronave, actos que impliquen violaciones a esta ley o a sus reglamentos.

Echazón prohibida, fracción XV del artículo 556: estipula la multa de 50 a 5,000 pesos al piloto o comandante de cualquier aeronave civil por arrojar o tolerar que innecesariamente se arroje desde la aeronave en vuelo, objetos a la tierra.

En los casos en que tales actos causen daños en la superficie, la responsabilidad de la indemnización recaerá sobre el propietario o poseedor de la aeronave, según las disposiciones del artículo 351, mismas que se fijan conforme al artículo 352.

Delitos contra la seguridad de la infraestructura aérea.

En los casos de destrucción, inutilización o cambio de señales, el artículo 536 impone de 15 días a 6 años de prisión y multa de 10 a 5,000 pesos, al que de cualquier modo destruya, inutilice, quite o cambie una señal establecida para la seguridad de las vías generales de comunicación o medios de transporte, en las cuales está comprendido el transporte aéreo.

En este mismo artículo, párrafo tercero, se castiga con prisión de 1 a 5 años, al que coloque intencionalmente señales que puedan ocasionar la pérdida o grave deterioro del vehículo en circulación. En el caso del párrafo IV se hace constar que si se ocasionaran los accidentes mencionados, se aplicará la regla de acumulación con el delito o los delitos que resulten consumados.



Hay que considerar que este delito puede ser cometido por cualquier persona y no únicamente por el personal aeronáutico.

La falta de cumplimiento de las disposiciones relativas a focos y señales de seguridad en tierra, o de la propia aeronave por parte del personal encargado de su cuidado, es castigado por el artículo 568 con prisión hasta de 6 meses. En este caso, es el personal encargado de ello el único que puede cometer este delito.

Obstrucción de comunicaciones. El artículo 561 dispone -- que se impondrá multa de 250 a 25,000 pesos y prisión de 6 meses a 5 años, a todo aquél que por medio de transmisiones radio técnicas obstruya, interfiera o impida la radiocomunicación -- aeronáutica.

En el artículo 562 se dice que se impondrá de 50 a 5,000 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, siendo este delito la omisión de las comunicaciones debidas, y en igual forma que el anterior, únicamente pueden ser cometidas -- por el personal aeronáutico de tierra.

La obstrucción y destrucción de lugares de tránsito en los aeródromos, es castigado por el artículo 559 en el que se señala que se impondrá multa de 250 a 25,000 pesos o prisión de 6 meses a 5 años, a todo aquél que obstaculice en cualquier forma o lo permita, la pista, andenes o demás lugares de tránsito o de los aeródromos. La comisión del delito puede ser hecha -- por cualquier persona, siendo la pena alternativa, pudiéndose -- infringir de manera directa o indirecta.

En la fracción VII del mismo artículo, se señala que se impondrá multa de 250 a 50,000 pesos al propietario, poseedor u operador de aeronaves civiles, por permitir que su aeronave estorbe o impida el tránsito o la circulación en los aeródromos, imponiéndose la misma sanción por cualquier violación a los reglamentos de los aeródromos, tratándose de empresas de servicios públicos, la sanción será de 5,000 pesos conforme a la fracción IX.

La fracción I inciso 'd', estipula que se impondrá multa de 1,000 a 5,000 pesos a las empresas de servicios públicos de transporte aéreo regular, mexicanas o extranjeras, por no efectuar de manera reglamentaria, la conservación y mantenimiento de sus equipos de vuelo en aeródromos, instalaciones auxiliares y demás bienes que se relacionen con la seguridad y eficiencia del servicio.

El artículo I fracción VIII estipula que el espacio nacional en que transitan las aeronaves, son consideradas vías de comunicación. La fracción I del artículo 2 señala que son partes integrantes de las Vías Generales de Comunicación: los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás dependencias y accesorios de las mismas. En el artículo 533 se impone de 3 meses a 7 años de prisión y multa de 50 a 5,000 pesos, a 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.

En la comisión ilícita de destrucción de una aeronave en donde no se encontrara persona alguna, la sanción que operaría sería la contenida en el artículo 533 de la Ley de Vías Generales de Comunicaciones, o los párrafos II y III del artículo 170 del Código Penal, o sea la pena de 3 meses a 7 años de prisión, según la Ley de Vías Generales de Comunicaciones, o la contenida por el Código Penal, consistente en prisión de 5 a 20 años.

La Ley General de Vías de Comunicación por ser la más reciente publicación, con fecha de 19 de Febrero de 1970, será la aplicable, y no así el Código Penal de fecha 2 de Enero de 1931.

Se impondrá multa de 1,000 a 50,000 pesos a las empresas de servicios públicos de transporte aéreo regular, mexicanas o extranjeras, conforme al artículo 557, incisos:

a) Por llevar a cabo operaciones en violación de las tarifas, itinerarios, frecuencias de vuelo y horarios aprobados por la Secretaría de Comunicaciones;

b) Por negar sin fundamento legal, el libre acceso del público a los servicios;

c) Por incumplimiento de obligaciones contenidas en las concesiones o permisos respectivos y que a juicio de la Secretaría de Comunicaciones, no ameriten declaración de caducidad, rescisión o revocación.

d) Por no efectuar de manera reglamentaria la conservación y mantenimiento de sus equipos de vuelo, aeródromos, instalaciones auxiliares y demás bienes que se relacionen con la seguridad y eficiencia del servicio;

e) Por no seguir las aerovías o no utilizar los aeropuertos que les hayan sido señalados en las concesiones o permisos respectivos.

Y en la fracción II, a las empresas extranjeras de servicio público de transporte internacional, regular o no regular:

a) Cuando por motivo de un vuelo de simple tránsito, embarquen o desembarquen pasajeros, carga o correo;

b) Por llevar a cabo servicio de cabotaje en territorio mexicano.

La fracción III, estipula la misma sanción a las empresas de servicio público de transporte aéreo no regular y aquellas que realicen vuelos especiales de servicio público, por cobrar cuotas inferiores a las contenidas en las tarifas aprobadas para el desempeño del servicio de transporte aéreo regular.

La suspensión, modificación o alteración de marcas de nacionalidad y matrícula. En las fracciones I inciso 'a', II y - III del artículo 555, señalan que se impondrá multa de 250 a - 50,000 pesos al propietario, poseedor u operador de aeronaves - civiles, por permitir que la aeronave transite sin marca de nacionalidad y matrícula; por matricular la aeronave en el registro de otros Estados sin haber obtenido la cancelación de la matrícula de la aeronave, sin autorización de la Secretaría de Comunicaciones.

## LEYES VIGENTES A LA NAVEGACION AEREA EN OTROS PAISES:

### AMERICA.

ARGENTINA.- Regula su Derecho Aéreo en el Código de 1967.

BRASIL.- Unifica el Derecho Aéreo en el Código Brasileño - del Aire, del 18 de Noviembre de 1966 (Decreto Ley No. 32)

CANADA.- Lo contiene en la Aeronautic Act. and Air Regulations de 1952.

CHILE.- Regula el Derecho Aéreo por la Ley de 1931.

ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA.- El Derecho Aéreo es sancionado por la Federal Aviation Act. Of. de 1958.

**NICARAGUA.**- Basa su Derecho Aéreo en el Código de Aviación Civil del 18 de Mayo de 1956.

**PARAGUAY.**- Cuenta con el Código Aeronáutico de 1957.

**VENEZUELA.**- Se regula el Derecho Aéreo por la Ley de Aviación Civil del 10 de Abril de 1955.

## **AFRICA**

**LIBANO.**- Regula su Derecho Aéreo en la Ley de Aviación del 11 de Enero de 1949.

**MARRUECOS.**- Decreto 2-61161, del 10 de Julio de 1962, regulador del Derecho Aéreo.

**TUNEZ.**- Ley 59-76, del 19 de Junio relativa a la navegación aérea.

## **ASIA**

**INDIA.**- El Derecho Aéreo se regula por The Indian Aircraft Act. 1934 y The Indian Aircraft Rules 1937.

**JAPON.**- Basa su Derecho Aéreo en la Civil Aeronautics Law, de 1952 con enmiendas de 1953, 1954 y 1958.

## **EUROPA**

**ALEMANIA.**- Regula su Derecho Aéreo en la Ley de Navegación Aérea del 10 de Enero de 1959.

**BELGICA.**- De igual forma regula su Derecho Aéreo por la Ley de Navegación Aérea del 16 de Noviembre de 1919 y la que la reformó del 7 de Abril de 1936.

**DINAMARCA.-** Ley Reguladora de la Aeronáutica, del 4 de Octubre de 1919.

**ESPAÑA.-** Ley Penal y Procesal Aérea, del 24 de Diciembre de 1964.

**FRANCIA.-** Contiene su Derecho Aéreo en el Código de Aviación Civil y Comercial de 30 de Noviembre de 1955.

**GRAN BRETAÑA.-** Regula su Derecho en el Civil Aviation. Act. de 1949.

**ITALIA.-** Basa su Derecho Aéreo en el Código de la Navegación de 1942.

### **ANTECEDENTES DE ACTOS DELICTIVOS EN LA AVIACION CIVIL.**

El apoderamiento ilícito de una aeronave tiene su origen en el Continente Americano en el año de 1930, tomando auge en 1959, al ser desviado un gran número de aeronaves de la "Compañía Cubana de Aviación", hacia los Estados Unidos generalizando se estos actos a Europa, Asia y Africa.

Datos tomados de la O.A.C.I., "Organización de Aviación Civil Internacional", creada en el Convenio de Chicago de 1914, sobre la navegación aérea, señalan que se ha cometido de Enero de 1969 a Julio de 1970, 120 apoderamientos y 14 sabotajes, -- siendo detenidos 75 de los responsables de la comisión de estos delitos, quedando libres más de 500.

El 3 de Septiembre de 1970, fueron desviados 3 aviones a Europa: El primero un Boeing 747 de "Pamanerican Air Lines", -- que debía cubrir un vuelo regular de Amsterdam a Nueva York, -- con un total de 170 pasajeros, fue desviado de Bagdad, capital

de Irak, llevado de ahí al Cairo, capital de la República Árabe Unida, donde fue destruido, y cuyo valor ascende a los trescientos millones de pesos.

El segundo avión, un Boeing 707, es desviado cuando acaban de despegar del aeropuerto de Frankfurt en la República Federal Alemana, llevando 145 pasajeros y 8 tripulantes hacia Bagdad y de ahí a un aeropuerto situado al sur de Jordania, manteniendo como rehenes a pasajeros y tripulantes, destruyendo la nave con valor de cincuenta millones de pesos.

El tercer avión es desviado del aeropuerto de Zurich con 155 personas a Bagdad y de ahí al Distrito de Jordania, manteniendo como rehenes a los pasajeros y a los tripulantes, destruyendo la aeronave.

#### AERONAVES SECUESTRADAS: TRES EN AMERICA Y UNA EN EUROPA.

"Tegucigalpa, 8 de Diciembre de 1981.- Un grupo de guerrilleros, identificados a última hora como pertenecientes al FMLN salvadoreño, secuestró ayer tres aeronaves de pasajeros de nacionalidad venezolana. Los aeropiratas llevaron primero a dos de las aeronaves a Barranquilla, donde liberaron a 21 pasajeros, y a la otra a Guatemala, donde aún permanece.

Después, las otras dos aeronaves fueron dirigidas a Aruba, lugar donde fueron liberados otros 62 pasajeros, y de ahí se dirigieron al aeropuerto de Tegucigalpa, en donde a cambio de 20,000 galones de combustible, tras de negociaciones, liberaron a otros 20 pasajeros. Al cierre de esta edición, los guerrilleros disponían los aparatos para partir con rumbo desconocido.

Las principales exigencias hechas por los secuestradores aéreos son, para poder dejar en libertad a los rehenes, 10 millones de dólares y la liberación de un grupo de presos políti-

cos. En caso de no llegar a ese acuerdo los terroristas dinamitarán los tres aparatos, con los rehenes en su interior y responsabilizarán de cualquier consecuencia fatal al Gobierno de Venezuela.

Hasta el momento, las informaciones sobre la identidad de los secuestradores no son precisas, unas agencias afirman, se trata de un grupo de guerrilleros puertorriqueños de Liberación Nacional, otras del M19, de Colombia y en Caracas se subraya que son elementos del Frente Farabundo Martí de Liberación Nacional de El Salvador.

Los tres aviones secuestrados, con 310 personas a bordo, de las cuales 61 ya fueron liberadas, porque se trataba de hombres enfermos, mujeres o niños, son: dos DC-9 de la Compañía Aeropostal y un Boeing 727 de AVESA. Fueron desviados de sus rutas domésticas en Venezuela y llevados a la ciudad de Barranquilla, Colombia, y posteriormente llevados a Tegucigalpa, San Salvador y Guatemala.

En la capital guatemalteca, una de las tres naves venezolanas secuestradas llegó a las 17:31 local, al Aeropuerto Internacional La Aurora confirmaron las autoridades gubernamentales de este país.

"El avión se encuentra aislado en mitad de la pista de aterrizaje. No habrá conecciones para los aeropiratas, ya que el gobierno no admitirá chantajes de los secuestradores del avión venezolano" indicó una fuente militar. Anteriormente, las fuerzas de seguridad del país se negaron a recibir el aparato secuestrado. La matrícula de esta nave es la YV74CP.

Otra nave de la Aeropostal aterrizó hoy en la tarde en el Aeropuerto Internacional de Tegucigalpa, la capital de Honduras.



Fuerzas de seguridad custodian el avión y no se sabe cuantas - personas viajan a bordo. El Aeropuerto Nacional se llama "Tecontin".

Respecto al tercer avión, el que aterrizó en San Salvador, poco después de las 17:30 locales, alzó el vuelo en forma inexplicable, con rumbo desconocido. Posteriormente se dirigió a Honduras, donde liberaron a 20 pasajeros, a cambio de que les cargaran 10,000 galones de combustible a cada avión.

#### IDENTIDAD DE LOS TERRORISTAS.

Unas fuentes opinan que comandos guerrilleros del Frente - Farabundo Martí para la Liberación Nacional, fueron los autores del secuestro de los tres aviones, porque los aeropiratas portaban grabadoras y continuamente hacían repetir a los magnetófonos: "El Salvador vencerá". Agregan que pertenecían a la célula guerrillera Manuel Rojas Luzardo.

Pero Jesús Urquilla, portavoz del FMLN, desmintió categóricamente tal versión.

"El pueblo Salvadoreño lucha heroicamente contra la junta militar democristiana y no exporta su acción a ninguna nación - extranjera", agregó Urquilla.

#### MOMENTOS DRAMÁTICOS.

El momento más dramático de la odisea fue cuando bajaron - 10 hombres, 35 mujeres y 7 niños, después de que los tres aviones secuestrados fueron reabastecidos de combustible, un autobús de transportes del Atlántico recogió a los pasajeros, a - - - quiénes se les permitió salir. La torre de control dijo a los guerrilleros que no permitiría el vuelo de los aviones si pre--

viamente no se facilitaba el desalojo de las mujeres, niños y -- los enfermos. Antes de partir las naves, bajó otro pasajero que sufrió un infarto.

"El Comandante Nueve", encargado de las operaciones de los insurgentes, replicó: "No estamos jugando, si no se atienden --- nuestras peticiones, los aviones volarán en pedazos".

También la policía procedió a desalojar un pasillo del --- aeropuerto, que los guerrilleros pidieron fueran retiradas esas personas por creer que se trataba de militares vestidos de civiles.

Las autoridades locales atendieron a las peticiones de los - aeropiratas y les suministraron comida, medicinas y combustible. El gobierno del Departamento del Atlántico, Roberto Paccini, dirigió las operaciones para evitar que el comandante de la segunda brigada utilizara la fuerza.

También los secuestradores recibieron cartas de navegación de los aeropuertos de Centroamérica y el Caribe. Sin embargo, - fueron advertidos que no podrían aterrizar ni en Panamá, ni en - Nicaragua. El gobierno venezolano, aunque condenó el hecho, dijo que lo más importante era salvar las vidas de los pasajeros.

Un avión procedente de Miami aterrizó esta tarde en el Aero - puerto de Santa Marta, Colombia, con varios periodistas.

Los tres aviones despegaron a las 17:00 horas, tiempo de -- México, con destino desconocido. El primer Boeing 727 recibió - el permiso de partir a las 17:05, tiempo de México, el último a las 17:20 horas, también tiempo de México.

El ministro de gobierno, Jorge Mario Eastman dijo esta tarde que el proceso culminó en forma incongruente pero anunció sanciones a emisoras que difundieron "falsas versiones". Dijo que mantuvo línea directa con el Presidente de Venezuela, Luis Herrera Campins y su Ministro del Interior. (Excelsior. 8 de Diciembre de 1982.)

#### ATERRIZAN LAS TRES NAVES EN CUBA: VENEZUELA PEDIRA LA ENTREGA DE LOS MIEMBROS DEL COMANDO.

"La Habana 8 de Diciembre, (PL, AFP; AP, Latin-Reuters y -- ANSA). Fueron puestos en libertad todos los pasajeros y miembros de la tripulación de los tres aviones venezolanos que se--cuestro hace dos días, un comando guerrillero que se autodenomina Solidaridad Internacional. Los tres aparatos aterrizaron en el Aeropuerto Internacional de Cuba, José Martí, anunció una fuente diplomática.

Está añadido que "se seguirán los trámites de rigor".

En Panamá, el embajador de Venezuela, César Rendón Lobera, declaró que "Acudiremos al convenio antisequestro firmado por Cuba para que las autoridades de ese país devuelvan a los se--cuestradores del Boeing 727 y de los dos DC-9".

Expresó Rendón Lobera su confianza para que en esta oca--sión, como ocurrió en otras anteriores, se cumpla con ese convenio firmado por ambos gobiernos.

La cancillería cubana informó a la venezolana que los tres aviones de ese país habían aterrizado en el Aeropuerto Internacional José Martí, dijo el ministro de Información y Turismo de Venezuela, Enrique Pérez Olivares. El ministro agregó que "procurará la más rápida recuperación de los pasajeros y tripulan--

tes, la devolución de las aeronaves y también los culpables del repudiado hecho".

Dirigentes de la compañía AVENSA, propietario de una de -- las aeronaves dijeron que los aviones aterrizaron en la Habana entre las 16 y las 16:23 hora local de hoy.

Precisaron así mismo que "desde hace unos 20 minutos, pasajeros y tripulación están comiendo en un restaurante de la capital cubana y que, si el comandante del avión se encuentra en - condiciones de tripular el aparato, hoy mismo podrán regresar a Caracas".

Existen rumores de que los aeropiratas se habían entregado a la custodia de las fuerzas armadas cubanas de seguridad en el extremo más alejado de la pista.

Las autoridades cubanas siguen observando el mutismo más - completo.

REHENES, A CASA.

"El embajador de Venezuela en Guatemala, Jesús Elías anunció que partió del Aeropuerto Nacional La Aurora, guatemalteco, un avión DC-9, venezolano, después de haber recogido a los 23 - ocupantes del Boeing 727 de AVENSA, liberados por el comando Solidaridad Internacional. El mismo aparato aterrizará en Tegucigalpa para recoger a las 20 personas liberadas allí por los sequestradores de otros dos aviones venezolanos, desviados por - los terroristas".

DESTITUIDO DE SU CARGO.

El vicepresidente de la empresa aérea estatal, Aeropostal Venezolana, Fernando Millares, renunció a su cargo después de -

haber denunciado la víspera, la falta de vigilancia en el Aero puerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía y la falta de los equipos detectores de metales.

El ingeniero Millares hizo estas declaraciones a la tele-visión venezolana momentos después de haberse conocido al se-que-stro de los tres aviones por parte de un grupo de terroris-tas.

Millares admitió que renunció presionado por el ministro de Transportes y Comunicaciones, Vinicio Carrera. Sin embargo algunos medios de comunicación afirman que el ingeniero no ha dimitido.

Por su parte, la agencia DPA afirma que los secuestrado-res de los tres aviones venezolanos actuaron amparados en la -más absoluta seguridad: en el aeropuerto de Caracas, sección -de vuelos nacionales, no funciona el detector de metales y los agentes de seguridad llegan retrasados hora y media a su traba-jo, por regla general.

#### LLEVAN A ATENAS UN JET LIBIO CON 40 PERSONAS.

Atenas, 8 de Diciembre. (AFP, AP, EFE y ANSA).

El avión Boeing 727 de la Compañía Nacional Libia de Avia-ción, secuestrado ayer por tres terroristas libaneses, con más de 40 personas a bordo aterrizó hoy en el Aeropuerto Interna-cional de esta ciudad, luego de que las autoridades locales -fue-ron advertidas por los secuestradores sobre la posibilidad de hacer explotar el aparato.

Los aeropi-ratas tomaron la aeronave cuando efectuaba su -vuelo semanal entre Zurich, Suiza y Trípoli, capital de Libia.

Las autoridades del Aeropuerto informaron poco después de que habían iniciado negociaciones con los secuestradores quienes armados con granadas de mano, exigen víveres para 50 personas y reabastecimiento de combustible para volar hacia un destino no especificado.

Tres aeropiratas árabes amenazaron al capitán del avión -- mientras sobrevolaban la zona de Roma y le ordenaron dirigirse hacia Beirut. El ataque ocurrió alrededor de las 18:00 horas (hora de Greenwich).

El móvil del secuestro es presionar a las autoridades libias para que esclarezcan el asunto de la desaparición del imán Musa Sard, dignatario libanés de la secta musulmana chifta, cuyo paradero se ignora desde 1978, cuando se dirigió a Libia para participar en las ceremonias del aniversario de la revolución encabezada por el coronel Kadafi.

Luego de atravesar el espacio griego, la torre de control del aeropuerto chipriota de Larnaca informó al comandante de -- la nave que las autoridades libanesas habían denegado el permiso de aterrizaje. Pero más tarde se revocó tal decisión, al informarse que el avión sólo tenía combustible para otros veinte minutos de vuelo.

La aeronave tocó tierra libanesa alrededor de las 20:30 -- horas (GMT). Las tropas sirias estacionadas en Líbano con el fin de mantener la paz entre los musulmanes y cristianos, rodearon de inmediato el Aeropuerto de Beirut.

Por medio del aparato de la radio del avión, los secuestradores amenazaron con hacer saltar en pedazos el Boeing y manifestaron que se informe al presidente libio, Kadafi, "que los --

rehenes no serán liberados hasta que sea devuelto el imán - - Sard". También informaron que "a modo de advertencia" hirieron en un pie a uno de los cerca de 50 pasajeros en el avión.

Dicha "advertencia" iba dirigida a las fuerzas de policía de Líbano, que habían apostado efectivos acerca de la aeronave, los cuales fueron retirados.

Los secuestradores, al parecer de nacionalidad libanesa, - exigieron que se llenaran los depósitos de combustible del aparato "so pena de sufrir las consecuencias" y que se dé acceso - a la torre de control a un periodista, ya que al parecer quieren dictarle un comunicado de prensa.

Un responsable del movimiento chifta "Amal", que mantiene comunicación con los terroristas desde la torre, los instó a -- mostrarse humanitarios. Hasta ahora, sólo una pasajera, embarazada, fue puesta en libertad.

Los secuestradores rehusaron negociar con el ministro de - Transportes de Líbano, Elías Hraui, porque - dijeron - el go---bierno libanés "no ha hecho nada por imán Sard". Según ciertas indicaciones recogidas entre quienes han tenido acceso a la - - torre de control, los aeropiratas vacilan entre Teherán y Roma para su nuevo destino.

Los cerca de 900,000 chiftas libaneses forman la secta musulmana más numerosa del país, y están convencidos de que el - imán su máximo dirigente está retenido contra su voluntad en -- Libia.

Según las autoridades libias, el imán salió de Trípoli hacia Roma el 31 de Agosto de 1978. El gobierno italiano afirma que nunca pisó su territorio y desde entonces se ignora su paradero.

## SE ENTREGARON EN DAMASCO LOS SECUESTRADORES DEL AVION LIBIO.

DAMASCO, 10 de Diciembre, (AP).- Uno de los aspectos sobresalientes del secuestro, el lunes, del avión de Aerolíneas Libias por tres chiftas libaneses, fué la resistencia mostrada por el piloto chileno René Bobe, quien se mantuvo al mando del aparato, amenazado a punta de pistola, durante 52 horas, con un recorrido de 12,000 kilómetros y aterrizaje en Líbano, Grecia, Italia e Irán.

El secuestro terminó hoy cuando los activistas musulmanes que se apoderaron del avión para llamar la atención sobre la desaparición en Líbia de su líder religioso, se entregaron a soldados sirios y libaneses, después de tres días en el aeropuerto de Beirut.

El Boeing 727, pilotado aun por Bobe, siguió su viaje poco después a Damasco, donde aterrizó hoy al amanecer con 38 personas a bordo, 27 pasajeros y 8 tripulantes. Las autoridades sirias decretaron un total hermetismo oficial en torno del secuestro.

El avión secuestrado volaba el lunes sobre Italia en viaje de Suiza a Trípoli, cuando fué desviado por sus captores, pertenecientes a la milicia musulmana chifta libanesa "Amal", cuyo líder fundador espiritual, el imán Mussa Sadr, desapareció hace más de tres años. Los seguidores de Sadr afirman que los libios lo secuestraron, cargo que ha sido negado por el régimen de Kadafi.

...En medio de estrictos dispositivos de vigilancia, los tres aeropiratas chiftas que secuestraron un avión libio con 38 pasajeros a bordo, fueron conducidos a la cárcel para ser juzgados. El ejército abandonó el aeropuerto de Damasco. (Excelsior, 11 de Diciembre de 1982).



La palabra secuestro está mal empleada para definir el - - Apoderamiento ilícito de una aeronave, como secuestro de aeronaves ya que existen únicamente los siguientes secuestros:

El código Civil para el Distrito y Territorios Federales - contempla en su Capítulo II, Art. 2539, "El secuestro es el depósito de una cosa litigiosa en poder de un tercero, hasta que se decida a quién deba entregarse".

Artículo 2540 Código Civil, "El secuestro es Convencional o judicial".

Artículo 2541 Código Civil, "El secuestro Convencional se verifica cuando los litigantes depositan la cosa litigiosa en poder de un tercero que se obliga a entregarla, concluido el -- pleito, al que conforme a la sentencia tenga derecho a ella".

Artículo 2544 Código Civil, "Secuestro Judicial es el que se constituye por decreto del juez".

Artículo 2545 Código Civil, "El secuestro judicial se rige por las disposiciones del Código de Procedimientos Civiles y en su defecto por las mismas del secuestro convencional".

El Código Penal para el Distrito y Territorios Federales - tipifica en su Artículo 366 Código Penal para el Distrito.. "Se impondrán de cinco a cuarenta años de prisión y multa de cien a diez mil pesos, cuando la detención arbitraria tenga el carácter de plagio o secuestro, en alguna de las formas siguientes:

I.- Cuando se trate de obtener rescate, o de causar - daño o perjuicios al plagiado o a otra persona relacionada con éste;

II.- Cuando se haga uso de amenazas graves, de maltrato o de tormento;

III.- Cuando la detención se haga en camino público o en paraje solitario;

IV.- Cuando los plagiarios obren en grupo o banda; y

V.- Cuando se cometa el robo de infante, menor de doce años por quien sea extraño a su familia y no ejerza la patria potestad sobre él.

Si el plagiario pone en libertad a la persona secuestrada espontáneamente, antes de tres días y sin causar ningún perjuicio grave, sólo se aplicará la sanción correspondiente a la detención ilegal, de acuerdo con los dos artículos anteriores.

Es el Diccionario del maestro Rafael de Pina encontramos otro concepto, el de Secuestro Conservatorio "Providencia con que se atiende a impedir a un deudor (o de quien se afirma que lo es) que derroche o substraiga en daño al acreedor (o que afirma serlo) los bienes que pudieran en hipótesis ser objeto de ejecución por expropiación y que constituye en este sentido la garantía genérica del crédito.

De lo anterior se deduce que no existe el secuestro de aeronaves al no estar contemplado por ninguna de nuestras leyes.

## CAPITULO QUINTO

### CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE AVIACION CIVIL

CONVENIO SOBRE ALTA MAR DE GINEBRA DE ABRIL DE 1958.

ANTECEDENTES DEL CONVENIO DE TOKIO

CONVENIO DE TOKIO DE 1963

LEY CUBANA SOBRE SECUESTROS DE AERONAVES DE 19 DE SEPTIEMBRE DE 1969.

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

CONVENIO DE MONTREAL PARA LA REPRESION DE ACTOS EN CONTRA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL, FIRMA DO EL 23 DE SEPTIEMBRE DE 1971.

## CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE AVIACION CIVIL

### GENERALIDADES:

Antes de entrar de lleno al tema de los Convenios Internacionales aplicables al Derecho Aéreo, definiremos lo que es un Convenio:

El Código Civil para el Distrito Federal, estipula en su artículo 1792, que el "Convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, modificar o extinguir obligaciones.

### ELEMENTOS:

Capacidad, Consentimiento, Objeto.

Para el maestro César Sepúlveda el "Convenio son los acuerdos entre dos o más Estados soberanos para crear, modificar o extinguir una relación jurídica entre ellos".

### CARACTERISTICAS:

a) El Estado debe tener la capacidad, la cual es atributo propio de la soberanía de los mismos, pues sólo los Estados soberanos pueden concretar Convenios:

b) Debe existir consentimiento, que debe ser expresado por los órganos de representación competente del Estado, los cuales están señalados en el Derecho Interno de cada Estado;

c) El objeto debe ser lícito y esa licitud debe ser tanto con respecto al Derecho Internacional como al Derecho Interno.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos - en su artículo 76 fracción I:

" Son facultades exclusivas del senado:

Analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal con base a los informes anuales que el Presidente de la República y el Secretario del despacho correspondiente, rindan al Congreso: además, aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que celebre el Ejecutivo de la Unión.

El artículo 89 fracción X de la Constitución Política, estipula:

"Las facultades y obligaciones del Presidente, son las siguientes:

Fracción X. Dirigir las negociaciones diplomáticas y celebrar tratados con las potencias extranjeras, sometiénolos a la ratificación del Congreso Federal".

Y de igual forma el artículo 133 señala:

"Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley 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.

## CONVENIO SOBRE ALTA MAR DE GINEBRA DE ABRIL DE 1958.

En los artículos del 15 al 21 encontramos el delito denominado piratería, que es aquel acto ilegal cometido en contra de una aeronave o un buque privado.

**Constituyen actos de piratería:**

1) Todo acto ilegal de violencia, de detención o de depreciación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigido:

a) Contra un buque o una aeronave en alta mar 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 jurisdicción de ningún - Estado.

También se considerará como piratería todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave cuando el que lo cometa tenga conocimiento de que la aeronave o el buque están considerados como piratas.

Aquellas acciones que tengan por objeto incitar o ayudar - intencionalmente a cometer actos, antes mencionados en los - párrafos 1 y 2 del presente artículo.

El artículo se refiere a los actos cometidos por un buque de guerra o un buque del Estado o una aeronave del Estado cuya tripulación se ha amotinado y apoderado del buque o de la aeronave y que igualmente se considerará como piratería.

Se considerarán buques y aeronaves piratas los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran, a cometer cualquiera de los actos previstos por el artículo 15, así mismo se considerarán también los buques y aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos, mientras se encuentran bajo el mando efectivo de las personas culpables de esos actos.

Para efectos de conservación o pérdida de la nacionalidad se regirá por la ley del Estado que la haya concedido; así un buque o aeronave podrá conservar su nacionalidad, no obstante haberse convertido en buque o aeronave pirata.

Artículo 19.- Todo Estado puede apresarse en alta mar, o en cualquier otro lugar no sometido a jurisdicción de ningún Estado, a un buque o aeronave pirata, o a un buque capturado a consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo de dicho buque o aeronave. Los tribunales del Estado que haya efectuado la presa, podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que haya que tomar respecto de los buques, las aeronaves y los bienes, dejando a salvo los intereses legítimos de terceros de buena fé.

En el caso de que un buque o una aeronave sea apresado -- por sospechas de piratería, sin fundamentos suficientes, el Estado que lo haya apresado será responsable ante el Estado de la nacionalidad del buque o aeronave, de todo perjuicio o daños causados por la captura.

Sólo los buques de guerra y las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves del servicio de un gobierno autorizado para ello, podrán llevar a cabo capturas por causa de piratería.

De los anteriores preceptos podemos concluir diciendo que existe un gran parecido con el Capítulo IV del Convenio de Tokio de 1963, en el cual se regula el concepto de apoderamiento ilícito de una aeronave, el cual se lleva a cabo mediante la violencia o intimidación, o bien la interferencia de una aeronave en vuelo.

Creemos que esta Convención fue un antecedente del Convenio de Tokio de 1963 y que los preceptos aquí establecidos han pasado casi íntegros, como ya dijimos, al Convenio de Tokio de 1963 y que más adelante podremos ver.

## ANTECEDENTES DEL CONVENIO DE TOKIO.

Primeras Jornadas Hispanoamericanas de Derecho Aeronáutico, (España).

(Salamanca 26 al 30 de Abril de 1960).

Jurisdicción en materia de Infracciones Cometidas a Bordo de las Aeronaves. (Conclusiones de la Comisión I, aprobada en la reunión plenaria del 30 de Abril de 1960).

PRIMERA.- Es necesario un Convenio Internacional sobre jurisdicción en materia de infracciones cometidas a bordo de las aeronaves.

SEGUNDA.- Para la aplicación del Convenio, la aeronave deberá hallarse:

1.- En vuelo en el espacio aéreo en un Estado distinto del de matrícula;

2.- En vuelo entre dos puntos de los que uno, al menos esté situado fuera del Estado de matrícula;

3.- En vuelo en el espacio aéreo del Estado de matrícula, si tiene lugar un aterrizaje posterior en otro Estado -- Contratante con el delincuente a bordo;

4.- En la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado.



TERCERA.- El Convenio debe aplicarse solamente a las aeronaves civiles, sin incluir las del Estado.

CUARTA.- El Convenio será de aplicación a toda clase de -- infracciones penales.

QUINTA.- Serán competentes las siguientes Jurisdicciones - por el orden de prelación en que se enuncian:

a) La Jurisdicción del Estado Contratante contra cuyos bienes jurídicos especialmente protegidos atente el delito. (Prin-- cipio de la Realidad).

b) La del Estado en cuyo territorio aterrice la aeronave - por primera vez después de cometerse el delito, con el delin--- ciente a bordo, conforme a su ley nacional, tiene competencia - para juzgarlo. (Principio de la Universidad de Intereses de la Represión).

c) La del Estado de nacionalidad de la aeronave. (Princi-- pio del Pabellón).

d) La del Estado en cuyo espacio aéreo se haya cometido el delito. (Principio de Territorialidad).

e) La del Estado de nacionalidad del delincuente. (princi-- pio de la Personalidad Activa).

SEXTA.- La jurisdicción del Estado de matrícula será en todo caso preferente para conocer de las infracciones contra la - disciplina a bordo.

En materia de infracciones contra los reglamentos de vuelo la jurisdicción será atribuida de acuerdo con lo establecido en el artículo 12 de la Convención de Chicago del 17 de Diciembre de 1944, (33).

## CONVENIO DE TOKIO DE 1963

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

Durante mucho tiempo algunos países se han preocupado por tratar de establecer una base legal común para regular los problemas que trae consigo la aviación civil, uno de esos intentos ha sido precisamente el Convenio de Tokio.

#### Antecedentes del Convenio de Tokio:

Se preparó un proyecto de convenio y un informe sobre la condición jurídica de la aeronave en el II período de sesiones plenarias en Montreal de 1958, por el Subcomité Jurídico; posteriormente se prepararon dos nuevos proyectos de convenio Munich 1959 y Roma 1962, los cuales fueron examinados por el Comité en su XIV período de sesiones, celebrado en este país en Agosto - Septiembre de 1962, anunciando que un nuevo proyecto titulado: "Proyecto de convenio sobre delitos y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves", estaba en condiciones de ser presentado a los Estados como proyecto final. Con el objeto de llevar a cabo la discusión final del proyecto para su aprobación y de conformidad con lo dispuesto por la resolución A7-6, el Comité decidió convocar a una conferencia diplomática en la ciudad de Tokio, Japón, en los meses de Agosto-Septiembre de 1963.

---

(33) Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico, Pág. 179, 180.

Finalmente, el Convenio fue firmado en la ciudad de Tokio el 14 de Septiembre de 1963, después de efectuadas las deliberaciones correspondientes. El presente Convenio ha sido ratificado y se encuentra en vigor hasta la fecha por ochenta y seis Estados, entre ellos México.

El presente Convenio consta de siete capítulos, que a continuación comentaremos:

#### CAPITULO PRIMERO.

##### Campo de aplicación del Convenio:

En este capítulo se determina el ámbito material de aplicación del Convenio, es decir, especifica en qué casos y en qué circunstancias se aplicará dicho Convenio.

El Convenio se aplicará a:

a) Las infracciones a las leyes penales.

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

Sobre estos puntos hay que aclarar que no toda infracción o acto ilícito cometido a bordo de la aeronave quedará considerado dentro de la legislación aérea, ya que se puede dar el caso de actos que pueden ser sancionados por el derecho penal común.

El párrafo dos de este convenio nos dice que a reserva de lo dispuesto en el Capítulo III, este convenio se aplicará a --

las infracciones cometidas y a los actos ejecutados por una persona a bordo de cualquier aeronave matriculada en un Estado con tratante, 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.

En este párrafo el convenio se autolimita, ya que omite legislar los momentos en que no ha sido aplicada la fuerza motriz para el despegue y los momentos posteriores al aterrizaje en que ha cesado dicha fuerza. Ya que para los fines del presente Convenio, se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

Por ejemplo, se podría dar el caso del apoderamiento ilícito de una aeronave antes de que a la aeronave se le aplique la fuerza motriz para el despegue.

Exceptuando lo estipulado en el artículo 5 de este Convenio, otro de los requisitos para que se aplique el convenio es que los hechos deben ocurrir en una aeronave que se encuentre sobre alta mar o cualquier otra zona que se halle fuera del territorio de un Estado.

El Convenio no es aplicable a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduana o de policía.

Artículo 2°. Sin perjuicio de las disposiciones del artículo 4°. y salvo que lo requiera la seguridad de la aeronave y de las personas o bienes a bordo, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de que autoriza o exige medida alguna en caso de infracción a las leyes penales de carácter político o basadas en discriminación racial o religiosa.

## CAPITULO SEGUNDO.

## Jurisdicción:

En este capítulo el convenio delimita las facultades de los Estados competentes.

Artículo 3°. 1) El Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo.

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

Al párrafo 1 y 2 se contraponen el párrafo 3 del mismo artículo que dice:

"El presente convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales. Ya que se podría dar el caso de que dos o más Estados resulten competentes para conocer de un mismo caso de relevancia jurídica, en estos casos el convenio no resuelve el problema faltándole efectividad. Así mismo, el Convenio en su artículo 4° especifica en que casos los Estados contratantes pueden interrumpir el vuelo de una aeronave civil para ejercer su jurisdicción penal por actos cometidos a bordo de la aeronave y que son cuando:

a) La infracción produce efectos en el territorio de tal Estado;

b) La infracción ha sido cometida por o contra una nacional de tal Estado o una persona que tenga su residencia permanente en el mismo;

c) La infracción afecta a la seguridad de tal Estado;

d) La infracción constituye una violación de los reglamentos sobre vuelo o maniobra de las aeronaves en tal Estado;

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

### CAPITULO TERCERO.

#### Facultades del Comandante de la Aeronave:

Artículo 5°. El Convenio estipula en este artículo que las disposiciones de este capítulo no serán aplicables en los siguientes casos:

a) La infracción u acto que se cometa cuando la aeronave se encuentre:

1.- Sobre alta mar;

2.- Sobre cualquier zona situada fuera del territorio de un Estado.

Y serán aplicables cuando el último punto de despegue o el próximo punto de aterrizaje previsto se hallen en un Estado distinto del de matrícula ó si la aeronave vuela posteriormente en el espacio aéreo de un Estado distinto al de matrícula con la persona que haya o estuvo a punto de cometer una infracción a bordo.

Para los efectos de este capítulo se amplía el criterio de vuelo contenido en el artículo 1° párrafo 3, considerando que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que

cierran todas las puertas externas después del ambarque y el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, las disposiciones de este capítulo continuarán aplicándose a las infracciones y actos cometidos a bordo, hasta que las autoridades competentes de un Estado se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes en la misma.

El comandante como máxima autoridad en la jerarquía del personal de la aeronave, tiene facultades de aplicar ciertas medidas coercitivas provisionales contra los actos que pongan en peligro los bienes jurídicos mencionados, hasta que las autoridades competentes puedan hacerse cargo de la situación, en virtud de que no pueden proteger por hallarse la aeronave en situación que impide el acceso para el desempeño de sus funciones.

Artículo 6° Estas medidas deberán tomarse cuando el comandante tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido o está a punto de cometer cualquiera de los actos que señala el artículo 1°. párrafo 1.

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

Otras atribuciones que tiene el comandante de la aeronave es que puede facultar u ordenar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar la de los pasajeros,

pero no exigírselas, con el fin de tomar medidas coercitivas -  
contra cualquier persona que cometa o pretenda cometer algún -  
acto punitivo; así mismo, cualquier miembro de la tripulación  
o pasajero podrá tomar medidas preventivas razonables sin la -  
autorización del comandante, cuanto tenga razones fundadas pa-  
ra creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la -  
seguridad de la aeronave, de las personas y de los bienes de -  
la misma.

En relación a lo anteriormente estipulado, encontramos --  
que al conceder tales facultades el convenio, a cualquier miem-  
bro de la tripulación y en especial a los pasajeros que sin -  
autorización del comandante y por criterio propio intervengan  
en las circunstancias antes mencionadas, con seguridad se pue-  
den presentar graves conflictos entre las normas jurídicas en  
cuestión y las normas jurídicas de los diferentes Estados con-  
tratantes, ya que quedarían excluidos de responsabilidad en ca-  
so de que existiera procedimiento que se interpusiera en con-  
tra del comandante, de algún miembro de la tripulación o cual-  
quier persona siendo pasajero de la aeronave, por la persona -  
que sufrió el daño en virtud de haber sido sometida a dichas -  
medidas, de conformidad con lo prescrito en el artículo 10 que  
más adelante comentaremos.

Un ejemplo de lo anterior sería: En el caso de que una -  
persona piense según su punto de vista y criterio que otra per-  
sona a bordo de la aeronave en que viajan, trata de apoderarse  
de ésta e intervenga para impedirlo causándole lesiones o al-  
gún daño grave a esta persona, y que después por fallo de las  
autoridades competentes resulta inocente, el individuo afecta-  
do no podrá proceder judicialmente en contra de la persona o  
personas por las que fue agredido con razones infundadas.



Artículo 7°. Las medidas coercitivas impuestas a una persona conforme al artículo anterior, no continuarán aplicándose más allá de cualquier punto de aterrizaje, a menos que;

a) Dicho punto se halle en el territorio de un Estado no - contratante y sus autoridades no permitan desembarcar a tal persona, o las medidas coercitivas se hayan impuesto de acuerdo - con lo dispuesto en el artículo 6°. párrafo 1c), para permitir su entrega a las autoridades competentes, o

b) La aeronave haga un aterrizaje forzoso y el comandante de la aeronave no pueda entregar la persona a las autoridades competentes, o

c) Dicha persona acepte continuar el transporte sometida a las medidas coercitivas.

El comandante de la aeronave tiene la obligación de que -- tan pronto como le sea factible y si es posible antes de aterrizar en el Estado con una persona a bordo sometida a las medidas coercitivas de acuerdo con el artículo 6°. , debe notificar a -- las autoridades de tal Estado el hecho de que una persona se en cuenta a bordo sometida a dichas medidas y las razones de haberlas adoptado.

El artículo 8°. , nos reitera la facultad de desembarcar en el territorio de cualquier Estado en el que aterrice la aeronave a cualquier persona sobre la que tenga razones fundadas para creer que ha cometido o está a punto de cometer a bordo de la - aeronave un acto previsto en el artículo 1°. párrafo 1 b).

El artículo 9°. , es reiterativo del precepto anterior. Como ya habíamos comentado, el artículo 10°. de este Convenio estipula que: el comandante de la aeronave, los demás miembros de

la tripulación, los pasajeros, el propietario, el operador de la aeronave y la persona en cuyo nombre se realice el vuelo, no serán responsables en procedimiento alguno por razones de cualquier trato sufrido por la persona objeto de dichas medidas.

#### CAPITULO CUARTO.

##### Apoderamiento ilícito de una aeronave:

Este acto ilícito que ha tomado gran auge en los últimos tiempos y que pone en peligro los bienes protegidos en este convenio, será analizado a continuación.

Artículo 11°. Este artículo nos especifica que el apoderamiento ilícito de una aeronave se presenta: cuando una persona a bordo mediante violencia, o intimidación, comete el acto de apoderamiento, interferencia o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o sea inminente la realización de tales actos, los Estados contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

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

#### CAPITULO QUINTO.

##### Facultades y obligaciones de los Estados:

Artículo 12°. Todo Estado contratante permitirá al comandante de una aeronave matriculada en otro Estado contratante que desembarque a cualquier persona conforme al párrafo 1 del Artículo 8.

Todo Estado contratante aceptará la entrega del presunto responsable cuando el comandante lo entregue, a tomar medidas de acuerdo con las leyes de dicho Estado manteniéndolo únicamente por el período razonable a fin de permitir la iniciación del procedimiento penal o de extradición, que el Estado tiene la obligación de brindarles a las personas detenidas toda clase de facilidades para comunicarse con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad más cerca, también le corresponde al Estado realizar la investigación preliminar sobre los hechos, al detener al presunto responsable, notificando la resolución a los Estados interesados indicando si se propone proceder contra dicha persona; además notificará inmediatamente al Estado del que es nacional el detenido.

En caso de que no desee o no pueda el presunto delincuente proseguir el viaje o en caso de que el Estado de aterrizaje rehusara admitirla y se tratare de una persona que no es nacional o residente permanente o al Estado en que inició su viaje aéreo.

Lo anterior no se considerará como admisión en el territorio del Estado contratante interesado a los efectos de sus leyes relativas a la entrada o admisión de personas, y ninguna disposición del presente convenio afectará a las leyes de un Estado contratante que regulen la expulsión de personas de su territorio.

Cualquier persona detenida en los casos antes expuestos, podrá continuar si así lo desea con su viaje lo más pronto posible al punto de destino que elija, siempre y cuando su presencia no sea necesaria, de acuerdo con las leyes del Estado de aterrizaje, para la instrucción de un procedimiento.

Sin perjuicio de lo dispuesto en sus leyes sobre entrada, admisión, expulsión y extradición, el Estado contratante en cuyo territorio sea desembarcado un presunto delincuente le con--

cederá en orden a su protección y seguridad, un trato no menos favorable que el dispensado a sus nacionales en las mismas circunstancias.

#### CAPITULO SEXTO.

##### Otras disposiciones:

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

El Convenio deja las puertas abiertas para que los Estados contratantes procedan discrecionalmente sobre conceder la extradición, en virtud de lo que dice el párrafo 2 del artículo 16°.: "Ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de crear una obligación de conceder la extradición".

Viéndose la posibilidad con ello, de reducir la eficacia del mismo Convenio.

Artículo 17°. Al llevar a cabo cualquier medida de investigación o arresto, o al ejercer de cualquier otro modo de jurisdicción en materia de infracciones cometidas a bordo de una aeronave, los Estados contratantes deberán tener muy en cuenta la seguridad y demás intereses de la navegación aérea, evitando el retardar innecesariamente a la aeronave, los pasajeros, los miembros de la tripulación o la carga.

En el caso de que varios Estados contratantes constituyan organizaciones de explotación en común u organismos internacionales de explotación, que utilicen aeronaves no matriculadas en un Estado determinado, designarán, según las modalidades del caso, cuál de ellos se considerará como Estado de matrícula para

los fines del presente convenio y lo comunicarán a la organización de Aviación Civil Internacional, que lo notificará a todos los Estados partes en el presente convenio.

#### CAPITULO SEPTIMO.

##### Disposiciones Finales:

Para que el presente convenio entre en vigor, es necesario que doce Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del convenio, y éste entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día, a contar del depósito del duodécimo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifiquen después de esa fecha, entrará en vigor el nonagésimo día, a partir de la fecha de depósito de su instrumento de ratificación.

La ratificación del Convenio por los Estados signatarios será de conformidad con sus procedimientos constitucionales.

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

En cuanto el presente Convenio entre en vigor, será registrado ante el Secretario General de las Naciones Unidas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

El presente Convenio quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional, dicha denuncia surtirá efectos seis meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la notificación de la denuncia.

Artículo 24°. Las controversias que surjan entre dos o más Estados contratantes con respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no puedan solucionarse mediante negociaciones, se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses, contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje, las partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.

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

Todo Estado contratante que haya formulado la reserva prevista en el párrafo anterior podrá reiterarla en cualquier momento, notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 25°. Con excepción de lo dispuesto en el artículo 24°. el presente Convenio no podrá ser objeto de reservas.

Artículo 26°. La Organización de Aviación Civil Internacional notificará a todos los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados:

a) Toda firma del presente convenio y la fecha de la misma.

b) El depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión y la fecha en que se hizo.

c) La fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con el primer párrafo del artículo 21.

d) Toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción; y

e) Toda declaración o notificación formulada en virtud del artículo 24 y la fecha de su recepción.

México firma el presente Convenio el 24 de Diciembre de 1968 y ratifica su adhesión el 18 de Marzo de 1969.

## LEY CUBANA SOBRE SECUESTRO DE AERONAVES DEL 19 DE SEPTIEMBRE DE 1969.

Como la mayoría de los de apoderamiento ilícito, las aeronaves han sido desviadas a territorio cubano, este país vió la necesidad de regular dicha actividad, creando así la Ley Cubana sobre "Secuestro de Aeronaves".

Las medidas tomadas por el Estado cubano han sido con el propósito de poner fin a esta serie de irregularidades que han venido a tomar auge en nuestra época, y con ello regularizar la navegación aérea y marítima. Contribuyendo así a la reciprocidad e igualdad que asumen otros países.

La Ley Cubana sobre "Secuestro de Aeronaves" publicada el 19 de Septiembre de 1969, es aplicable:

A los actos de apresar, sustraer o apropiarse de una nave aérea o marítima de su ruta o actividades normales mediante en gaño, soborno, violencia, intimidación o en complicidad con cualquier miembro de la tripulación; que ponga en peligro la seguridad de una nave aérea o marítima o de las personas o bie

es a bordo y entre o salga del país con infracción a las normas sobre migración aduanales y de control epidemiológico, veterinario y fito-sanitario nacional o internacional.

Como ya vimos, los autores de los actos mencionados podrán ser reclamados por el Estado afectado, siendo aplicable únicamente sobre bases de igualdad y estricta reciprocidad de los Estados que se vean afectados.

La ley en su artículo cuarto establece que: cuando se trate de nacionales, el Estado cubano se reserva el derecho de - - aplicar las medidas legales que correspondan. El siguiente artículo estipula que: sin perjuicio de lo dispuesto en la presente ley, el Estado de Cuba en ejercicio de su soberanía se reserva la prerrogativa de otorgar derecho de Asilo cuando lo estime justificando a aquellas personas que, por motivos de orden político, arriben a su territorio habiéndose visto en la necesidad de utilizar la vía extrema para eludir un real peligro de muerte o grave presión.

La ley estipula que se aplicará recíprocamente, y únicamente en acuerdos bilaterales, no viéndose obligado el Estado Cubano a acatar acuerdos multilaterales que adopten Organismos Internacionales como la Organización de Estados Americanos o Naciones Unidas.

Algunos de los convenios que el Estado Cubano no ha ratificado son: el Convenio de Tokio, el Convenio de la Haya, el Convenio de Montreal, entre otros.



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

Al observarse la ineficacia del Convenio de Tokio de 1963, se pensó en un texto legal más concreto y eficaz que resolviese el problema que seguía presentándose cada vez con mayor frecuencia; en tal consecuencia se firmó el siguiente Convenio en la Haya el 16 de Diciembre de 1970.

Aquella persona que a bordo de una aeronave en vuelo, se apodere de ésta o ejerza su control mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, o aquella persona que en complicidad material o intelectual del sujeto -- que cometa o intente cometer dichos actos, cometerán los delitos de apoderamiento ilícito de una aeronave o tentativa punible (Art. 1°.)

Para la represión de estos delitos el Convenio ha estipulado en su artículo 2 de los Estados contratantes están obligados a establecer penas severas.

El presente Convenio al igual que el Convenio de Tokio de 1963, ha tomado como concepto de aeronave en vuelo el siguiente: "Se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo después del ambarque". No así en el caso de aterrizaje forzoso, en el que se considera que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave, de las personas y bienes a bordo.

Y de igual forma ha dejado fuera de la aplicación del Convenio, a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduana o de policía.

Será necesario para la aplicación del presente Convenio que el lugar de despegue o de aterrizaje real de la aeronave a bordo de la cual se cometa el delito, esté situado fuera del territorio del Estado de matrícula, ya se trate de una aeronave en vuelo internacional o en vuelo interno.

Por el contrario no será aplicable el Convenio si el lugar de despegue y el de aterrizaje real de la aeronave a bordo de la cual se cometa el delito, esten situados en territorio de los Estados que constituyen organizaciones de explotación que utilizan aeronaves que serán de matrícula común o internacional.

No obstante lo estipulado en el párrafo anterior, se aplicarán los artículos 6, 7, 8 y 10 (sobre la detención y medidas a tomarse con el presunto delincuente), cualquiera que sea el lugar de despegue o de aterrizaje real de la aeronave, si el delincuente o el presunto delincuente es hallado en el territorio de un Estado distinto del de matrícula de dicha aeronave (Art. 3°).

Los casos en que un Estado contratante ejercerá su jurisdicción son:

a) Si el delito se comete a bordo de una aeronave matriculada en tal Estado.

b) Si la aeronave a bordo de la cual se comete el delito, aterriza en un territorio con el presunto delincuente a bordo.

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

En el caso de que el presunto delincuente se halle en un territorio en el que se conceda la extradición, se le exige a este territorio con carácter de obligatorio, que proceda, conforme a un sistema jurídico, a la aprehensión, enjuiciamiento y condena del sujeto que resulte responsable de los actos previstos por el Convenio. De lo anterior resulta que el presente -- Convenio al igual que el Convenio de Tokio de 1963, no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales de cada país o Estado (Art. 4°.)

Los Estados contratantes que constituyen organizaciones de explotación en común del transporte aéreo u organismos internacionales de explotación que utilicen aeronaves que sean objeto de una matrícula común o internacional, designarán, con respecto a cada aeronave, según las circunstancias del caso, el Estado de entre ellos que ejercerá la jurisdicción y tendrá las -- atribuciones del Estado de matrícula de acuerdo con el presente convenio, notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional, que lo notificará a todos los Estados partes en el presente Convenio (Art. 5°.)

El Convenio será aplicable en los Estados Contratantes en cuyo territorio se encuentre el delincuente o el presunto delincuente siempre y cuando se considere que las circunstancias lo justifique procederá a su detención o tomará medidas necesarias. Esta detención, así como las medidas tomadas se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes del mismo Estado, manteniéndose dichas medidas únicamente por el período que sea necesario a fin de -- permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

Así mismo, el Estado procederá a una investigación preliminar de estos hechos, ofreciendo a la persona detenida toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se --

encuentre más próximo, debiendo informar de inmediato al Estado de matrícula de la aeronave, al Estado en donde se tiene la oficina principal o la residencia permanente de una aeronave dada en arrendamiento, como ya dijimos, al Estado del que sea nacional el detenido, y si considera necesario a los demás Estados interesados.

Esta notificación deberá ser hecha sin demora, informando las circunstancias que la justifican y los resultados de la investigación preliminar e indicará si se propone ejercer su jurisdicción (Art. 6°.)

En el caso de que el Estado contratante en el que se encuentra el presunto delincuente no proceda a la extradición, deberá someter el caso a sus autoridades competentes para que se lleve a cabo el enjuiciamiento sin excepción alguna y con independencia de que el delito haya sido o no cometido en su territorio; posteriormente las autoridades competentes deberán tomar sus decisiones en las mismas condiciones que las aplicables a los delitos comunes de carácter grave, de acuerdo a la legislación del Estado (Art. 7°.)

Para los efectos de la Extradición:

a) El delito de apoderamiento ilícito se considerará incluido entre los delitos que dan lugar a la extradición, en todo Tratado de Extradición celebrado entre Estados contratantes.

Los Estados contratantes se han comprometido a incluir el delito como caso de Extradición en todo tratado de Extradición que celebren entre sí en el futuro.

Si un Estado contratante, que se subordine la extradición a la existencia de un tratado, recibe de otro Estado contratante, con el que no tiene tratado, una solicitud de Extradición, podrá discrecionalmente considerar el presente Convenio como la base jurídica necesaria para la Extradición referente al delito. La Extradición estará sujeta a las demás condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido.

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

Para los fines de la Extradición entre Estados contratantes se considerará que el delito se ha cometido, no solamente en el lugar donde ocurrió, sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción de acuerdo con el artículo 4 párrafo 1 (Art. 8°.)

El Estado Contratante se debe encargar de tomar las medidas convenientes para que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control, y deberá facilitar a los pasajeros o a la tripulación la continuación del viaje lo antes posible y devolverá sin demora la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores. (Art. 9°.)

El Convenio en su artículo 10, establece que para la mejor observancia del mismo Convenio, los Estados contratantes deberán prestarse la mayor ayuda posible, por lo que respecta a todo proceso penal relativo al apoderamiento ilícito de una aeronave y además actos contemplados en él, y, como ya hemos visto anteriormente, la ley aplicable para la ejecución de una petición de ayuda será la del Estado requerido. Esto no quiere decir que afectará a las obligaciones derivadas de cualquier tratado bilateral o multilateral que regula en todo o en parte, lo relativo a la ayuda mutua en materia penal.

Como ya hemos visto, es obligación de los Estados contratantes notificar inmediatamente de la detención y circunstancias de las mismas, así mismo es obligación de los Estados contratantes notificar lo antes posible al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con su legislación nacional, cualquier información pertinente que tenga en su poder referente a:

a) Las circunstancias del delito.

b) Las medidas tomadas respecto a las facilidades que deben dar los Estados contratantes para la rápida entrega de la aeronave a sus legítimos poseedores así como la rápida continuación de su viaje a los pasajeros y tripulación.

c) Las medidas tomadas en relación con el delincuente o el presunto delincuente y especialmente, el resultado de todo procedimiento de extradición u otro procedimiento judicial (Art. - 11°.) Y para la resolución de las controversias surgidas entre los Estados contratantes con respecto a la interpretación de este Convenio, al igual que en el Convenio de Tokio de 1963, se someterán a arbitraje a petición de uno de ellos si transcurrido el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje, las partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las partes podrá someter las controversias a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.

Cualquier Estado al momento de la firma o ratificación de este Convenio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado con lo establecido en el párrafo anterior los demás Estados contratantes no estarán obligados igualmente por el párrafo anterior ante ningún Estado que haya formulado dicha reserva, de igual forma el Estado Contratante que --

deseo podrá retirar la reserva antes mencionada en el momento que desee, notificando al Gobierno depositario (Art. 12°)

El presente Convenio estará abierto a la firma de todos -- los Estados en la Ciudad de Washington, Londres y Moscú, para su 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 Soviéticas, a los -- que por el presente se designa como Gobierno depositario.

El Gobierno depositario mantendrá informados a los Estados signatarios de los Estados que se adhieren al presente Convenio y la fecha de la firma, así como de la fecha de depósito de cada instrumento de ratificación o de adhesión de la fecha de la entrega en vigor..

Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor que -- será treinta días después de la fecha en que diez Estados signatarios de este Convenio, principiantes en la Conferencia de la Haya, hayan depositado sus instrumentos de ratificación; para los demás Estados el presente Convenio entrará en vigor en la fecha que resulte de la aplicación de los antes mencionados, o treinta días después de la fecha de depósito de su instrumento de ratificación o adhesión. Si esta última fecha fuese posterior a la primera, los Gobiernos depositarios los 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) (Art. 13°.)

Todo Estado contratante podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación por escrito dirigida a los Gobiernos depositarios. La denuncia surtirá efecto seis meses después -- de la fecha en que los Gobiernos depositarios reciban la notificación (Art. 14°.)

México firmó el Convenio el 16 de Diciembre de 1970 y ratificó su adhesión el 19 de Julio de 1972.

CONVENIO DE MONTREAL PARA LA REPRESION DE  
ACTOS EN CONTRA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL, FIRMADO  
EL 23 DE SEPTIEMBRE DE 1971

El presente Convenio ha querido abarcar todas aquellas figuras delictivas, que de una u otra forma pueden atentar contra la seguridad de la aviación civil y que no encontramos reguladas en los anteriores convenios y así tenemos:

La destrucción de aeronaves, colocación de artefactos, destrucción y daños en las instalaciones de navegación aérea, falsificación e informes falsos así como hechos de naturaleza análoga.

A diferencia del Convenio de la Haya del 16 de Diciembre de 1970, el cual como ya vimos contempla específicamente la figura delictiva del Apoderamiento Ilítico de una Aeronave. Ahora bien, el Convenio de Montreal lo que ha hecho es venir a complementar a los demás Convenios para lograr así una mejor regulación de los delitos en la aviación civil.

Y así vemos que para que se configure el delito en el presente Convenio es necesario:

1.- Que una persona cometa un acto ilícito e intencional y este acto se realice:

a) Contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo; estos actos deben ser de violencia y que por su naturaleza constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave.



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

En el anterior inciso encontramos un nuevo concepto, el de aeronave en servicio. Se considerará que una aeronave está en servicio desde el momento en que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas de un determinado vuelo hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje. El período en servicio se prolongará en cualquier caso por todo el tiempo que la aeronave se encuentre en vuelo, así como el caso de aterrizaje forzoso hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de las personas y bienes a bordo de la aeronave. - (Art. II, párrafo 6).

Así mismo, el que coloque o haga colocar en una aeronave - en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que por su naturaleza constituyan un peligro para la seguridad de las aeronave en vuelo; o aquel que destruya o dañe las instalaciones o servicios de la navegación - aérea o bien perturbe su funcionamiento; si tales actos por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo, o que comunique, a sabiendas, informes falsos, - poniendo con ello en peligro la seguridad de la aeronave en vuelo.

El Convenio ha considerado que comete un delito de igual - naturaleza aquél que sea cómplice de la persona que comete o intenta cometer alguno de los actos antes mencionados.

Sobre el concepto de aeronave en vuelo diremos que es el mismo inserto en el Convenio de Tokio de 1963, como en el Convenio de la Haya de 1970, remitiéndonos a dichos convenios para su estudio (Art. II).

Encontramos que al igual que los Convenios de Tokio y de la Haya, los Estados contratantes se obligan a establecer penas severas para los delitos ya mencionados (Art. III). Así mismo, excluye de la aplicación del presente Convenio a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduana o de policía. - - (Art. IV).

El presente Convenio se aplicará a los incisos a, b, c, e, del párrafo I del artículo I, ya se trate de aeronaves en vuelo internacional o en vuelo interno, únicamente si:

a) El lugar real previsto de despegue o aterrizaje de la aeronave está situado fuera del Estado de Matrícula;

b) El delito se comete en territorio de un Estado distinto del de matrícula de la aeronave (Art. IV párrafo 2).

El Convenio establece que no obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, se aplicará el presente convenio en los casos de los incisos antes citados, si el delincuente o presunto delincuente es hallado en territorio de un Estado distinto del de matrícula de la aeronave (Art. IV párrafo 3).

En los casos de los incisos a, b, c, e, del párrafo I, del artículo I, no se aplicará el presente Convenio si el lugar real o previsto de despegue o aterrizaje está situado en territorio de cualquiera de los Estados contratantes que constituyen organizaciones de explotación en común del transporte aéreo u organismos internacionales de explotación que utilicen aeronaves que sean objeto de una matrícula común o internacional o bien en el Estado que designen entre ellos para que ejerza la jurisdicción que tendrá las atribuciones del Estado de Matrícula (Art. IX), a menos que el delito se haya cometido o el delincuente o presunto delincuente sea hallado en territorio distinto a los antes mencionados (Art. IV Párrafo 4).

En los casos previstos en el inciso d) del párrafo I del artículo I, se estipula que el presente Convenio se aplicará solamente si las instalaciones y servicios de navegación aérea son usados para la navegación aérea internacional (Art. IV. - párrafo 5).

Las disposiciones de los párrafos 2, 3, 4, 5 del presente artículo se aplicarán también en los casos previstos en el párrafo 2 del artículo 1 (Art. IV. párrafo 6).

El Convenio en su artículo V, confiere la facultad a cada Estado contratante de tomar las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos en los casos siguientes:

- a) Si el delito se comete en su territorio;
- b) Si el delito se comete contra o a bordo de una aeronave matriculada en tal Estado;
- c) Si la aeronave, a bordo de la cual se cometa el delito, aterriza en su territorio con el presunto delincuente todavía a bordo;
- d) Si el delito se comete contra o a bordo de una aeronave dada en arrendamiento sin tripulación a una persona que en tal Estado tenga su oficina principal o de no tener tal oficina, su residencia permanente.

Así mismo, cada Estado contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos previstos en los incisos a, b y c del párrafo I del artículo I, así como el párrafo 2 del mismo artículo, en cuanto este último 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 VIII, a los Estados previstos en el párrafo 1 del presente artículo.

Ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales de cada Estado quedará excluida de ser aplicada.

En el caso de las medidas a tomar con el delincuente o presunto delincuente en cuanto a la detención así como asegurar su presencia en dicho Estado, se llevarán a cabo de acuerdo a las leyes del Estado en que se encuentre el delincuente manteniendo se únicamente por el período necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición mediante una investigación preliminar de los hechos.

La persona detenida como delincuente o presunto delincuente tendrá toda clase de facilidades para comunicarse sin demora con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad mas próximo. Así mismo el Estado que detenga a una persona notificada inmediatamente de la detención y circunstancias que la justifican, a los Estados contratantes, al Estado del que sea nacional el detenido y si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados comunicando a dichos Estados los resultados de la investigación y si se propone o no ejercer su jurisdicción (Art. VI).

Si el Estado donde se halle el presunto delincuente no procediera a su extradición, debiera someter el caso a sus autoridades competentes a efecto de enjuiciamiento, sin excepción alguna y con independencia de que el delito haya sido o no cometido en su territorio, las autoridades tomarán su decisión en las mismas condiciones que las aplicables a los delitos comunes de carácter grave, de acuerdo con su legislación. (Art. VII).

Para efectos de la Extradición:

El artículo VIII, establece que los delitos se considerarán incluidos entre los delitos que dan lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados contratantes. Los Estados contratantes se comprometen a incluir los delitos como caso de extradición en todo tratado de extradición que celebren entre sí en el futuro.

Si un Estado contratante subordina la extradición a la existencia de un tratado, recibiera de otro Estado contratante con el que no tiene tratado, una solicitud de extradición podrá considerar discrecionalmente el presente convenio como la base jurídica necesaria para la extradición referente a los delitos, quedando sujeta a las demás condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido.

En el caso de que los Estados contratantes no subordinen la extradición a la existencia de un tratado reconocerán los delitos como caso de extradición entre ellos, sujetos a las condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido, de igual forma entre Estados contratantes, se considerará que los delitos se han cometido no sólo en los lugares donde ocurrieron sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción de acuerdo a los incisos, b, c y d, del párrafo 1 del artículo V.

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

nes del Estado de matrícula de acuerdo con el presente Convenio, que lo notificará a todos los Estados partes en el presente Convenio (Art. IX).

Los Estados contratantes deberán tomar, de acuerdo con el derecho internacional y sus propias leyes, todas las medidas que sean factibles para impedir la comisión de los delitos previstos en el artículo I.

Cuando por la comisión de un delito de los previstos en el artículo I, se produjera retraso o interrupción del vuelo, cada Estado contratante en cuyo territorio se encuentren la aeronave, los pasajeros o la tripulación facilitará a los pasajeros y a la tripulación la continuación del viaje lo antes posible y devolverá sin demora la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores. (Art. X).

Para un mejor resultado, el Convenio ha conminado en su artículo XI a que los Estados contratantes se presten la mayor ayuda posible en lo que respecta a todo proceso relativo a los delitos. En todos los casos, la ley aplicable para la ejecución de una petición de ayuda será la ley del Estado.

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

En el caso de que algún Estado contratante tuviera razones para creer que se va a cometer un delito de los que se ha hecho alusión, proporcionará, de acuerdo con sus leyes nacionales, toda información pertinente de que disponga a los demás Estados mencionados en el párrafo I del artículo V (Art. XII.)

El Estado contratante que tenga en su poder información - referente a: las circunstancias del delito, las medidas tomadas en aplicación del párrafo 2 del artículo X, las medidas tomadas en relación con el delincuente o presunto delincuente, y especialmente, el resultado de todo procedimiento de extradición u otro procedimiento judicial.

Para el caso de que surjan controversias entre dos o más Estados contratantes con respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, el mismo ha estipulado en su artículo XIV, que si dicha controversia no puede solucionarse mediante negociaciones, se sometera a arbitraje, a petición de uno de ellos. 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 la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte. Pudiendo los Estados en el momento de la firma o ratificación de este Convenio o de su adhesión al mismo, podra declarar que no se considerara obligado por lo anterior. Los demás Estados contratantes no estarán obligados por el párrafo anterior ante ningún Estado que haya formulado dicha reserva.

Todo Estado contratante que haya formulado la reserva anterior podrá retirarla en cualquier momento notificándolo a -- los gobiernos depositarios.

El presente Convenio estará abierto a la firma en los Estados participantes en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, celebrada en Montreal del 8 al 23 de Septiembre de 1971. Posteriormente a esta fecha quedará abierto a la firma de todos los Estados en Washington, Londres y Moscú antes de su entrada en vigor todo Estado que no firmare el presente Convenio, de -- conformidad con el párrafo 3 de este artículo, podra adherirse a él en cualquier momento.

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

Entrara en vigor treinta días después de que diez Estados signatarios de este Convenio, participantes en la Conferencia de Montreal, hayan depositado sus instrumentos de ratificación.

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

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

Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, los Gobiernos depositarios los 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).

Todo Estado contratante podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación por escrito dirigida a los Gobiernos depositarios. La denuncia surtirá efectos seis meses después de la fecha en que los Gobiernos depositarios reciban la notificación. (Art. XVI).



México firma el presente Convenio el 25 de Enero de 1973 y ratifica su adhesión el 12 de Septiembre de 1974.

**CAPITULO SEXTO**

**TERRORISMO INTERNACIONAL EN LA AVIACION**

**CIVIL**

## CAPITULO SEXTO

## EL TERRORISMO INTERNACIONAL EN LA AVIACION

## CIVIL

El terrorismo internacional en la aviación civil, se presentó recientemente, tomando en cuenta la evolución que ha tenido la navegación aérea.

El conjunto de actos de violencia cometidos por grupos revolucionarios ha servido de arma en manos de guerrilleros de algunos países, que se han valido de este medio para conseguir los fines que persiguen y que en su gran mayoría son de carácter político, resultantes de conflictos surgidos entre diferentes países.

Sufriendo este fenómeno en la mayoría de los casos gente inocente ajena a toda actividad política, entre ellos niños, mujeres y ancianos.

Como ya vimos, el apoderamiento ilícito de una aeronave ha servido de medio para atraer la atención a nivel internacional -- siendo ésta una manifestación del terrorismo. Otra manifestación es el sabotaje, así como la destrucción de aeronaves.

Logrando el terrorismo internacional en su generalidad el objetivo buscado, como veremos a continuación en algunos ejemplos de casos que han tenido gran renombre:

Uno de estos casos fue el secuestro en el que se vio involucrado uno de los personajes más famosos del Congo (Africa), Moisés Tsohe, Ex-primero Ministro de ese país. Tal hecho lo llevó a cabo un sujeto de nombre Francis Joseph Bodenan, quien llevó al secuestrado a Argelia. Se desconocieron cuáles fueron los móviles en que se basó para secuestrar a este personaje político.

Siendo este suceso la pauta que sirvió a los guerrilleros árabes para llevar a cabo los apoderamientos de aeronaves y -- utilizarlo como arma del terrorismo. Un año más tarde, los -- guerrilleros del Frente Popular para la Liberación Palestina, -- llevaron a sus rehenes a Argelia. Siendo este hecho el que se -- ñala el comienzo de una larga lista de apoderamientos de aero -- naves por parte de los árabes.

Presentándose el primer caso de apoderamiento de una aero -- nave como arma del terrorismo, el 23 de Julio de 1968. En es -- te acto trece terroristas del Frente Popular para la Liberación -- Palestina se apoderaron de un avión B-707 que pertenecía a la -- Compañía Israelí El Al; el avión fue desviado a Argel, en donde -- no se sabía de la llegada de dicho avión, pero este hecho no -- causó sorpresa al existir antecedente del Ex-primer Ministro -- del Congo y considerar Argel que sólo por medio de la violencia -- y de las armas se solucionaría el problema Palestino.

La finalidad que perseguían los guerrilleros árabes median -- te este acto era que el Gobierno Israelí liberase a un número -- indeterminado de árabes que se hallaban presos en las cárceles -- israelíes.

Con este hecho se declaró el terrorismo tomando como medio -- el apoderamiento de aeronaves. Un año después "En el ínterin, -- ejecutaron sus acciones los terroristas árabes en tierra dispa -- rando contra aviones de El Al en dos aeropuertos, primero en -- Atenas, el 16 de Diciembre de 1968 y luego en Zurich, el 18 de -- Febrero del siguiente año". (34).

---

(34) Burquete Chanona, Alberto. El Estado Soberano, los Suje -- tos Internacionales y el Delito de Piratería Aérea, Tesis -- Profesional. Ed. del Autor. México, D.F. 1976. Pág. 83.

El acto llevado a cabo en Atenas fue perpetrado por guerrilleros del Frente Popular para la Liberación de Palestina, de nombre Mahmud Muhammad y Maher Suleiman, quienes fueron hechos prisioneros después de arrojar varias bombas y disparar contra un B-707 de la línea El Al, avión del que pensaban apoderarse para llevarlo a Nueva York. En el caso de Zurich, intervinieron cuatro terroristas quienes a bordo de un automóvil intentaron detener un B-707 que ya rodaba sobre la pista, al cual ametrallaron; tres de los guerrilleros árabes fueron capturados y el tercero fue muerto. Esta actividad resultó de gran provecho para los guerrilleros árabes, ya que al capturar rehenes de nacionalidad Israelí, obtenían la liberación de aquellos árabes que por diversas razones habían sido hechos prisioneros.

Otro acto realizado por guerrilleros es llevado a cabo, en esta ocasión, por elementos de una fracción del Ejército Rojo de Japón, siendo este apoderamiento el primer hecho llevado a cabo en aquél país, pues antes de este acontecimiento el apoderamiento se consideraba por los japoneses, un delito que en forma exclusiva correspondía a los países occidentales. Cabe recordar que aún cuando en Japón (Tokio) se suscribió el Convenio de 1963 en el que como vimos se estipularon medidas para combatir este delito, este país no forma parte de los países signatarios del Convenio.

Los guerrilleros autonombrados "Los nueve samurais" se apoderaron, el 31 de Marzo de 1970, de un B-707 propiedad de las Líneas Aéreas Japonesas (JAL). El avión acababa de despegar de Tokio y su destino era Fukuoka, ciudad que está situada a 880 Km. al oeste de dicha ciudad. El avión fue llevado por los secuestradores a Pyongyang, capital de Corea del Norte, a donde llegaron el sábado 4 de Abril.

Otro acto terrorista fue el de otro grupo autonombrado - "Acción para la Liberación de Palestina" que intentó apoderarse

de un Boeing 707 de la misma línea aérea que el anterior. El aparato se encontraba en el aeropuerto de Munich el 10 de Diciembre de 1970, siendo la intención de los terroristas llevarlo a Libia; entre los guerrilleros que intervinieron en esta acción se encontraban Mohammed Haddim Mohammed Hanafi, Salef-Rahman quienes pretendieron burlar al sistema de seguridad de las autoridades israelíes, por lo que intentaron capturar a los pasajeros en el vestíbulo de tránsito del aeropuerto y pretendían llevarlos en autobús de ahí al avión. El plan fracasó porque los pasajeros opusieron resistencia y los guerrilleros se vieron obligados a disparar en su contra, siendo capturados por la policía alemana. Este fue el único caso de apoderamiento de una aeronave que trató de llevar a cabo este grupo.

El grupo nombrado Frente Popular para la Liberación de Palestina, llevo a cabo un acto terrorista, el 6 de Septiembre de 1970, conocido como el de la "pista revolución", ya que los terroristas construyeron su propia pista a 60 kilómetros de Amann y ahí pretendían llevar los aparatos que capturaban. Esperando los terroristas que entre los pasajeros de estos aviones estarían algunos alemanes y suizos que pensaban utilizar como rehenes y que iban a canjear por los terroristas árabes que se encontraban en las cárceles de Munich y Zurich, después del fracaso de los actos terroristas enunciados anteriormente, y los rehenes de nacionalidad Israelí que se encontraban entre los pasajeros, serían canjeados por los árabes detenidos en Israel.

Apoderándose de un DC-8 de la línea Swizair que venía de Zurich y que fue desviado sobre cielo francés, unos minutos más tarde un B-707 de la compañía TWA que provenía de Frankfort era capturado. Finalmente un jumbo jet que llevaba a bordo 140 pasajeros fue desviado al Cairo, donde posteriormente los terroristas lo dinamitaron. El avión de El Al del que se apoderaría

la terrorista Leila Khaled, no fue desviado gracias a las medidas de seguridad adoptadas por Israel. Leila Khaled fue hecha prisionera, en tanto que su compañero resultaba muerto en la acción.

Al tener los terroristas los aviones en su poder, dieron a conocer sus condiciones, en ultimatum dirigido a Londres, Bonn y Berna, indicando que los rehenes no serían liberados más que a cambio de sus militantes detenidos en Europa. Los tres Gobiernos estuvieron dispuestos al canje.

El 8 de Septiembre de 1970, el grupo que comandaba el doctor Habache se apoderó de un avión que con éste sería el cuarto en ese corto lapso. El aparato era de la compañía británica BOAC, el cual fue llevado a la pista revolución; con este nuevo avión los terroristas aseguraban el cumplimiento de sus pretensiones. Una vez que éstas fueron satisfechas, los terroristas liberaron a los rehenes poco a poco y el 11 del mismo mes dinamitaron los tres aviones en la pista revolución, siendo este suceso el más sobresaliente en la historia de los apoderamientos ilícitos de aeronaves.

Recordemos el acto terrorista llevado a cabo en los Juegos Olímpicos de Munich aquel 5 de Septiembre de 1972, en el que murieron 11 atletas israelíes, un policía alemán y dos terroristas del grupo terrorista autonombrado "Septiembre Negro".

Los terroristas fueron detenidos por la policía en Libia, esperando como respuesta a estos acontecimientos que el grupo Septiembre Negro se apoderara de rehenes para obligar a Alemania Occidental a otorgar la libertad de los prisioneros.

Este hecho no se hizo esperar; el 29 de Octubre se apoderaron de una aeronave que fue llevada a Trípoli, consiguiendo por este medio sus propósitos de liberar a los terroristas árabes.

## CONCLUSIONES

PRIMERA.- EL DERECHO AÉREO TOMA GRAN IMPORTANCIA GRACIAS A LOS AVANCES TÉCNICOS OBTENIDOS EN LA NAVEGACIÓN AÉREA. - ESTA IMPORTANCIA SE PROYECTA A PARTIR DEL SIGLO - - XVIII, ESPECÍFICAMENTE EN 1784, FECHA EN QUE SE DICTÓ LA PRIMERA NORMA PARA QUE LOS AEROSTATOS NO SE -- ELEVEN SIN AUTORIZACIÓN PREVIA.

SEGUNDA.- LA CONVENCIÓN DE PARÍS DE 1919, SE CONSIDERA LA MÁS IMPORTANTE PARA EL DESARROLLO DEL DERECHO AÉREO, POR CONSTITUIR LA PRIMERA REGLAMENTACIÓN DE LOS PRINCI-- PIOS E INSTITUCIONES BÁSICAS SOBRE EL TEMA, YA QUE - PRECEDE A TODA ORDENACIÓN DE CUALQUIER PAÍS.

TERCERA:- EL ESPACIO ES SUSCEPTIBLE DEL DERECHO, AL TOMAR COMO BASE LA SOBERANÍA DE LOS PAÍSES, SOBRE EL MISMO.

CUARTA.- LA TÉCNICA TAN AVANZADA QUE ALGUNOS PAÍSES HAN ALCANZADO EN LA FABRICACIÓN DE SUS AVIONES, HA MOTIVADO - QUE EL SOBREVUELO DE ZONAS Y TERRITORIOS PROHIBI-- DOS SE LLEVE A CABO CON IMPUNIDAD, YA QUE LAS AERONAVES ALCANZAN ALTURAS Y VELOCIDADES QUE NO PUEDEN SER REGISTRADAS POR LOS RADARES Y POR TAL MOTIVO LA VIGILANCIA DE LOS PAÍSES ES NULA, PROVOCANDO CON ELLO LA VIOLACIÓN DE LA SOBERANÍA EN EL ESPACIO.

QUINTA.- LOS DELITOS EN MATERIA AERONÁUTICA SON AQUELLOS QUE - NACEN ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE DE LA ACTIVIDAD AVIATORIA CONSISTENTE EN LOS ACTOS U OMISIONES QUE ATENTEN CONTRA LOS BIENES JURÍDICOS TUTELADOS POR EL DERECHO AÉREO.



SEXTA.- LAS SANCIONES PENALES EN MATERIA AERONÁUTICA TIENEN CARACTERÍSTICAS PROPIAS RESULTANTES DE LA NATURALEZA DE ESTA MATERIA.

SEPTIMA.- LA EFICAZ APLICACIÓN DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE LA MATERIA, GENERALMENTE CELEBRADOS BAJO BASES DE BUENA FE, POR LOS PAÍSES QUE LOS HAYAN SUSCRITO Y RATIFICADO TRAERÁ COMO RESULTADO LA DISMINUCIÓN DE ACTOS DELICTIVOS EN CONTRA DE LA AVIACIÓN CIVIL.

POR LO TANTO SE HACE NECESARIO BUSCAR LOS MEDIOS PARA QUE ASI SEA A TRAVÉS DE UNA CONFERENCIA INTERNACIONAL CONVOCADA POR LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL.

OCTAVA.- ES NECESARIO REVISAR LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD ESTABLECIDAS EN LOS AEROPUERTOS PARA EVITAR EL APODERAMIENTO ILÍCITO DE AERONAVES Y EN GENERAL DE LOS DELITOS CONTRA LA AVIACIÓN CIVIL, YA QUE HECHOS RECIENTES DEMUESTRAN QUE NO HAN SIDO EFICACES Y POR SER EL PRINCIPAL MEDIO PACÍFICO PARA EVITAR ESTAS ACTIVIDADES. OTRA MEDIDA SERÍA LA APLICACIÓN DE PENAS Y SANCIONES SEVERAS A LOS CULPABLES DE HECHOS DELICTIVOS AVIATORIOS, PREVIAMENTE ESTUDIADOS Y ESTABLECIDOS POR LOS PAÍSES PARA CUMPLIR UNA OBLIGACIÓN CONVENIDA INTERNACIONALMENTE.

LA PRIMERA MEDIDA VIENE A SER MÁS EFICAZ POR SER DE CARÁCTER PREVENTIVO, EN RELACIÓN A LA SEGUNDA QUE ES REPRESIVA Y CON POSTERIORIDAD AL HECHO DELICTIVO.

## BIBLIOGRAFIA

## LIBROS

CASTELLANOS TENA, FERNANDO

LINEAMIENTOS ELEMENTALES DE DERECHO PENAL, 7A. ED., EDITORIAL PORRUA, S.A., MÉXICO 1975.

ESCALADA VIDELA, FEDERICO

DERECHO AERONÁUTICO TOMO I; VICTOR P. DE ZAVALIA, EDITOR. BUENOS AIRES, ARGENTINA 1969; TOMO II; VICTOR P. DE ZAVALIA, EDITOR. BUENOS AIRES, ARGENTINA 1970; TOMO IV; VICTOR P. DE ZAVALIA, - EDITOR, BUENOS AIRES, ARGENTINA 1976.

FRANCOZ RIGALT, ANTONIO

PRINCIPIOS DE DERECHO AÉREO, SAN LUIS POTOSI, MÉXICO 1939.

GAY DE MONTELLA, RAFAEL

PRINCIPIOS DE DERECHO AERONÁUTICO, EDITORIAL PALMA, -- BUENOS AIRES, ARGENTINA 1950.

HAMILTON, EDUARDO

MANUAL DE DERECHO AÉREO, ED. JURÍDICA DE CHILE, 2A. ED. - SANTIAGO DE CHILE, 1960.

KARLSON, PAUL

EL HOMBRE VUELA, HISTORIA Y  
TÉCNICA DEL VUELO EDITORIAL  
LABOR S.A. 3A. ED. MÉXICO -  
1949.

LENA PAZ, JUAN A.

COMPENDIO DE DERECHO AERO-  
NÁUTICO, EDITORIAL UNIVER-  
SITARIA DE BUENOS AIRES, --  
1970.

MAPELLI, ENRIQUE Y  
COMES, ROBERTO

CONVENIOS MULTILATERALES --  
SOBRE TRÁFICO AÉREO., 3A. -  
ED. IBERIA, LINEAS AÉREAS -  
DE ESPAÑA, MADRID 1975.

PINA DE, RAFAEL

DICCIONARIO DE DERECHO SA.-  
ED., EDITORIAL PORRUA S.A.  
MÉXICO 1976.

PINO MUÑOZ, JACINTO

LEGISLACIÓN AÉREA DE MÉXICO  
Y CENTROAMÉRICA

SEARA VAZQUEZ, MODESTO

DERECHO INTERNACIONAL PÚBLI-  
CO., EDITORIAL PORRUA, S.A.  
MÉXICO 1976.

VALENTE, EDUARDO

MITOLOGÍA CLÁSICA ILUSTRADA,  
 TRADUCCIÓN CASTELLANA Y PRÓ-  
 LOGO, EDITORIAL VERGARA, BAR  
 CELONA, 7A. ED. 1971.  
 TÍTULO ORIGINAL MYTHOLOGIE -  
 DER GRIECHEN UND ROMER.

## LEYES

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS  
 ESTADOS UNIDOS MEXICANOS DE  
 1917, ED. PORRUA, S.A.  
 MÉXICO 1982.

CÓDIGO CIVIL PARA EL DISTRI  
 TO Y TERRITORIOS FEDERALES,  
 ED. PORRUA,  
 MÉXICO 1980.

CÓDIGO PENAL PARA EL DISTRI  
 TO FEDERAL, ED. PORRUA,  
 MÉXICO 1979.

LEY DE VÍAS GENERALES DE CO  
 MUNICACIÓN, ED. ANDRADE, S.  
 A.  
 MÉXICO 1970.

LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL,  
ED. PORRUA,  
MÉXICO 1979.

## PUBLICACIONES

A.S.A.

ADMINISTRACIÓN AEROPORTUARIA, MÉXICO 1975.  
PERIÓDICO EXCELSIOR,  
REVISTA DEL INSTITUTO DE DERECHO AERONÁUTICO,  
BUENOS AIRES, ARGENTINA.

VADE-MECUM FORENSE

8AVA. EDICIÓN, ED.  
BRASILIA/RIO.