

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

Facultad de Derecho

T E S I S

DERECHO PENAL INTERNACIONAL AEREO

FEDERICO GONZALEZ ANAYA

MEXICO, D. F.

1969





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.

**A MIS PADRES:**

**FEDERICO GONZALEZ AVILA**

**Y**

**GARMEN ANAYA DE GONZALEZ, sin**

**cuyo amor, abnegación y desprendimiento hu-**

**biera sido imposible alcanzar este momento**

**en mi vida.**

A MIS HERMANOS:

Rosa Martha,  
Enrique,  
Luis Manuel,  
Jesús Salvador,  
José Antonio,  
María Eugenia,  
Jorge Javier,  
Bertha Patricia, y  
Hugo Gerardo Vicente,

como un presente de mi cari  
ño de hermano.

A: CONCEPCION ANAYA, en  
quien la abnegación y  
el desprendimiento no  
conocen límites.

A: MARIA DEL CARMEN MORON GAYTAN,  
COMO UNA PRUEBA DE MI AMOR.

AL LIC. MANUEL G. ESCOBEDO, como  
testimonio de mi afecto y admira  
ción.

AL LIC. MIGUEL S. ESCOBEDO, con  
agradecimiento por su constante  
estímulo y ayuda.

AL LIC. JUSTINO LOPEZ MERCADO,  
con estimación.

AL LIC. VICTOR CARLOS GARCIA MO  
RENO, por su comprensión e ines  
timable ayuda en la realización  
de este trabajo.

**A MIS COMPAÑEROS DE TRABAJO,  
COMO TESTIMONIO DE MI AFECTO**

## TEMARIO

- Tema I.- Nociones.
- Tema II.- Historia del Derecho Penal Aéreo.
- Tema III.- Historia del Derecho Penal Aéreo en México.
- Tema IV.- Las Fuentes del Derecho Penal Aéreo.
- Tema V.- Derecho Penal Internacional e Internacional Penal.
- Tema VI.- La soberanía del espacio aéreo.
- Tema VII.- El espacio aéreo mexicano y la aplicación de la -  
Ley Penal.
- Tema VIII.- Algunos criterios doctrinales sobre el conflicto -  
de leyes acerca de delitos cometidos a bordo de -  
aeronaves.
- Tema IX.- Los tratados internacionales sobre la materia.
- Conclusiones.

## TEMA I

### NOCIONES

Es el Derecho Aéreo una rama nueva de la ciencia jurídica que nace a la vida del Derecho con el advenimiento de las máquinas con las que el hombre empezó a surcar los aires, ya por mero deporte, ya por inquietud creadora de nuevos medios de transporte y dominio de la naturaleza aérea soñados desde antiguo.

Así, nos encontramos con que son estos hechos los que al irse generalizando dan lugar, primero a la especulación doctrinal en torno a esta nueva actividad humana, actividad que tarde o temprano adquiere - trascendencia en el mundo del Derecho.

Nace pues a la vida el Derecho Aéreo en el último cuarto del siglo anterior y cobra impulso inusitado a partir de la iniciación del siglo presente con motivo de la intervención en los campos de guerra de los aparatos aéreos.

Cabe apuntar que el desarrollo y progreso aéreos, dan lugar - necesariamente a hechos o actos jurídicos que caen dentro de la esfera del derecho penal, de ahí nuestro interés por tratar esta materia que - consideramos de vital importancia dentro del plano general de estudio - del derecho aéreo, máxime cuando paramos en la importancia y proyección internacional de la rama jurídica que nos ocupa.

La importancia del estudio del derecho aéreo insospechada años atrás es fácilmente comprensible si consideramos que siendo "una creación moderna, obedece a fundamentos nuevos que no han modificado si no que han derrumbado principios jurídicos tradicionales que parecían - inconvencionales, relativos al dominio y uso del espacio. Desde sus primeras manifestaciones apareció de ineficaz limitación a estados determinados y de amplitud que requiere para su desarrollo normas internacionales". (1) De ahí consideramos "que la confección del derecho aéreo tiene que ser esencialmente internacional y vea que esas leyes internacionales habrán de ser impuestas en definitiva, por su propia eficacia, a todos los pueblos y que ha de ser muy diferente con relación a ellos la situación de los Estados que hayan intervenido en su formación, haciendo valer las circunstancias en que respectivamente se encuentren y la de los Estados que se vean precisados a aceptar lo que otros hayan elaborado". (2)

La importancia que reviste el estudio del derecho aéreo a nivel internacional, es más urgente cuanto más se desarrolla la técnica aeronáutica, pues vivimos en una era de sorprendentes avances que no por esperados son menos espectaculares y notables.

La preponderancia que los estados mayor industrializados de la comunidad internacional dan a la supremacía aérea, se manifiesta en

---

1.- Ponte Escartin, Galo. Prólogo a la trad. del libro "Elementos creadores del Derecho Aéreo", de Andrés Henry-Cooaunnier. ed. Reus, España, 1929, p. 10.

2.- Ib idem. P. 13.

los intensos esfuerzos que realizan las grandes y pequeñas empresas nacionales constructoras de aeronaves para dotar a sus respectivos países de aparatos cada vez más perfectos, grandes y veloces que llenen los urgentes requerimientos de nuestra era de rapidéz extrema en las comunicaciones. Aún más, existe ya un antecedente inusitado de cooperación, - precedente en la historia de la aviación comercial moderna. Es este, el proyecto franco-inglés para la construcción del avión comercial de gran capacidad denominado "Concorde".

Sin embargo, cabe apuntar que los mayores progresos y los más reconcentrados esfuerzos se realizan, con detrimento y amenaza de la - paz, en el campo de la aviación militar.

Concluimos pues que se hace necesaria, cada día con mayor urgencia, una labor jurídica de alto nivel en este campo de la ciencia jurídica, labor ésta que se justifica si consideramos que: "la inestabilidad del Derecho Aéreo no es sino la expresión del progreso de la técnica aeronáutica: pues las aeronaves, la infraestructura, la técnica de - la navegación, no cesan de perfeccionarse. En consecuencia esta inestabilidad resulta de una simple comprobación" (3) entre la rapidéz con que la doctrina y los textos legales caen en desuso ante la avasalladora - marcha del avance técnico de la ciencia aeronáutica.

Todo lo anterior nos lleva a la consideración, de que: "Con - la evolución del transporte aéreo y el aumento de pasajeros a bordo de

---

3.- Cartou, Luis. "Droit Aerien". Ed. Themis, 1962, p. 17.

las aeronaves, hay que aceptar la posibilidad de que se cometan más frecuentemente (un) mayor número de delitos, entre ellos algunos que van contra el derecho internacional, lo que significa una mayor importancia práctica y social de la cuestión". (4) Pensemos tan solo en los innumerables problemas causados en la actualidad por la "piratería aérea" y concluiremos sin esfuerzo que se hace necesaria una legislación internacional que ponga coto a esta manifestación delictiva.

#### OBJETO.

El objeto del derecho aéreo está constituido por dos aspectos fundamentales: el primero, relativo al estudio y elaboración de las leyes que deben regir la materia aérea, esto es, las relaciones jurídicas entre los diversos sujetos que intervienen en tal relación. Como lo serán, por ejemplo, la empresa transportante y los pasajeros o aquella y los propietarios de objetos también transportados. A este primer aspecto corresponde también la elaboración de los preceptos jurídico-punitivos, que deben aplicarse a los sujetos activos de las faltas, infracciones o delitos que se cometen a bordo de aeronaves o en ocasión de la navegación aérea.

A esta primera faceta, que podríamos llamar de creación interna, corresponde una segunda que puede ser lo mismo de creación de normas con proyección y observancia internacionales, o bien de adhesión a preceptos creados por otro estado u organismo internacional especializado. En ambos casos se hacen necesarios los convenios internacionales.

---

4.- Francoz Rigalt, Antonio. "Principios de Derecho Aéreo". San Luis Potosí. Ed. Talleres Gráficos del Estado. 1939. p. 133.

DENOMINACIÓN, CONCEPTO Y DEFINICION.

Sobre la denominación que debe ostentar la rama jurídica que nos ocupa, han existido y existen discusiones en cada uno de los autores de la materia y también en las diversas legislaciones nacionales, - así, "la doctrina italiana que tradicionalmente prefiere el nombre de - Diritto Aeronáutico, pues éste" no comprende otras normas que las que - regulan la navegación aérea y por eso -Gay de Montellá- adopta dicha ex presión y no la de Derecho Aéreo, que comprende las prescripciones rela- tivas no sólo a la navegación aérea, sino también las relacionadas con la radiotelegrafía, radiotelefonía. Por su parte Ruiz Moreno agre- ga que técnicamente esta rama debe ser denominada Derecho Aeronáutico, puesto que el aéreo comprenderá en un futuro no lejano a la televisión. Con estos tratadistas, Pietro Cogliolo y los jurisconsultos italianos - que siguen la iniciativa del profesor Ambrosini, aceptan tal denomina- ción y la emplean preferentemente por considerarla más precisa y exclu- yente de todo aquello que no se refiera a la aeronavegación". (5)

"En Francia el nombre usado por la tradición es Droit Aerien"  
(6)

"En los Estados Unidos el término Aviation Law es el más co- rriente, aunque algunos tratadistas prefieren usar Air Law". (7)

---

5.- Francoz Rigalt, Antonio. op. cit. p. 14.

6.- Ambrosini, Antonio. "Instituciones de Derecho de la Aviación". Buenos Aires, 1949, p. 32.

7.- Ib idem. p. 32.

"En Inglaterra son corrientes los términos Law of the air o -  
Air-Law". (8)

La práctica rusa parece mantenerse inequívoca en el nombre -  
"Vozduchnoe Pravo", esto es, Derecho Aéreo.

El español Galo Ponte Escartín reconoce "que tácitamente la -  
generalidad de los escritores y de quienes hablan de esta materia acep-  
tan la denominación Derecho Aéreo -rindiéndose- a la general aceptación  
ya que la cuestión tiene principalmente carácter académico". (9)

Por lo que toca a la doctrina mexicana, Francoz Rigalt nos di-  
ce que acepta la expresión Derecho Aéreo por ser ésta "la consagrada -  
por la costumbre legal", haciendo sin embargo la aclaración de que tal  
expresión sólo es aplicable "a la navegación aérea, ya que colocar den-  
tro de ella la reglamentación del aprovechamiento de las ondas electro-  
magnéticas no es adecuado, pues ello implica confundir el dominio del -  
aire con el éter, el primero punto de sustentación del tráfico aéreo y  
el segundo campo de acción de la telegrafía sin hilos". (10)

Por todo lo antes apuntado emplearemos en este trabajo la de-  
nominación Derecho Aéreo para referirnos a todo lo relativo a la navega-  
ción aérea y al derecho penal aéreo, rama ésta que se forma por el con-

---

8.- Ambrosini, Antonio. op. cit. p. 33.

9.- Ponte Escartín, Galo. op. cit. p. 15.

10.- Francoz Rigalt, Antonio. op. cit. p. 15.

junto de normas jurídica-coactivas que establecen las sanciones aplicables en esta rama del derecho.

Muchas son las definiciones propuestas para el Derecho Aéreo, podríamos decir que son tantas como autores hay en la materia; a continuación transcribimos algunas de las más importantes:

"El Derecho Aéreo 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 personas, las cosas y la tierra". (11)

"Derecho Aeronáutico es aquél que comprende las normas que regulan la navegación aérea". (12)

"Derecho Aéreo es el constituido por las normas que rigen todas las cuestiones relativas a la utilización del aire". (13)

"El Derecho Aéreo es un complejo de normas destinadas a regular todas las relaciones jurídicas que pueden nacer de la navegación aérea y a contener a ésta dentro de los límites que le deben ser impuestos por necesidades de orden público". (14)

- 
- 11.- Cogliolo y Cacopardo. Citados por Rodríguez Juarado en "Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico". p. 24.
  - 12.- Rodríguez Jurado, Agustín. "Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico". 3a. ed. De Palma, Buenos Aires, 1963. p. 24.
  - 13.- Ib idem. p. 15.
  - 14.- Fragali, citado por Rodríguez Jurado, op. cit. p. 24.

Para Tapia Salinas "el Derecho Aéreo es aquél conjunto de normas que se refieren a la navegación aérea y los problemas con ella relacionados". (15)

Para Ambrosini "es la rama del derecho que estudia la regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria así como las relaciones jurídicas, públicas y privadas, nacionales e internacionales a que da lugar la mencionada actividad". (16)

Para Videla Escalada "es el conjunto de principios y normas de derecho público y privado, de orden nacional e internacional que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la circulación aérea y modificadas por ella". (17)

Como se advierte, todas las anteriores definiciones ofrecen un vértice de coincidencia: el control directo mediante leyes imperativas de la navegación aérea. En suma, el Derecho Aéreo es el conjunto de leyes mediante las cuales el Estado rige la navegación aérea.

Una vez definido el Derecho Aéreo, podemos intentar una definición de lo que entendemos por Derecho Penal Aéreo en los términos siguientes: El Derecho Penal Aéreo es el conjunto de normas de carácter público, nacionales o internacionales, mediante las cuales un Estado en

---

15.- Tapia Salinas, Luis "Derecho Aeronáutico", Barcelona. 1944. p.

16.- Ambrosini, Antonio. "Instituciones de Derecho de la Aviación". Buenos Aires. 1949, p. 48 y sig.

17.- Videla Escalada, F. "Derecho Aeronáutico". Buenos Aires, 1948, - p.

particular o bien la comunidad internacional a través de convenios multilaterales, previenen y sancionan los delitos cometidos a bordo de las aeronaves o en ocasión de la navegación aérea.

#### AUTONOMIA

Mucho se ha discutido respecto de la autonomía del Derecho Aéreo desde que la doctrina empezó a ocuparse del tema, habiéndose producido dos corrientes principales. Una, que pugna por la autonomía de esta rama jurídica; la otra que insiste en verla fusionada con el Derecho Marítimo, convertidas ambas en un todo unitario.

"En un sentido lato, resulta difícil hablar de autonomía de una rama del derecho, ya que la ciencia del derecho es una sola, edificada sobre principios generales inalterables e indestructibles dentro de su relatividad" (18) Tiene que ser así, pues considerando que el derecho tiene como finalidad última lo justo, se desprende de ahí su unidad indestructible. "Sin embargo, la naturaleza misma de las cosas y el natural acontecer de los hechos y actos que a ellos se refieren, determinan en ciertos casos la necesidad de construir un edificio jurídico que si bien responde en sus principios esenciales a los generales del derecho, -puesto que de ciencia jurídica se trata- tiene también sus propios principios secundarios y complementarios frente a los generales del derecho, sobre los cuales se estructura para responder a las necesidades que determinan su creación. Solo en tal sentido es posible hablar de un derecho autónomo. Autónomo en cuanto a su funcionamiento

---

18.- Rodríguez Jurado, Agustín. op. cit. p. 9.

independiente, frente a la estructura de otras ramas de la ciencia jurídica, pero nunca en cuanto a los principios generales del derecho". (19)

Así al hablar de autonomía en el campo de la ciencia jurídica debemos siempre distinguir "a qué parte de sus funciones se aplica el término". (20) Ya sean estas funciones de tipo científico, legislativo o didáctico.

"Hemos de aclarar sin embargo, que lo verdaderamente trascendente en este problema es tomar posición en el campo estrictamente científico, que es inmutable, resultante de consideraciones puras y abstractas". (21)

Considerando lo anterior y por lo que se refiere a la autonomía científica del Derecho Aéreo pensamos que los tratadistas que abogan por el tratamiento común de éste con el Derecho Marítimo, ignoran o al menos soslayan "el eminente grado de desarrollo alcanzado por la materia, y semejante posición es ya insostenible, porque implica un verdadero desconocimiento de las soluciones originales consagradas por el derecho aeronáutico, no sólo en el campo científico, sino también en el de su realización práctica; el legislativo". (22)

---

19.- Rodríguez Jurado, Agustín. op. cit. p. 9.

20.- Ib idem, p. 9.

21.- Ib idem. p. 10.

22.- Ib idem. p. 11.

Antonio Scialoja, pertenece en el campo de la especulación - doctrinal a la corriente de fusión que él denomina "Derecho de la Navegación" (23) y que es con mucho la doctrina inspiradora del Código de la Navegación Italiano, de 30 de marzo de 1942. Lo propio podemos decir de la Ley de Vías Generales de Comunicación vigente en México, pues cabe señalar que entre nosotros, tampoco ha alcanzado el Derecho Aéreo la categoría doctrinal y legislativa que le corresponde, acorde con el desarrollo que la materia ha alcanzado en la inmensa mayoría de los países de la comunidad internacional.

La corriente doctrinal que propugna por la autonomía científica de la rama del derecho que nos ocupa arguye en favor de aquella que; "Si en los primeros años de la estructuración del Derecho Aeronáutico - era razonable mirar hacia el Derecho Marítimo para estudiar la posibilidad de adopción de sus soluciones a la nueva ciencia jurídica en formación; hoy día el grado de adelanto alcanzado por el Derecho Aeronáutico, con sus propios principios ya estructurados y consagrados, no justifica la solución preconizada por la escuela napolitana". (24)

Nos adherimos a tal criterio por considerar con Rodríguez Jurado que: "Las diferencias que existen entre el Derecho Marítimo y el Aeronáutico son de tal naturaleza que impiden su estructura conjunta". (25)

---

23.- Rodríguez Jurado, Agustín. op. cit. p. 11.

24.- Ib idem. p. 11.

25.- Ib idem. p. 14.

Por lo que se refiere a la autonomía legislativa puede decirse que la intensidad del tratamiento doctrinal del Derecho Aéreo, tanto como el legislativo, "ha determinado que la materia esté ya estructurada institucionalmente" (26) en el campo de la ciencia del derecho, pues en la actualidad son pocos los países que carecen de leyes especiales "para regular los problemas jurídicos originados por la actividad aeronáutica" (27)

En lo que a América Latina se refiere, existen leyes integrales concernientes al Derecho Aéreo en Argentina, Brasil, El Salvador, Nicaragua, Paraguay, Uruguay y Venezuela. Leyes especiales las encontramos en Chile y Perú. En cuanto a leyes parciales se refiere, Bolivia, Ecuador, Colombia, Cuba, Haití y República Dominicana se cuentan entre las que tienen promulgadas de este tipo.

La Ley de Vías Generales de Comunicación Mexicana caé dentro del campo de las leyes antiautonomistas al estilo de la italiana de 1942, lo que hace exclamar al tratadista argentino Rodríguez Jurado que, "la única excepción aparentemente antiautonomista en América Latina es la Ley General de Vías de Comunicación (sic) de México". (28)

Entre nosotros Francó<sup>o</sup> Rigalt afirma respecto de dicha ley que es "fruto de una labor prudente que no pasó de simple retoque, mo--

---

26.- Rodríguez Jurado, Agustín. op. cit. p. 14.

27.- Ib idem. p. 15.

28.- Citado por Rodríguez Jurado en Teoría y Práctica de Derecho Aeronáutico, p. 15.

dernización y aseo de los principios sobre comunicación aérea -ofrecien- do- nuevamente la Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930". (29)

Por lo que respecta a la autonomía didáctica, esta rama es estudiada en las universidades del mundo, bien concomitantemente con el Derecho marítimo siguiendo la Escuela Italiana, ya de manera autónoma, según el criterio doctrinal y legislativo que impera en la Nación de que se trate.

Entre nosotros esta materia es estudiada en el último año de la carrera de Leyes como materia optativa y contrariamente al criterio legislativo vigente, constituye una rama jurídica que se estudia separadamente del Derecho Marítimo bajo el nombre de Derecho Aéreo y Aeronáutico.

#### RELACIONES CON OTRAS RAMAS JURIDICAS.

"El Derecho, perteneciendo dentro del campo científico al grupo de las ciencias sociales y teniendo por objeto el estudio del hombre en la sociedad es único, es uno sólo; pero como tal, se relaciona no sólo con otras ciencias que han partido del mismo grupo, como la moral, la economía política, la historia y la sociología, sino que se diversifica diferenciándose en ramas especiales con aspectos diferentes que se originan con el progreso del grupo y que tienen por objeto asegurar la conservación y el desenvolvimiento armónico de los individuos componentes del mismo. Como resultado de lo cual el Derecho Aéreo se relaciona

con estas diversas ramas de la ciencia y del derecho en general".

(30)

Así, perteneciendo al derecho público interno, sus relaciones más inmediatas se dan con el Derecho Constitucional, Administrativo, Internacional y Penal, constituyendo la última de las relaciones señaladas la más importante para el objeto de nuestro estudio.

El artículo 32, segundo párrafo de nuestra Constitución nos dice que la calidad de mexicano "será indispensable en Capitanes, pilotos, patronos, mecánicos y de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mexicana". Dándose un ejemplo de relación del Derecho Aéreo con el Constitucional.

Ahora bien, si consideramos que corresponde al Estado de matriculación de las aeronaves la regulación de todas aquellas situaciones que producen un cambio en el campo jurídico, es indudable que la materia aérea con sus múltiples facetas jurídico-sociales cae necesariamente dentro de ese ámbito.

Se relaciona con el Derecho Administrativo dado que éste "regula las relaciones del Estado con los particulares y el funcionamiento de los servicios públicos, lo cual significa íntima relación con el contenido del Derecho Aéreo" (31) que reúne de manera indubitable las con-

---

30.- Francoz Rigalt, Antonio. op. cit. p. 18.

31.- Ib idem. p. 20.

diciones de un servicio público.

Según Mitrovich, citado por Francoz Rigalt, la relación mas importante en atención al tema que nos ocupa, es la que se refiere a la rama del Derecho Aéreo con el Derecho Penal, "en virtud de que las leyes determinan los delitos y las penas que el poder social impone al delincuente, tienen puntos de coexistencia con el contenido del segundo, los cuales se manifiestan cuando aquellos (los delitos) son cometidos a bordo de aeronaves". (32)

"Para los efectos penales el espacio aéreo no es sólo una expresión cualquiera, es el límite espacial de la soberanía de un estado y principio de la soberanía de otro".

En lo que toca al ámbito espacial de la Ley Penal Mexicana en materia aérea, nos encontramos con lo dispuesto en el artículo 5o., párrafo cuarto, del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, que a la letra dice: "Se considerarán como ejecutados en el territorio de la República: 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 los buques las fracciones anteriores, y ..."

Por iniciativa del ejecutivo fue presentado al H. Congreso de la Unión un proyecto de decreto creando el tipo delictivo conocido como "aeropiratería" sugiriendo la adición de un tercer párrafo al artículo

170 del Código Penal para el Distrito y Territorios. Tal adición se propuso en los términos siguientes: "Asimismo se impondrá prisión de cinco a veinte años, sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa, al que hiciera cambiar de destino a una aeronave va liéndose de amenazas, violencia, intimidación o cualquier otro medio lí cito, o lo hiciera desviar de su ruta". Nos reservamos la crítica de esta adición para el momento oportuno dentro de este trabajo, en tanto queda aquí anotada a guisa de simple relación.

"El Derecho Aéreo también se relaciona con el Internacional, tanto privado como público" (33), porque asistimos al pleno florecimiento de los esfuerzos por crear un Derecho de Gentes encaminado a producir una atmósfera de concordia entre las naciones del mundo. La materia aérea no escapa a estos esfuerzos y podemos citar entre otras muchas, dada su importancia a la convenciones de Chicago en 1944 y Tokio en 1963. Esta última constituye con mucho, el meollo del presente trabajo, pues en ella se trató todo lo relativo a los delitos e infracciones cometidas a bordo de aeronaves o en ocasión de la navegación aérea. Más adelante trataremos, con la amplitud que nuestro modesto esfuerzo permite, todo lo que se refiere a esta convención.

Finalmente cabe decir que el Derecho Aéreo se relaciona también con otras ramas del derecho interno que pertenecen al campo del Derecho Privado tales como el Civil, Mercantil, Internacional, Privado, etc., que por escapar a los propósitos de este trabajo, tan solo mencionamos aquí.

---

33.- Francoz Rigalt, Antonio. op. cit. p. 21.

## TEMA II

### HISTORIA DEL DERECHO PENAL AEREO

Si bien podemos decir que el Derecho Aéreo, en lo referente a su aspecto no penal, ha tenido en la doctrina y la legislación de los estados modernos un tratamiento mas o menos extenso e interesante, en lo que se refiere al tema que nos ocupa, lamentamos la escasa importancia que lo ha sido otorgada, al menos hasta fecha muy reciente.

Cierto es que en todos los tratados doctrinales modernos que se han escrito sobre la materia de este trabajo, incluyen dentro de su capitulado el aspecto penal, pero sin la profundidad y extensión que merece, enunciando apenas de manera suscita todos sus problemas.

Inútil resulta decir que en su gran mayoría, las legislaciones nacionales han sido omisas en dicho tratamiento, por mas que, al menos de un tiempo a esta parte, se haya repetido con constante anormalidad el delito de aeropiratería, que constituye un grave problema que aún está por resolver.

En el capítulo anterior quedó apuntado que en fecha reciente fue tipificado en la ley penal mexicana el delito de aeropiratería, cuando éste es cometido por personas que no pertenecen a la tripulación de las aeronaves, pero es de considerarse que con la sola tipificación de este delito no está resuelta sino una mínima parte del problema, pues -

dada la manera como este delito en especial se produce, la aplicación - de la ley a casos concretos es ilusoria en tanto aquella tipificación - no se complementa con acuerdos internacionales que hagan posible la inmediata entrega del o los presuntos delincuentes.

Son los Estados Unidos el país más urgido de una solución que ponga fin a este delito, dado que es al que más aeronaves le han sido "pirateadas", en todos los casos con destino a la Habana. Sin embargo y tomando en consideración que no sostienen relaciones diplomáticas los gobiernos estadounidense y cubano se tropieza con serias dificultades para sanjar los problemas relativos al castigo de los presuntos delincuentes. El Congreso de los Estados Unidos ha nombrado a principios de este año de 1969, una comisión para el estudio de medidas tendientes a evitar que se sigan presentando los delitos de aeropiratería y un paso importante, en orden a un entendimiento previo entre ambos gobiernos, es el acuerdo negociado a través de la embajada Suiza en Cuba, mediante el cual el gobierno Cubano permite que las aeronaves llevadas por la fuerza a ese territorio regresen a territorio de los Estados Unidos con toda la tripulación y pasajeros que llevaban al ser secuestradas, si el comandante de la aeronave asume la plena responsabilidad para el caso de percance, ya que las pistas del aeropuerto "José Martí" no están acondicionadas para el despegue de los grandes aviones comerciales modernos.

Las asociaciones privadas especializadas en cuestiones de aviación, están tratando también de encontrar los medios jurídicos adecuados para evitar que continúe presentándose esta anormal situación. La IATA, por instrucciones de la ONU ha iniciado negociaciones con el gobierno de

Cuba, tendientes a lograr que los aeropiratas sean extraditados a los países de matriculación de las aeronaves, a fin de que se les instruya proceso. Sin embargo, entendemos que poco se ha logrado en este respecto.

El Gobierno Mexicano, a través de la Secretaría de Relaciones Exteriores, al parecer será el primer país que firme un acuerdo bilateral especial, por el que se determinen "normas que aseguren la entrega recíproca de presuntos responsables por el desvío al territorio de uno de los dos estados de aeronaves y otros medios de transporte -estableciéndose- también las reglas para garantizar el regreso inmediato de sus tripulaciones, pasajeros y bienes". (34)

Por su parte un subcomité jurídico de la OACI empezó en la ciudad de Montreal, Canadá con fecha 10 de febrero del corriente 1969 a estudiar los medios para combatir la "piratería aérea", con objeto de precisar y completar el contenido de la Convención de Tokio de 1963, hasta la fecha la única convención multilateral en materia penal aérea.

Por todo lo anotado anteriormente, pensamos que la historia del Derecho Penal Aéreo está aún por escribirse en la mayoría de sus capítulos y no será sino hasta que sean logrados acuerdos internacionales de aplicación más generalizada, cuando pueda hablarse con extensión acerca de este tema.

---

34.- El Herald de México. Diario, artículo int. "Cuba confirmó el Acuerdo con México". Publicado el 17 de febrero de 1969.

### TEMA III

#### HISTORIA DEL DERECHO PENAL AEREO EN MEXICO

En general, el Derecho Aéreo en México no ha contado con seguidores decididos que le den el impulso que requiere una rama que como ésta necesita de la entrega a un estudio acucioso, serio y dedicado. - Creemos que en estas últimas circunstancias mencionadas radica la poca atención que los juristas mexicanos le han dedicado. No ignoramos la labor que en el campo doctrinal y didáctico ha realizado Vejar Vázquez, - ni los trabajos de Fracoz Rigalt, y Alemán Velasco, ambos de tesis para optar el grado de la licenciatura en Derecho, pero esa labor es de pioneros, que desafortunadamente no ha encontrado eco en nuestro medio jurídico.

Creemos que en el aspecto legislativo, es aún más pobre y escasa la inquietud por esta materia jurídica, díganlo si no la diversidad de leyes en que se encuentra desperdigada en la legislación nacional, más grave es el problema que se presenta si queremos detenernos a considerar lo relativo al derecho penal.

Si acaso este tema, tratado con tan poco detenimiento en el Código Penal vigente y asimilado dentro de tal ordenamiento, en cuanto al lugar en donde se comete el delito, a los casos establecidos para los buques (Art. 50. C. Penal), ha adquirido alguna actualidad debido al desvío constante de aviones de sus rutas originales y llevados a Cuba, delito éste cuya anormal incidencia preocupa cada día mas a los gobiernos del hemisferio americano, que luchan por dar seguridad al trán-

sito aéreo, sin lograr aún soluciones satisfactorias.

La reciente adición de un tercer párrafo al artículo 170 del Código Penal Mexicano, tipificando el delito a que venimos haciendo referencia, no deja de ser una solución precipitada y un pretendido golpe sensacionalista de poca o nula efectividad en tanto no se logre que el gobierno de La Habana devuelva a los delincuentes para ser sometidos a juicio y castigados.

No ignoramos que por estos días (Febrero de 1969) se ha iniciado el estudio de un acuerdo bilateral entre los gobiernos Mexicano y Cubano, en virtud del cual cualquier persona que desvie aviones de ambas nacionalidades o cualquier otro transporte, sea extraditado al país competente para ser juzgado y castigado por el delito o delitos que cometa. Entendemos que este es el primer paso en firme para lograr el castigo de este tipo específico de delincuentes, que de otra manera quedan libres de la imposición del castigo respectivo. Pero no debemos perder de vista que este tipo de acuerdos internacionales son de mas o menos fácil concierto en virtud de ser el mexicano el único gobierno que guarda relaciones diplomáticas con el gobierno cubano dentro del hemisferio.

Esbozado el panorama general, creemos interesante analizar, aunque someramente, el tratamiento legislativo del derecho penal aéreo dentro de la legislación mexicana.

La Constitución Mexicana, en su artículo 22 párrafo tercero establece lo siguiente: "Queda también prohibida la pena de muerte por

delitos políticos, y en cuanto a los demás solo podrá imponerse al pirata ... "Entendemos que la imposición de la pena de muerte a un pirata del aire, aunque no reglamentada por el Código Penal, tiene una vida latente dentro de la Constitución. Sin embargo, en sentido propio la piratería solo está considerada aquí en cuanto el delito se comete por alguno o algunos de los miembros de la tripulación, quedando completamente excluido por sus características particulares y distintivas el denominado de "aeropiratería".

Por lo que hace a los distintos cuerpos de leyes que han regido la materia penal en la República Mexicana, nos encontramos con el Código de 1871, que en su Título Quinto, Capítulo 1, bajo el rubro de "Delitos Contra el Derecho de Gentes", trata del delito de piratería cometido a bordo de embarcaciones, en los términos siguientes:

#### PIRATERIA

"Art. 1127.- Serán considerados piratas:

I.- Los que perteneciendo a la tripulación de una nave mercante mexicana, de otra nación, o sin nacionalidad, apresen a mano armada alguna embarcación, o cometan degradaciones en ella o hagan violencia a las personas que se hallen a su bordo;

II.- Los que yendo a bordo de una embarcación, se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata;

III.- Los corsarios que, en caso de guerra entre dos o mas naciones, hagan el corso sin carta de marca o patente de ninguna de ellas

o con patentes de dos o más de los beligerantes.

Art. 1128.- Se impondrá la pena capital por la piratería:

I.- A los capitanes y patrones, en todo caso;

II.- A los demás piratas sólo cuando su delito vaya acompañado de Homicidio, o de alguna lesión de las enumeradas en la fracción quinta del artículo 527, o de violación o violencias graves a las personas, o cuando hayan dejado abandonadas a una o más sin medio de salvarse.

Fuera de estos casos, la pena será de doce años de prisión.

Art. 1129.- Además de las penas del artículo anterior, se decomisarán las naves de los piratas, siempre que sean apresadas.

Art. 1130.- Los que, residiendo en la República, trafiquen con piratas conocidos como tales, serán castigados como encubridores".

El Código de 1929, de tan efímera vida en el Derecho Mexicano trata por primera vez los delitos relativos a la aeronavegación o cometidos con ocasión de ésta o en contra de las aeronaves en su Título Quinto de la forma siguiente:

#### TITULO QUINTO

De los delitos contra la seguridad de los medios de transporte y comunicación.

##### Capítulo I.

De la inutilización y de obstaculización de vías de comunicación.

"Art. 461.- Se impondrán 15 años de relegación: Al que incendiare un avión, una embarcación u otro vehículo, si se encontraran ocupados por una o más personas".

"Art. 466.- Al que, para la ejecución de los hechos de que hablan los artículos anteriores, se valga de explosivos, se le aplicará - relegación de 15 a 20 años".

Por lo que hace a los delitos de piratería, se conservó íntegro el texto del código anterior incluyéndose dentro del Título Tercero denominado ahora "Delitos contra el Derecho Internacional".

Arribamos al Código vigente de 1931, en el cual el artículo - 5o. al hablar del ámbito de aplicación de dicho cuerpo de leyes, analiza los casos en que se consideran los delitos "como ejecutados en el territorio de la República", cuando aquellos se cometen a bordo de aeronaves nacionales o extranjeras.

Asimismo, el Título Tercero, Capítulo I, bajo el rubro de "Delitos contra el Derecho Internacional", al hablar en su artículo 146 de la piratería marítima, hace extensivas las normas propuestas a la aérea, cuando dice en la parte final de su fracción tercera que tales "disposiciones deberán igualmente aplicarse en lo conducente a las aeronaves".

La adición de un tercer párrafo al artículo 170 del Código Penal, en el que se establece la pena de cinco a veinte años de prisión - "al que hiciere cambiar de destino una aeronave ... o la hiciere desviar de su ruta", es la última de las referencias legislativas al tema que -

nos ocupa, habiéndose creado con la mencionada adición el delito de -  
"aeropiratería" por lo que se refiere a ese tipo específico, diverso -  
del que puede cometerse por los miembros de la tripulación, y respecto  
del cual en su lugar y momento trataremos con mayor amplitud.

#### T E M A IV

##### LAS FUENTES DEL DERECHO PENAL AEREO

La fuente, en un sentido amplio, nos dice Barbero (35), es "una realidad de la cual surge otra realidad" es decir, la "fuente del derecho objetivo -es- aquella realidad de la cual surgen las normas jurídicas". O, como prefiere decirlo Castan Tobeñas (36), son "los hechos y las formas mediante los que una sociedad constituida establece y exterioriza la norma jurídica como Derecho positivo obligatorio".

En lo que hace a la materia de esta tesis, las fuentes de las cuales nace a la vida jurídica el Derecho Penal Aéreo son de dos clases: "unas, las más importantes, de carácter internacional constituidas por los convenios y acuerdos celebrados entre los estados; otras, las nacionales, formadas por las disposiciones internas de cada país relacionadas con su navegación aérea". (37)

Consideramos, a pesar de lo antes anotado, que el primer tema a tratar debe referirse a las fuentes internas o nacionales, para después pasar a las fuentes internacionales.

Así convenido, nos encontramos que en Derecho Mexicano, de con

---

35.- Barbero, Domenico. "Instituciones de Derecho Civil". Tr. Sentis M. Santiago, ed. E.J.E.A. Buenos Aires, 1967. p. 85.

36.- Tobeñas, Castan. "Derecho Civil Español común y foral". 10a. ed. Madrid. Instituto Editorial Reus. 1962. p. 301.

37.- Tapia Salinas, op. cit. p.

conformidad con lo dispuesto en el tercer párrafo del artículo 14 Constitucional, al decir que: "En los juicios del orden criminal queda prohibido imponer, por simple analogía y aún por mayoría de razón, pena alguna que no esté decretada por una ley exactamente aplicable al delito de que se trata", quedan excluidas cualesquiera otras fuentes, que si bien son de obligada observancia por el juzgador en el campo del Derecho civil, administrativo, mercantil, etc., en materia penal quedan expresamente relegadas.

Reiterando la directriz constitucional, el artículo 7o. del Código Penal Distrital nos dice que: "Delito es el acto u omisión que sancionan las leyes penales".

Por su parte la doctrina de manera general considera también en el campo del derecho interno o nacional, a la ley como única fuente en materia penal, así Cuello Calón (38) afirma que: "Sólo la ley es fuente en Derecho Penal -denominado en este punto- como principio fundamental la máxima nullum crimen nulla poena sine lege -pues nadie debe ser castigado sino por los hechos que la ley haya definido como delictuosos, ni con otras penas que las establecidas legalmente".

Tal principio encierra dos garantías fundamentales para el delincuente como son, la garantía penal y la garantía criminal; la primera se refiere a que nadie debe "ser penado mas que por los hechos previamente definidos por la ley como delitos" (39), y la segunda a "no

---

38.- Cuello Calón, Eugenio. "Derecho Penal". 9a. ed. México, Editoria Nacional, 1961, p. 169.

39.- Ib idem. p. 169.

ser castigado con penas ni en clase ni en medida diversas de las establecidas previamente por la ley" (40). A estas dos garantías específicas, encontramos agregada una tercera no menos importante denominada - ejecutiva, que se enuncia diciendo que la ejecución de las penas "no habrá de dejarse al arbitrio de la autoridad penitenciaria o de la administración, sino que se ejecutarán en la forma y con las modalidades y circunstancias previstas por la ley". (41)

El principio de la estricta legalidad en materia penal no excluye la posibilidad de que en diversos ordenamientos positivos, diferentes del Código Penal, existen disposiciones aisladas del contenido penal; tal posibilidad fue salvada por el legislador mexicano tanto en el artículo 14 Constitucional, como en el 7o. del Código de la materia al referirse el primero a "una ley exactamente aplicable al delito de que se trata", y en el segundo a "las leyes penales" sin hacer distinción del sitio o cuerpo de leyes en que se encuentren dictadas.

El penalista mexicano Villalobos, nos dice en relación con este tópico que, "Por estas leyes penales no ha de entenderse solamente - las que se consignan en el Código especial de la materia, sino todas - aquellas que correspondan a la tendencia esencial de reprimir una conducta por medio de sanciones penales, bien sea que se hallen insertas - en conjuntos civiles, administrativos o de cualquier género. Todos - - estos preceptos, dondequiera que se encuentren, se rigen por las normas y los principios generales de la materia, según el artículo 6o. del Có-

---

40.- Cuello Calón, Eugenio. op. cit. p. 169.

41.- Ib idem. p. 173.

digo Penal, que dispone: "Cuando se cometa un delito no previsto en este Código, pero si en una ley especial, se aplicara ésta observando las disposiciones conducentes de este Código". (42)

Expuesto lo anterior consideramos que dentro de la denominación genérica de "leyes penales" empleada por el artículo 7o. del Código adjetivo encuadran perfectamente las disposiciones penales contenidas en la Ley de Vías Generales de Vías de Comunicación, Libro Cuarto, relativo a las comunicaciones aeronáuticas, la Ley de Extradición de la República Mexicana de 17 de Mayo de 1897, el Código de Procedimientos respectivo y el Convenio de Tokio de 14 de septiembre de 1963 y que no fue firmado por el gobierno mexicano sino hasta el 24 de diciembre de 1968 a través de su representante en el seno del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, ratificado por la H. Cámara de Senadores el 30 de diciembre del citado año, vigente en México de conformidad con lo dispuesto por el artículo 133 Constitucional.

Siguiendo el criterio del citado Tapia Salinas debemos ahora ocuparnos de las fuentes internacionales del Derecho Penal Aéreo.

Como única fuente de la materia en el campo del Derecho de gentes nos encontramos con el Convenio de Tokio y de una manera complementaria los diversos tratados de extradición celebrados por los países miembros o signatarios de tal Convención. Mas adelante, en ocasión de tratarse dentro de este trabajo en especial el texto del arriba citado Convenio de Tokio nos ocuparemos más detenidamente en otros aspectos que nos parece son de obligado trato.

## TEMA V

### DERECHO PENAL INTERNACIONAL E INTERNACIONAL PENAL

Es ardua y difícil la tarea de distinción entre el Derecho Penal Internacional y el Penal Internacional, y ésto es debido a los matices que concurren a esta labor aunque no por ello consideramos innecesario y estéril tal intento.

Una idea simple, la más simple de ellas, que nos lleva a distinguir ambas ramas jurídicas la encontramos en su objeto de estudio, - el Derecho Penal Internacional lo integran la serie de preceptos jurídicos de contenido penal que hallamos dentro de las legislaciones nacionales. Siguiendo este orden de ideas, el Derecho Internacional Penal se encuentra integrado por la serie de normas contenidas en los convenios internacionales, los cuales imponen a los estados contratantes la obligación de respetar en el ámbito internacional y hacer respetar en el ámbito nacional las normas que en ellos se contienen.

Podemos citar entre otros convenios multilaterales los referidos al tráfico de estupefacientes, falsificación de moneda, trata de blancas, etc.

No podemos ignorar dentro del derecho de gentes la existencia de un novedoso aspecto del derecho surgido a raíz de las últimas conferencias mundiales. Es este el Derecho-Fuerza que se impone al vencido y que trata de justificarse en todos los tonos por juristas y legos en la materia.

Tal es el caso de las normas aplicadas por los vencedores en el célebre proceso de Nuremberg, en el cual los aliados, como vencedores, juzgaron en nombre del mundo libre a los más altos personajes del Tercer Reich alemán capturados, finalizada la segunda guerra mundial.

Refirámonos ahora a la primera de las ramas citadas, esto es, al Derecho Penal Internacional.

Corresponde a Bentham su denominación y este autor comprende dentro de la denominación de Derecho Penal Internacional, "al conjunto de reglas jurídicas de Derecho Nacional relativas a los límites de su aplicación en el espacio". (43)

Consideramos también interesantes las definiciones propuestas por Rolhand y Martens, (44) opinando el primero que la rama que nos ocupa está integrada por "el conjunto de reglas jurídicas mediante las cuales el estado, como miembro de la comunidad del derecho de gentes, determina el valor territorial de sus normas y leyes penales respecto a las personas y a los bienes jurídicos". (45) El segundo de los citados cree que: "El Derecho Internacional Criminal comprende el conjunto de reglas jurídicas que determinan las condiciones mediante las que los estados - deben ayudarse recíprocamente en los asuntos judiciales con el fin de - asegurar el ejercicio de su poder penal en el dominio de la comunidad - internacional". (46)

---

43.- Cuello Calón, op. cit. p. 210.

44.- Ib idem. p. 210.

45.- Ib idem. p. 210.

46.- Ib idem. p. 210.

Romero de Prado (47) prefiere denominar a la rama jurídica - que nos ocupa, Derecho Internacional Privado Penal, y transcribe las definiciones de Porto, el cual piensa que ésta es "el conjunto de normas jurídicas nacionales que fijan las normas jurídicas nacionales que fijan los límites geográficos del imperio de las leyes penales", (48) y de Von-Liszt el cual opina que "se acostumbra designar bajo el título de Derecho Penal Internacional, las reglas jurídicas pertenecientes al Derecho Nacional, que se refieren al dominio en el espacio de las disposiciones penales nacionales". (49)

Aludiendo a este tema, no podemos dejar de citar nuestro ordenamiento penal vigente, el cual en su Título Tercero denominado de los "Delitos contra el Derecho Internacional" trata dentro de los tres capítulos de que está compuesto de aquellas infracciones de trascendencia internacional como son la piratería, la violación de inmunidad y neutralidad y las violaciones a los derechos de humanidad de los prisioneros de guerra, rehenes, heridos y hospitalados.

Por lo que hace al Derecho Internacional Penal pensamos que se compone: del conjunto de reglas punitivas, de observancia impuesta a los estados miembros de la comunidad internacional, vigentes a través de los tratados y convenios suscritos, que tiene por objeto el enjuiciamiento y castigo de las conductas criminales seguidas en contra de los estados de tal comunidad de naciones.

---

47.- Romero de Prado, Víctor N., "Derecho Internacional Privado". 2a. ed. Córdoba, Argentina. 1961. p. 489.

48.- Porto, citado por Romero de P. op. cit. p. 489.

49.- Von Liszt, Ib idem. p. 489.

De aquí se derivan los compromisos entre las naciones del mundo civilizado para combatir conjuntamente aquellos delitos que afectan en mayor o menor grado el orden social de las distintas naciones y que antes quedaron ennumerados en este capítulo.

Consideramos sin embargo, que la materia internacional penal se ha visto aumentada considerablemente por el Derecho-Fuerza, surgido para algunos como una necesidad en orden a prevenir nuevas matanzas multitudinarias como las acaecidas en los campos de exterminio alemanes, - para otros como una forma en que los diferentes estados afectados por las guerras de este siglo juzgan y castigan a sus enemigos, pero siempre con un trasfondo que quiere ser jurídico a fuerza de razonamientos, en su mayoría, extraños a la ciencia jurídica.

## LA SOBERANÍA DEL ESPACIO AEREO

Definida la soberanía en última instancia como "potestad de gobierno o potestad de imposición del derecho", (50) potestad ésta que es ejercitada por los poderes de los estados dentro de un ámbito espacial determinado, la soberanía de un estado, esto es, su facultad de imponer un orden jurídico determinado, no puede sobrepasar el territorio que integra tal estado.

En tal virtud es necesario investigar y esclarecer el concepto territorio, para estar en posibilidad de determinar con exactitud el ámbito de la soberanía estatal.

Podemos definir el territorio "como la porción del globo terraqueo sobre el cual el Estado ejerce soberanía y dominio exclusivo". (51)

Como podemos observar, soberanía y territorio son dos conceptos que se dan siempre juntos y se complementan entre sí.

Una vez definido el territorio, debemos estudiar cada uno de los elementos que lo componen. De manera uniforme la doctrina internacional acepta que tales elementos son: la tierra firme, el mar territorial, las islas, los ríos, los lagos y el espacio aéreo situado sobre esos elementos naturales.

Respecto del primer elemento integrante del territorio no existe discusión alguna; la soberanía de un estado se ejerce plenamente y sin ninguna restricción sobre la porción del globo terraqueo que le corresponde.

---

50.- Terán Mata, Juan Manuel. "Filosofía del Derecho". 3a. ed. México. ed. Porrúa, 1967. p. 134.

51.- Díaz Cisneros, César. "Derecho Internacional Público".- Buenos Aires. Tipográfica Editora Argentina, 1955. p. 496.

Por lo que hace a las islas, tampoco se discute mayormente la soberanía que ejercen los estados sobre ellas, a excepción del antiguo litigio que Argentina e Inglaterra sostienen respecto de las Malvinas.

Los ríos han sido motivo de una legislación internacional amplísima e interesante, sobre todo si se toma en cuenta que muchos de los grandes cauces fluviales sirven de frontera natural entre algunos estados, o bien su anchura es tal que los hace aptos para la navegación de altura. En todos los casos, los tratados internacionales han resuelto satisfactoriamente los problemas que se han presentado con el devenir del tiempo.

En términos parecidos a los expresados en el párrafo anterior podemos expresarnos de la doctrina y tratados internacionales en torno a los lagos y de la soberanía que se ejerce sobre ellos.

El panorama no es nada halagador luego que penetramos en todos los problemas relativos al llamado Mar Territorial.

Se acepta sin reservas, por una parte, que el mar territorial o marginal es "una prolongación del territorio. Es la parte del mar que el derecho internacional asigna al Estado ribereño para que éste realice ciertos actos de soberanía territorial" (52). Viene a ser en su ma "la parte sumergida del territorio" en el lenguaje de Gidel. (53)

A pesar de lo expresado es necesario hacer notar que el Estado contíguo no ejerce el sumun de su potestad soberana sobre el mar territorial, pues siendo éste por su propia naturaleza una vía de comunicación internacional, aquel está obligado a permitir el paso inofensivo de las naves mercantes de otras nacionalidades, bajo ciertas condiciones de vigilancia y control impuestos por dicho estado adyacente.

En lo que al derecho civil se refiere, el estado ribereño se ve también atenuada su soberanía, en virtud de que los actos de naturaleza civil acontecidos a bordo de buques de matrícula extranjera, como son los nacimientos, defunciones, matrimonios, etc., son regidos por la ley de la nacionalidad del barco.

Por lo que hace al derecho penal, sólo se consideran como cometidos en territorio del estado marginal aquéllos que, tal cual son - considerados en el Código Penal del Distrito y Territorios, se realizan turbando la tranquilidad pública, "o cuando el delincuente o el ofendido no pertenecen a la tripulación". (54)

A reserva de los casos contemplados en párrafos anteriores el Estado adyacente tiene sobre sus aguas marginales el derecho "de explotar exclusivamente la pesca y las especies sedentarias en el mar marginal, así como el suelo y el subsuelo del mismo e imponer medidas de policía sanitaria y de aduanas, e impedir o limitar el tránsito en zonas peligrosas o de seguridad". (55)

Aún cuando existe un acuerdo casi unánime en cuanto a los derechos de soberanía de los estados sobre su mar territorial, y las limitaciones a estos derechos impuestas por la doctrina y el derecho internacional, en lo que hace a la anchura que deben tener las aguas marginales, aún se dista mucho de llegar a un acuerdo más o menos general sobre tal punto, a pesar de los múltiples esfuerzos encaminados a encontrar una solución que satisfaga las pretensiones de los estados miembros de la comunidad internacional.

La antigua y clásica regla de las tres millas marinas, contem

---

54.- Código Penal para el Distrito y Territorios de 1931.

55.- Sepúlveda, César. op. cit. p. 150.

plada sin discusión alguna por más de dos centurias, ha cedido a consideraciones técnicas, de orden defensivo, protector de las riquezas del suelo y subsuelo marinosyacentes en la llamada platarorma continental y que hacen que los estados hayan adoptado diversas longitudes a su mar territorial, algunas de ellas francamente exageradas.

Los países sudamericanos han adoptado en su mayoría un límite de sus aguas territoriales fijado en doscientas millas marinas, que nos parece exorbitante y que ha acarreado a menudo problemas de carácter internacional, como los surgidos con cierta regularidad entre el Perú y los Estados Unidos, con motivo de la detención que aquél país realiza sobre embarcaciones pesqueras de matrícula norteamericana.

Ante la anarquía reinante han surgido en cada país consideraciones particulares fijando unilateralmente la anchura del mar territorial. A este respecto la Constitución Mexicana de 1917, en su Artículo 27, párrafo quinto dice que: "Son también propiedad de la nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el derecho internacional".

De esta disposición han surgido consideraciones muy variadas, en vista de que no existe un acuerdo universal al respecto. Así la Ley de Bienes Nacionales, anterior a la vigente, señalaba que el mar territorial mexicano comprende: "las aguas marginales hasta la distancia de nueve millas marítimas (16,668 mts) contados desde la línea de marea más baja ..."

La Ley General de Bienes Nacionales vigente después de señalar cuales son los bienes que integran el patrimonio nacional ha de dividir éstos en bienes de dominio público y bienes de dominio privado.

Señala en la Fracción I de su Artículo 2 que son bienes de dominio público, entre otros, los de uso común. En el Artículo 18 al referirse a tales bienes, dice textualmente en sus diferentes fracciones:

I.- El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el derecho internacional.

II.- El mar territorial, hasta una distancia de nueve millas (16,668) de acuerdo con lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella emanen y el Derecho Internacional.

En los lugares en que la costa del territorio nacional tenga profunda aberturas y escotaduras, o en las que haya una franja de islas a lo largo de la costa, situadas en su proximidad inmediata, podrá adoptarse como método para trazar la línea de base desde la que ha de medirse el mar territorial de las líneas de base rectas que unan los puntos más adentrados en el mar. El trazo de estas líneas de base no se apartará de una manera apreciable de la dirección general de la costa, y las zonas de mar situadas del lado de tierra de esas líneas, estarán suficientemente vinculadas al dominio terrestre para estar sometidas al régimen de las aguas interiores. Estas líneas podrán trazarse hacia las elevaciones que emerjan en bajamar, cuando sobre ellas existan faros o instalaciones que permanezcan constantemente sobre el nivel del agua, o cuando tales elevaciones estén total o parcialmente a una distancia de la costa firme o de una isla que no sea de nueve millas. Las instalaciones permanentes más adentradas en el mar, que formen parte integrante del sistema portuario, se considerarán como parte de la costa para los efectos de la delimitación del mar territorial. (Este párrafo se--

gundo es una transcripción literal del primer párrafo del Artículo 4o. de la Convención sobre Mar Territorial y la Zona Contigua, firmado en Ginebra, Suiza, el 29 de abril de 1958, ratificado por el Gobierno Mexicano el 17 de junio de 1966).

En una zona de tres millas contigua al límite exterior del mar territorial, la Federación adoptará las medidas de control necesarias para: a).- Evitar las infracciones a sus leyes en materia aduanal, fiscal, de migración y sanitaria que pudieran cometerse en el territorio nacional, o en el mar territorial; y b).- Reprimir las infracciones a esas leyes, cometidas en el territorio nacional o en el mar territorial.

III.- ... (56)

En lo que se refiere al espacio aéreo situado sobre los estados, ha sido desde el nacimiento del derecho objeto de estudio, al menos en lo referente a la propiedad de tal espacio. Hasta antes del primer cuarto de este siglo el problema se reducía a tres problemas fundamentales: a).- La propiedad de los individuos sobre el espacio aéreo gravitando sobre sus fundos; b).- El de la libertad de vuelo y c).- El dominio que el estado subyacente puede ejercer sobre la parte de la atmósfera superpuesta a su territorio.

Respecto del primer problema, fue el derecho romano el que dió la solución conocida por nosotros a través de los glosadores, diciendo que el propietario era dueño absoluto de la parte de espacio aéreo situado sobre su fundo. Esta solución ha sido enteramente superada para dejar paso a otras teorías que contemplan desde diversos puntos de vista el problema a estudio. De entre ellas podemos destacar dos que

nos parecen interesantes, la de los derechos limitados y la de la reserva de los derechos sobre el espacio, ambas expuestas por Francoz Rigalt. (57)

La primera de las enunciadas reconoce en principio la facultad de dominio del propietario terrestre, pero sin que esta facultad permita el abuso de tal derecho, esta teoría está contemplada en nuestro Código Civil distrital por el Artículo 840, que en su parte medular dice que: - "No es lícito ejercitar el derecho de propiedad de manera que su ejercicio no dé otro resultado que causar perjuicios a un tercero, sin utilidad para el propietario". (58)

"En el actual derecho, se reserva el propietario sus derechos sobre el espacio aéreo que se encuentra encima de su fundo, totalmente, en cuanto no se oponga a la construcción, mejoramiento y conservación de vías generales de comunicación, como son las líneas de navegación (aérea)" (59)

Visto el problema de la propiedad del espacio y el ámbito de la soberanía del estado subyacente, se impone ahora preguntarnos el problema relativo a si existe o no la libertad para volar.

La teoría de la libertad absoluta para volar en el espacio aéreo - hoy totalmente superada - sostenía que cualquier aeronave podía volar a la altura que consideraran correcta sus ocupantes, "sin que ningún estado pueda intervenir para impedirlo". (60) Tal teoría fue sostenida por Vattel, Porrone, Nys, y otros autores citados por Francoz.

Como contrapunto a la teoría de la libertad absoluta surgió la que proclama la libertad limitada, dando esta importancia a la soberanía que los estados tienen sobre su espacio aéreo sobreestante en su

---

57.- Francoz Rigalt, Antonio. op. cit. p. 76.

58.- Código Civil para D. y T. Fed. de 30 de agosto de 1928.

59.- Francoz Rigalt, Antonio. op. cit. p. 77.

60.- Ib idem. p. 77.

territorio. En este sentido se pronunció la Convención para la reglamentación de la navegación aérea de París, de 13 de octubre de 1919 en la que se reconoció la "completa y exclusiva soberanía del Estado sobre el espacio aéreo colocado por encima de su territorio y aguas marginales" (61). A cambio de este reconocimiento "cada estado se comprometía a conceder en tiempos de paz libertad de tránsito inocente a las aeronaves privadas de las otras partes contratantes" (62).

El Convenio Iberoamericano sobre Navegación Aérea de lo. de noviembre de 1926 se inclina también por la soberanía absoluta del espacio aéreo al decir en su artículo lo. que: "Las Altas Partes contratantes reconocen que cada potencia tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico correspondiente a su territorio". El artículo 2o. del mismo respeta el espíritu del Código Internacional del Aire al decir que las partes contratantes están obligadas a "conceder en - - tiempos de paz, a las aeronaves de los demás estados contratantes, la libertad de paso inofensivo sobre su territorio".

No es sino hasta la Convención sobre Aviación Civil Internacional de 1944, celebrada en Chicago, en donde se estudió con mayor detenimiento y acuciosidad todos los problemas en torno al tema que nos ocupa. En efecto, ahí se "debatieron tres tesis principales: la de la internacionalización, o sea la de poner todo el problema aéreo bajo una autoridad internacional (Australia, Nueva Zelanda, Francia), para lo - - cual el mundo no estaba aún maduro; la de la libertad absoluta para todos, o sea la libre concurrencia o libre empresa, sostenida por los Estados Unidos, y que, bajo el ropaje de un supuesto liberalismo ponía en

---

61.- Sepúlveda, César. op. cit. p. 162.

62.- Ib idem. p. 163.

manos de los países de gran aviación el monopolio de los transportes aéreos internacionales; la tesis inglesa de la reglamentación y control y la creación de un organismo internacional encargado de vigilar la aplicación de la Convención" (63).

Esta última tesis fue la que al fin se alzó sobre las demás, dándose lugar junto con la creación de la Convención sobre Aviación Civil Internacional, al nacimiento de "un organismo de carácter técnico - encargado de uniformar las reglas de la navegación aérea", (64) llamado Organización de Aviación Civil Internacional OACI.

Por último, y en lo que hace a la soberanía de la nación mexicana, la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su Libro Cuarto, Capítulo primero, Artículo 306, establece lo que sigue: "El espacio aéreo situado sobre el territorio mexicano está sujeto a la soberanía nacional".

"Para los efectos de esta ley, el término territorio mexicano comprende la extensión terrestre de los Estados Unidos Mexicanos, las aguas territoriales e islas adyacentes en ambos mares, y la Isla Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico".

---

63. - Sepúlveda, César. op. cit. p. 163.

64.- Ib idem. p. 164.

## T E M A VII

### EL ESPACIO AEREO MEXICANO Y LA APLICACION DE LA LEY PENAL

Hemos definido en el Capítulo VI de este trabajo lo que entendemos por Territorio Nacional y las partes que lo componen. Superestante al Territorio Geográfico se encuentra, formando parte de éste, el espacio aéreo sometido a la Soberanía Estatal Mexicana.

Ahora bién, la Legislación Nacional relativa al tema que nos ocupa, se encuentra dispersa en muy diversos conjuntos de leyes que seguidamente incluimos respetando su propia jerarquía:

#### CONSTITUCION

Los preceptos constitucionales se encargan de establecer las normas directrices para todas las otras leyes; de estas disposiciones es importante hacer resaltar aquéllas que en especial se refieren a la materia penal y demás, que como la soberanía y el territorio determinan la aplicación de las leyes punitivas.

Así nos encontramos con que el Artículo 13 Constitucional ordena que: "Nadie puede ser juzgado por leyes privativas ni por tribunales especiales...", y tratándose "del orden criminal queda prohibido imponer por simple analogía y aún por mayoría de razón, pena alguna que no esté decretada por una ley exactamente aplicable al delito de que se trata". Tal como se encuentra establecido por el Artículo 14 de nuestra Carta Magna.

Lo que dispone el Artículo 16, atañe directamente a la garantía que tiene toda persona infractora de la Ley Penal de que es precisamente la autoridad competente, esto es, la judicial, la que lo requiere a comparecer a Juicio y a responder del delito que se le impute, siempre "que proceda denuncia, acusación o querrela de un hecho determinado que la ley castigue con pena corporal". Solo puede omitirse el procedimiento antes mencionado en "los casos de flagrante delito, en que cualquier persona puede aprehender al delincuente, y a sus cómplices, poniéndolos sin demora a disposición de la autoridad inmediata".

Es importante señalar sin dejar lugar a dudas, aquellos hechos punibles por los que se procede contra una persona. Imaginemos, para efectos de nuestro trabajo, que se comete un delito a bordo de una aeronave en vuelo dentro del espacio aéreo mexicano y logra detenerse al infractor o infractores.

Lograda la detención, ésta no puede, por imperativo constitucional exceder al término de tres días, según lo dispone el Artículo 19 Constitucional, "sin que se justifique con auto de formal prisión". Tal determinación judicial, sigue diciendo el Artículo 19, debe expresar: "El delito que se impute al acusado, los elementos que constituyen aquél, lugar tiempo y circunstancias de ejecución y los datos que arroje la averiguación previa". Y todos los datos que anteceden, concluye, "deben ser bastantes para comprobar el cuerpo del delito y hacer probable la responsabilidad del acusado".

Por lo que hace a la imposición de las penas a los reos de delitos del orden común, tal facultad "es propia y exclusiva del poder judicial", según lo dispone el Artículo 21 Constitucional, que señala también que la "persecución de los delitos incumbe al Ministerio Público y a la policía judicial, la cual estará bajo la autoridad y mando inmediato de aquél".

Aunque desterrada de nuestro Código Penal, la pena de muerte - continúa latente dentro del ordenamiento constitucional de 1917, según - se desprende del texto del Artículo 22, aunque su aplicabilidad se encuen- tre reducida expresamente "al traidor a la patria en guerra extranjera, al parricida, al homicida con las agravantes de premeditación, alevosía y ventaja, al incendiario, al plagiarlo, al salteador de caminos, al pira- ta y a los reos de delitos graves del orden militar".

Pensamos que lo dispuesto en el último párrafo transcrito plan- tea un interesante problema, alrededor de lo que debemos entender por pi- ratería, para los efectos de la imposición de la pena de muerte en dere- cho mexicano.

Como resultado de la reciente adición al Artículo 170 del Códig- o Penal para el Distrito y Territorios, se pensó en principio, que basa- dos en el texto del artículo 22 constitucional, sería posible incluso - aplicar la pena de muerte a los secuestradores de aviones.

A pesar de lo seductor de tal idea, deteniéndonos un poco al - análisis de ambas disposiciones, nos encontramos que la norma constitu- cional hace referencia a aquel tipo establecido en el Artículo 146 del - Código Penal, esto es, a aquellos delitos cometidos por las tripulacio- nes de las aeronaves y de ninguna forma con relación al delito de secues- tro de aviones.

La mencionada adición al artículo 170 creo, a nuestro entender, un tipo delictivo enteramente nuevo, y por tanto no contemplado por el - legislador originario.

Al referirse el artículo 76 constitucional a las facultades ex- clusivas del Senado de la República, menciona entre otras la relativa a la aprobación de "los tratados y convenciones diplomáticas que celebre - el Presidente de la República con las potencias extranjeras". En uso de

tal facultad la Cámara de Senadores, en decreto de 30 de diciembre de 1968, publicado en el Diario Oficial de 15 de enero de 1969, en su parte medular acordó: ARTICULO UNICO.- SE APRUEBA EL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE AERONAVES, hecho en Tokio, Japón, el 14 de septiembre de 1963, y firmado ad-referendum por el Representante de México en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, el 24 de diciembre de 1968".

La competencia de los tribunales federales para conocer de "todas las controversias del orden civil y criminal que se suscitan sobre el cumplimiento y aplicación de leyes federales o con motivo de los tratados celebrados con las potencias extranjeras", se encuentra establecido por el Artículo 104 Constitucional.

Por último el Artículo 133, al mencionar los convenios internacionales "que se celebren por el Presidente de la República con aprobación del Senado", y dar a aquéllos rango de suprema ley dentro de la Unión hace que el Convenio de Tokio forme parte del conjunto de leyes aplicables dentro del Derecho Mexicano, pues tal documento como quedó asentado líneas arriba, fue aprobado por el Senado en fecha reciente.

#### CODIGO PENAL.

El Código vigente de la materia en su artículo 1o. determina su campo de aplicación "en toda la República para los delitos de la competencia de los tribunales federales". Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves son materia federal y por tanto el cuerpo de leyes a comentarío resulta aplicables a tales infracciones, no importa el lugar de la República en que se cometan.

El Artículo 2o. resulta también de aplicabilidad inmediata en

virtud del supuesto contemplado en su párrafo primero al decir que - el Código dará la pauta para conocer de los delitos que: "se inicien preparen o cometan en el extranjero, cuando produzcan o se pretenda que tengan efectos en el territorio de la República". En el campo - de la aeronavegación es fácilmente concebible que las infracciones - se cometan en esas condiciones, dada la rapidéz del desplazamiento - de las aeronaves entre los países de la tierra.

De enorme importancia por su trascendencia en la materia - de este trabajo resulta el contenido del artículo 5o. del Código Penal Distrital cuando extiende la jurisdicción penal de las leyes mexicanas a los siguientes casos, contemplados en sus cuatro primeras fracciones.

La fracción primera trata de los delitos cometidos "por me xicanos o por extranjeros" a bordo de aeronaves de matrícula mexicana cuando éstas sobrevuelen el mar libre o territorios no sometidos a - ninguna jurisdicción. Como se desprende de lo dispuesto en tal frac ción, ésta se encuentra ajustada a lo dispuesto en el Convenio de To kio en el apartado 2o. del Artículo Primero y en el Artículo Quinto del Capítulo Tercero.

La fracción segunda trata de los delitos ejecutados a bor- do de aeronaves estacionadas en aeropuertos pertenecientes a otro Es tado, "si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que per te nezca" el aeropuerto.

Esta fracción tiene plena vigencia en el momento actual, - pero vislumbramos que en tiempo mas o menos corto dejará de ser apli

cable para dejar paso a lo ordenado por el Texto del Convenio de Tokio en todo lo relativo a estos casos, una vez que tal documento sea ratificado por los países firmantes y tenga plena vigencia en el campo del Derecho Internacional.

Por lo que respecta a la fracción tercera, tratándose de aeronaves encontramos que es complicada su aplicación por las razones que siguen: Tal fracción ordena que si es cometido un delito en aernave extranjera estacionada en territorio nacional, la jurisdicción penal mexicana conocerá de aquél "si se turbare la tranquilidad pública, o si el delincuente o el ofendido no fueren de la tripulación". Siendo el concepto "tranquilidad pública" eminentemente subjetivo, consistente en toda alteración del orden que afecta a la colectividad pensamos que los delitos graves cometidos a bordo de aeronaves extranjeras estacionadas en territorio mexicano alteran necesariamente la dicha "tranquilidad pública" y por tanto caen dentro del supuesto de la ley penal.

El segundo de los casos contemplados en la expresada fracción tercera, es decir, cuando el delincuente o el ofendido no pertenecen a la tripulación son también del conocimiento de los tribunales mexicanos necesariamente, pero aunque al final de nuestra fracción a comentario se dice que: "En caso contrario se obrará conforme al derecho de reciprocidad", pensamos que, si bien es cierto que éste puede respetarse tratándose de buques extranjeros surtos en puertos mexicanos, en el caso concreto de las aeronaves, no cabe tal salvedad.

Nuestra última referencia al Código Penal para el Distrito

y Territorios Federales debe recaer necesariamente en la reciente adi  
ción al Artículo 170 con un párrafo tercero, creador del delito de se  
cuestro de aviones y que literalmente transcribimos a continuación:

"Artículo 170.- .....

.....

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

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

El legislador mexicano al ocuparse de lo relativo a la aero  
navegación, siguió el sistema italiano de la ley de 1942, según quedó  
explicado en el tema primero de este trabajo.

Al efecto en la Ley de Vías Generales de Comunicación inclu  
yo un Libro Cuarto denominado "Comunicaciones Aeronáuticas".

Aunque la ley es de fecha diversa, el mencionado Libro Cuar  
to fue reformado según decreto de fecha 30 de diciembre de 1949, pu-  
blicado en el Diario Oficial correspondiente al 23 de enero de 1950.  
El texto entró en vigor 30 días después de su publicación.

En el Capítulo I, de disposiciones generales, estableció -  
que: "El espacio situado sobre territorio mexicano está sujeto a la -  
soberanía nacional", artículo 306.

Dispuso también en el artículo siguiente que: "La navegación civil sobre el territorio mexicano se rige por los tratados y convenciones internacionales que el Gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente", por la Ley de Vías Generales de Comunicación, los reglamentos que deriven de ella y "por las demás leyes y reglamentos aplicables".

De acuerdo con tales disposiciones, se reenvía al Código Penal y en el presente momento también resulta aplicable el texto de la Convención de Tokio.

En el capítulo de disposiciones varias, el Artículo 356 ordena que: "las disposiciones de este libro cuarto no obstarán para el ejercicio de las acciones penales que correspondan".

Son todas las anteriores disposiciones contenidas tanto en nuestra Carta Magna, como en el Código Penal para el Distrito y Territorios y en la Ley de Vías Generales de Comunicación y por extensión legal las derivadas del texto del Convenio de Tokio, las que pueden ser aplicadas en nuestro Derecho Nacional a los delitos cometidos a bordo de aeronaves o en ocasión de la navegación aérea.

## T E M A VIII

### ALGUNOS CRITERIOS DOCTRINALES SOBRE EL CONFLICTO DE LEYES ACERCA DE DELITOS COMETIDOS A BORDO DE AERONAVES

Es indudable que una de las materias mas apasionantes en el campo del Derecho Internacional es la relativa a las infracciones de tipo penal cometidas a bordo de las aeronaves.

El problema planteado no es de suyo simple, pues los elementos que intervienen generan una situación sui generis que afecta en diverso grado los intereses de los pasajeros, de los propietarios de la carga transportada, la tripulación, etc., de tal manera que la nación que se avoca al conocimiento de los delitos cometidos en tales condiciones tiene que tomar en consideración múltiples elementos antes de proceder al juzgamiento del infractor.

Algo que viene a agravar la serie de problemas esbozados, es el referido a la ley aplicable a los delitos cometidos en las aeronaves en vuelo, ya que la velocidad a que éstas se desplazan de un punto a otro hace difícil en la mayoría de las veces la determinación de la ley aplicable a las infracciones cometidas.

Independientemente de lo dispuesto en la convención de Tokio, ya comentada en este trabajo, en el campo doctrinal se han considerado muy diversas soluciones para todos los problemas creados alrededor de los delitos acaecidos a bordo de las aeronaves en vuelo.

Consideramos como normal que los estados traten de conservar un derecho de estricto control sobre las infracciones que se cometen a bordo de aeronaves que ostentan su pabellón, mayormente las que afectan a sus nacionales o violan sus reglamentos aéreos sobre seguridad o zonas vedadas al tráfico aéreo; también consideramos legítima su preocupación respecto de los delitos que se cometen en aeronaves extranjeras - que sobrevuelan su territorio cuando estos delitos afectan el orden público interno, o se pretende que tales delitos produzcan sus efectos en su territorio nacional.

Estas y muchas otras consideraciones han llevado a los tratadistas a buscar soluciones a los cada vez mas apremiantes problemas que plantea la navegación aérea y de esta suerte han surgido múltiples teorías, algunas de las cuales mencionamos a continuación.

#### Ley del lugar del último despegue.

Es aceptado por algunos tratadistas la jurisdicción del estado del cual despegue en última instancia, antes de una comisión delictiva, la aeronave. Se llama también a esta teoría del punto de partida y se hace consistir esencialmente en una ficción, pues se considera que los delitos cometidos a bordo de una aeronave en vuelo son cometidos en el lugar del último despegue.

Pensamos que no hay razones convincentes en esta tesis que nos inclinen a pensar que puede ser aplicable en ningún caso, pues en tal ficción nos llevaría a crear problemas absurdos, en lugar de ayudar a resolver los que se presentan.

Ley del territorio subyacente o sobrevolado.

"Predominando actualmente la teoría de la soberanía del espacio atmosférico, el delito cometido a bordo de una aeronave en vuelo sobre un estado determinado, debe ser juzgado por los jueces del país sobrevolado o subyacente, cuya ley será la aplicable" (65) Esta solución se apega al sistema de la territorialidad de la ley penal.

La aplicación de esta solución a las comisiones delictivas acaecidas a bordo de las aeronaves implica múltiples problemas que no han sido resueltos satisfactoriamente por los propugnadores de esta tesis.

Así se les objeta que es difícilmente determinable el sitio exacto de la comisión del delito por múltiples circunstancias entre las cuales se cuenta, la altura a que normalmente vuelan las aeronaves y las velocidades que desarrollan. Y aunque pueda determinarse con precisión tal lugar, muchas veces el estado sobrevolado puede no tener interés en juzgar al infractor toda vez que su orden público o seguridad no se alteran la inmensa mayoría de las veces, haciendo que falte el interés de dicho estado en el juzgamiento y castigo de los delincuentes, con el consiguiente riesgo de que los delitos queden impunes.

Creemos que los únicos casos en que la ley del país sobrevolado tiene posibilidad de aplicación son los que se presenten cuando se altera el orden público o atenta contra la seguridad de los bienes, los nacionales o el estado mismo de que se trata.

Ley del próximo aterrizaje.

Se ha propuesto que el país que conozca y juzgue de los delitos cometidos a bordo de una aeronave en vuelo sea aquel en que ésta aterrizó por primera vez, a continuación de cometido el delito. Se echa mano también de una ficción para considerar que el delito se produce en el lugar o territorio del aterrizaje, aduciendo a favor de tal ficción el hecho de la presencia del delincuente en tal sitio, además de las pruebas fehacientes del mismo y de todos los elementos que hacen más fácil la justa apreciación del delito cometido.

De Vissher dice que "la aeronave aporta con ella en cierta medida y coloca entre las manos de las autoridades locales, todos los elementos de instrucción y apreciación de la infracción". (66)

Esta solución encontró acogida en la ley francesa de junio de 1924 y por la Suiza de 1920, aunque tales leyes tienen en cuenta también la nacionalidad de la víctima para determinar su competencia.

El artículo 15 del tratado de Derecho Penal Internacional sancionado en Montevideo en 1940, se inclina por esta solución, aunque con la salvedad de que el delincuente debe ser juzgado con apego a las leyes del estado sobrevolado en el momento de la comisión delictiva y solo para el caso de que ésta no sea posible de determinar, debe aplicarse en las mismas circunstancias la ley del pabellón de la aeronave.

En el capítulo referente a la Jurisdicción criminal, de los sancionados por la conferencia de Buenos Aires, celebrada bajo el patro

cinio de la International Law Association tambien se votó por la aplicación de la ley del estado de aterrizaje en los términos siguientes:

"Artículo 4o.- Los actos cometidos a bordo de una aeronave privada aterrizada en país extranjero serán sometidos a la jurisdicción de dicho estado y la persona o personas acusadas de haber cometido aquellos actos serán juzgadas y cuando sean consideradas culpables, serán castigadas conforme a las leyes en vigor en el mismo estado".

La aplicación de este sistema a los delitos cometidos a bordo de aeronaves en vuelo es de dudosa validéz actual, toda vez que para superar los múltiples problemas que plantearía la aplicación de un solo sistema, los tratadistas y los convenios internacionales sobre la materia, han preferido seguir sistemas mixtos, que se adecuan lógicamente con mucha mayor precisión a la resolución de los casos que se presentan en esta materia.

#### Ley de la nacionalidad de la aeronave.

La más completa de las tesis propuestas es a nuestro juicio ésta, pues abarca y resuelve por sí misma un mayor número de problemas, sin necesidad inmediata de recurrir al concurso de otro sistema.

Cierto que en ella también hay que recurrir a la ficción de la extraterritorialidad de la aeronave tomando en cuenta la nacionalidad de su matriculación, pero se impone cuando el ilícito penal es cometido sobre el mar libre o cuando la aeronave sobrevuela un territorio no sujeto a la soberanía de ningún estado. También es la única solución

viable cuando el estado subyacente o el del próximo aterrizaje no tienen interés en juzgar y conocer del delito, pues en caso contrario gran parte de los delitos cometidos a bordo de las aeronaves quedarían impunes, o se correría ese riesgo en forma innecesaria.

En su abono podemos mencionar que el más reciente de los tratados sobre la materia, esto es, el Convenio de Tokio, lo adopta como la principal de las soluciones al problema de la jurisdicción de la ley penal en los términos siguientes:

Artículo 3o.

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

"Apartado 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".

Análisis de algunas otras proposiciones de autores diversos.

Después de la celebración del Congreso del Comité Jurídico de la Aviación celebrado en la ciudad de Budapest en el año de 1930 los autores Danilovicz y Szordy (67) propusieron una diferencia fundamental en cuanto a la ley aplicable a los delitos cometidos a bordo de aeronaves en vuelo, diciendo que es aplicable la ley del pabellón cuando la aeronave sobrevuela un territorio no sometido a la soberanía de ningún estado y en caso contrario debe aplicarse la ley del país subyacente.

---

67.- Citado por Mattesco Nicolás. "Traite de Droit Aerien - Aeronautique" Editions D. Pedone. 1964. 10a. ed. p. 345.

De La Pradelle completó las anteriores sugerencias proponiendo que en caso de conflicto de leyes la ley del pabellón debía ser la aplicable a los delitos cometidos. (68)

Romero de Prado (69) hace mención a dos teorías que enuncia como sigue: Teoría de la competencia territorial y Teoría de la nacionalidad restringida. Según lo enunciado por la primera, cuando los hechos ocurridos a bordo de una aeronave en vuelo sólo afectan a la disciplina interna, esto es aquellas faltas que se refieren únicamente a las relaciones entre el comandante de la aeronave y la tripulación, la ley aplicable siempre será la de matriculación, en todos los demás casos, los hechos delictivos ocurridos a bordo de la aeronave deben quedar sujetos a la ley del estado subyacente. La segunda de las mencionadas funciona a la inversa, esto es, la nacionalidad es la regla, para todos los delitos cometidos a bordo y la ley del país sobrevolado sólo se aplica cuando aquellos afectan la seguridad o producen sus efectos en éste.

De entre todas las soluciones mixtas propuestas por los doctrinarios de la materia, la más sugestiva sin lugar a dudas, es la sustentada por de Visser (70), el que opone al conflicto de sistemas legales que se suscita cuando varios estados están interesados en juzgar un solo delito en particular, la aplicación jerarquizada de las legislaciones en conflicto, de la manera siguiente:

---

68.- Citado por Mattesco. op. cit. p. 345.

69.- Romero de Prado. op. cit. p. 547.

70.- Citado por Matesco. op. cit. p. 345

- I.- Ley del estado sobrevolado en el momento de la comisión delictiva.
- II.- La ley del pabellón de la aeronave.
- III.- La ley vigente en el territorio en que el delito surte sus efectos.
- IV.- La ley en donde tiene lugar el primer aterrizaje después de la realización del delito.

Complementa de Visser su teoría cuando propone que tratándose de delitos que producen efectos en un lugar diverso del en que son cometidos materialmente, la ley que debe prevalecer es la del territorio en que se consuma la acción delictiva, por sobre la aplicación de la ley del pabellón o la del estado sobrevolado.

John Fenstone (71) ha propuesto la creación de un Código Internacional que contemple los delitos considerados de derecho penal común, basados en el cual los diversos tribunales nacionales castigarían tales delitos juzgando a los delincuentes de acuerdo con su propio procedimiento penal particular.

Consideramos sugestiva tal propuesta, pero no creemos que en el actual estado del derecho sea factible la creación y observancia de tal cuerpo de leyes, pues el elenco de delitos por incluir debe ser por fuerza muy reducido, dado que sólo podrían incluirse en él aquellos que ordinariamente afectan a la comunidad internacional, como por ejemplo - los relativos a la trata de blancas, tráfico de estupefacientes, protección de cables submarinos, etc., todos los cuales por cierto y desde an

tigo son combatidos por la mayoría de los estados de la tierra a tra--  
vés de acuerdos generales o particulares.

## TEMA IX

### LOS TRATADOS INTERNACIONALES SOBRE LA MATERIA.

#### EL CONVENIO DE TOKIO

Desde los inicios de la moderna era de la aviación en los comienzos de este siglo se dejó sentir, cada vez más apremiantemente, la necesidad de una adecuada legislación penal que protegiera a los diversos intereses que participan en este interesantísimo campo de la actividad humana actual.

Conscientes del problema, los diversos países de la comunidad internacional se han ido ocupando de legislar sobre la materia, pero desafortunadamente el progreso legislativo no corresponde a los vertiginosos avances logrados por la ciencia aeronáutica, dando por resultado que las leyes sean, por lo general, anacrónicas. Mas aún, el diverso grado de desarrollo de la aviación alcanzado en los diferentes países del mundo, hace que los cuerpos de leyes aplicables encauzen de diverso modo sus problemas y difieran considerablemente en sus soluciones.

Ante esta situación anómala, en el año de 1950 fué nombrado un comité jurídico penal referente a las aeronaves con pretensiones de validez en el ámbito internacional. Con objeto de complementar las actividades de dicho comité, en el año de 1953, fué nombrado un subcomité por la organización mencionada. Sin embargo la OACI no se interesó de una manera inmediata en los trabajos de dichos comité y subcomité hasta el año de 1956, año en que en la ciudad de Génova, Italia, se reunió el subcomité jurídico para empezar a elaborar en forma definitiva el mencionado estatuto.

Los trabajos de esta primera reunión fueron completados en la celebrada en Montreal, Canadá, en el año de 1958 y Munich, Alemania, el siguiente año.

Del proyecto salido de las anteriores reuniones conoció el subcomité, nuevamente reunido en 1962, y con objeto de revisar todo el trabajo realizado, el comité celebró en la ciudad de Roma, Italia, una reunión entre el 15 y el 28 de septiembre del propio año.

Los debates sobre la materia arrojaron un proyecto definitivo, documento este que enmendado y completado en la Convención de Tokio, Japón, celebrada entre los meses de agosto y septiembre de 1963, y que devino finalmente en: "La convención relativa a las infracciones y otros ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves".

El texto de dicha Convención queda incluido a continuación, comentando artículo por artículo su contenido, dado que es este el acuerdo multilateral de mayor trascendencia en la historia del derecho internacional penal aéreo, tanto porque significó un paso decidido en la unificación de la materia, cuanto porque ha sido elaborado en un momento de la historia en que los delitos cometidos a bordo de aeronaves son cada vez más frecuentes, en especial el referido al comúnmente llamado aeropiratería, que tantos problemas económicos, jurídicos y políticos ha causado, muy en particular a los Estados Unidos y a Venezuela y en menor escala a México, por la constante repetición e incidencia de tal delito en agravio de personas, bienes y aeronaves de las nacionalidades antes mencionadas, con grave peligro de que se produzcan accidentes graves y pérdidas económicas, ya de suyo considerables.

El convenio que nos ocupa toma su nombre de la ciudad en la que fué concertado, habiéndose firmado el día 14 de septiembre de 1963.

Estuvieron representados en tan trascendental reunión los países que a continuación mencionamos:

Afganistán, Argentina, Australia, Austria, Bélgica, Bolivia, Brasil, República Socialista Soviética de Bielorusia, Camboya, Canadá, Ceylán, Chile, Colombia, Congo (Brazzaville), Costa Rica, Cuba, Ecuador, República Federal de Alemania, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Santa Sede, República Popular Húngara, India, Indonesia, Iraq, Italia, Costa de Marfil, Japón, Kuwait, Laos, Liberia, México (Representado por el Consejero de la Embajada de México en Tokio, señor J. Rojas, el cual, cabe aclarar que solo acudió como observador a tal conferencia), Países Bajos, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Paquistán, Panamá, Perú, Filipinas, República Popular de Polonia, Portugal, República de China, República de Haití, Corea, Malí, República del Alto Volta, Rumania, Senegal, España, Suecia, Suiza, República Socialista Soviética de Ucrania, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, República Arabe Unida, Gran Bretaña, Irlanda del Norte, Estados Unidos de América, Venezuela y Yugoslavia.

También estuvieron representados los organismos internacionales especializados en aviación que a continuación se mencionan:

Asociación de Transporte Aéreo Internacional, Cámara Internacional de Comercio, Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas, Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado, y Asociación de Derecho Internacional.

CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS

COMETIDOS A BORDO DE AERONAVES.

Capítulo I.

Campo de aplicación del Convenio.

Artículo 1.

El presente convenio se aplicará a:

a).- Las infracciones a las leyes penales.

Entendemos que tales infracciones deben constituir tipos de delictivos insertos en la ley penal competente para conocer de tales comisiones delictivas y no meras faltas que no revisten gravedad y que en las leyes nacionales son castigadas con multa o prisión menor, tal como en el caso de infracciones a los reglamentos de policía, etc., que constituyen meras faltas de carácter administrativo.

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

Urge diferenciar en el contenido de este inciso los actos imputables a los pasajeros "que pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas...", de aquellos cometidos en contra del "buen orden y la disciplina a bordo", pues estos últimos solo pueden ser imputados a la tripulación, caso de que se presenten, pues esta se encuentra sometida a un orden jerárquico por razón de su profesión. En

el primer caso planteado es aplicable lo dispuesto por el Capítulo II de esta Convención en cuanto a la ley penal aplicable a los delitos cometidos a bordo de las aeronaves, mientras que tratándose del segundo, sólo es competente en todos los casos el estado de matriculación de la aeronave.

2.- A reserva de lo dispuesto por 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 contratante mientras se halle en vuelo, en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un estado.

No encontramos razón de ser a la existencia de este apartado, pues a más de confuso y obscuro es superabundante, en razón de que la más elemental lógica jurídica señala que para todo delito debe haber una ley aplicable exactamente, tal como lo declara más adelante el texto de esta convención en el artículo 3o., párrafo primero.

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

Ignoramos la razón por la cual se delimita el concepto de vuelo de un aparato aéreo, ya que el texto de la presente convención es aplicable a los delitos cometidos "a bordo" de las aeronaves, pues es indudable que si un delito se comete cuando el aparato está recibiendo el pasaje, o bien desembarcándolo, el delito se seguirá cometiendo, lo mismo, a bordo. Un caso similar se presenta cuando la nave se encuentra reco

riendo las pistas preparándose para salir o bien llegando a su terminal.

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

Consideramos innecesaria, por superflua, la inclusión de este apartado, por tratarse de aeronaves sujetas a un régimen diverso del tratado en esta Convención.

#### Artículo 2o.

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

Este artículo basa su contenido en la Declaración Universal de los Derechos del Hombre que todos los países civilizados de la tierra aceptan y practican con más o menos uniformidad.

#### Capítulo II JURISDICCION.

#### Artículo 3o.

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

El Convenio se inclina por la solución territorial, respecto-

de la aplicación de la ley penal. Escogiendo esta, de entre las diversas propuestas por los tratadistas de la materia, tales como la del último despegue, la del próximo aterrizaje etc. etc., entre otras.

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.

El contenido de este apartado no es otra cosa que una recomendación tendiente a obtener que las legislaciones nacionales de los contratantes tengan dentro de su elenco de normas penales, aquellas que sean aplicables a los delitos que pueden acontecer a bordo de las aeronaves matriculadas en su registro. Siguiendo esta recomendación el legislador mexicano adicionó el artículo 170 del código de la materia con el siguiente decreto publicado en el Diario Oficial correspondiente al día 24 de Diciembre de 1968, documento que en su parte medular dice:

DECRETO:

"El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

ARTICULO UNICO.- Se adiciona con un tercer párrafo el artículo 170 del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales en Materia del Fuero Federal, como sigue:

ARTICULO 170.-.....

"Asimismo se impondrá prisión de cinco a veinte años, sin per

juicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa, al que hiciere cambiar de destino una aeronave valiéndose de amenazas, violencia o intimidación, o por cualquier otro medio ilícito, o lo hiciere desviar de su ruta".

TRANSITORIO.

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

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

Consideramos que este apartado puede, en caso y momentos determinados, ocasionar un conflicto de leyes entre el Estado de matrícula, que este convenio reconoce como competente en el apartado primero de este artículo y el Estado que, de acuerdo con su ley nacional pretenda ejercer su jurisdicción penal sobre un delito en que aquel se considere competente.

Artículo 4o.

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

- a).- La infracción produce efectos en el territorio de tal Estado.
- b).- La infracción ha sido cometida por o contra un nacional de tal Estado o una persona que tenga su residencia per-

manente en el mismo.

c).- La infracción afecta a la seguridad de tal Estado.

d).- La infracción constituye una infracción de los reglamentos sobre vuelo o maniobra de las aeronaves, vigentes en tal estado:

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

Es importante señalar las excepciones a la regla general que establece la jurisdicción de este Convenio, pues algunas las consideramos poco afortunadas.

Respecto de la contenida en el inciso a, es indudable que el Estado en el que una infracción penal produce sus efectos es el avocado a conocer y juzgar el delincuente, ya que sus actos punibles van en contra del orden público de ese estado y en caso de que el comandante de la aeronave se negara a entregar al delincuente, cometería una grave falta, susceptible de ser encuadrada como delito.

Por lo que hace al inciso b, lo establecido estará en algunos casos en pugna con lo establecido por el artículo 5o. del Código Penal Mexicano, toda vez que en sus fracciones III y IV, admite la posibilidad de conocer de los delitos que se cometen en las aeronaves nacionales o extranjeras que se encuentran dentro del territorio nacional, no importa que tanto los delincuentes como los ofendidos sean nacionales o extranjeros.

A excepción hecha de los miembros de la tripulación de las aeronaves, en cuyo caso se obrará "conforme al derecho de reciprocidad". Consideramos que en caso de conflicto debe aplicarse la ley territorial de conformidad con lo dispuesto en este Convenio en el párrafo tercero del artículo 3o. que a la letra dispone: "El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales".

En cuanto al inciso c, es universalmente reconocido el derecho que todos los Estados tienen para juzgar a las personas que atentan en contra de su seguridad, por lo que no cabe hacer comentario alguno.

Lo asentado en el inciso d, es una garantía de que las zonas restringidas a la navegación aérea por razones de seguridad nacional del Estado subyacente no serán sobrevoladas y en caso de violación, es al estado afectado al que corresponde aplicar la sanción por la infracción cometida.

En el inciso e, se contempla la obligación derivada de un acuerdo internacional, del cual se derive la obligación, para el estado contratante, de juzgar a los delincuentes comunes y someterlos a su jurisdicción penal.

### Capítulo III.

Facultades del Comandante de la aeronave.

#### Artículo 5o.

1.- Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán a las-

infracciones ni a los actos cometidos o a punto de cometerse por una persona a bordo de una aeronave en vuelo en el espacio aéreo del estado de matrícula de la aeronave o sobre la alta mar u otra zona situada fuera del territorio de un Estado, a no ser que el último punto de despegue o el próximo de aterrizaje previsto se halle en un estado distinto del de matrícula, o si la aeronave vuela posteriormente en el espacio aéreo de un Estado distinto del de matrícula con dicha persona a bordo.

Lo mandado en este apartado obedece a que estando la aeronave dentro de la jurisdicción territorial de su matrícula o próxima a arribar a ella, corresponde a tal estado conocer sin más trámite, los delitos cometidos dentro de su espacio aéreo. También es indudable que le corresponde conocer de los cometidos a bordo de aeronaves matriculadas en su registro nacional, cuando los delitos se cometen fuera del territorio de cualquier estado, pues entonces es la ley del estado de registro la que rige dentro de la aeronave.

Si el punto más próximo de despegue o aterrizaje se encuentra dentro de la jurisdicción de un estado diferente del de matriculación es incuestionable la aplicabilidad de lo mandado por el Convenio dado su carácter internacional.

2.- No obstante lo mandado en el artículo 10. se considera para los fines del presente capítulo que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso las disposiciones de este Capítulo continuarán apli-

cándose a las infracciones y los actos cometidos a bordo, -- hasta que las autoridades competentes de un estado se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes de la misma.

Creemos que lo ordenado en el Artículo 10., párrafo 3 y el párrafo a comentario, más que ser disposiciones antagónicas, son complementarias.

Aquel, en orden al campo de aplicación del Convenio "considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje". Este por su parte dispone "que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque". Esta disposición se establece en orden a la facultad de mando que asiste al comandante de la aeronave sobre las personas y bienes a bordo.

La excepción establecida en este párrafo no afecta en manera alguna la competencia que por razón de territorio corresponde al estado de despegue, aterrizaje o matriculación, en su caso, de acuerdo con lo aquí establecido.

Respecto de lo señalado por la segunda parte de este apartado, consideramos que en caso de aterrizaje forzoso, este párrafo no debe seguir aplicándose, debiendo solamente reservarse la autoridad jerárquica en favor del Comandante de la aeronave, o del miembro de la tripulación de mayor jerarquía que sobreviva, en caso de accidente grave. Por lo demás, el Estado en cuyo territorio acaezca el accidente--

tiene desde el momento del accidente jurisdicción sobre los delitos - que se cometan después de ese momento. Sólo para el caso de que el aterrizaje forzoso suceda sobre alta mar o en territorio no sometido a ninguna jurisdicción, creemos aplicable tal disposición.

Artículo 6o.

1.- Cuando el Comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer a bordo una infracción o acto de los previstos en el Artículo lo., párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso correctivas que sean necesarias:

a).- Para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes a bordo de 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.

Es necesario dar al Comandante de la aeronave, la máxima autoridad a bordo, siempre que sea compatible con sus funciones, y como resultado de tal criterio, es de suma importancia que tenga autorización para detener a los delincuentes presuntos o a los que pretendan atentar contra la seguridad de las personas y bienes a bordo de la misma.

Este apartado no establece qué medidas puede imponer lícita

14  
mente, pero creemos que nunca podrá excederse en cuando a la calidad de tales medidas, dando mas bien, dentro de las circunstancias, las garantías posibles al infractor, hasta en tanto no lo ponga a disposición de las autoridades competentes.

Conviene aclarar que este artículo extiende a los pasajeros la autoridad que corresponde al comandante sobre la tripulación, en razón de su rango.

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

Este apartado deja al criterio del Comandante el tomar las medidas tendientes a evitar la comisión de infracciones a bordo y, cuando éstas se cometan, someter a los delincuentes a un arresto preventivo, en tanto es posible entregarlo de acuerdo con las disposiciones de este convenio y dado que el bien protegido en este caso es la seguridad, tanto de la aeronave, como de las personas y bienes a bordo, se faculta a todas las personas, sean o no miembros de la tripulación, a someter al que atente o pretenda atentar contra dicho bien.

La Constitución Mexicana en su artículo 16 establece, como una excepción al principio de que ninguna persona puede ser molestada o aprehendida "sino en virtud de mandamiento escrito de la autoridad competente", el caso de flagrante delito, pues en tal caso, "cualquier persona puede aprehender al delincuente" a condición de ponerlo "sin demora a disposición de la autoridad inmediata". En el caso particular de las aeronaves en vuelo, la autoridad inmediata recae en el Comandante, quien a su vez debe poner al presunto delincuente a disposición de las autoridades competentes más próximas, de conformidad con lo establecido por este Convenio.

#### Artículo 7o.

1.- Las medidas coercitivas impuestas a una persona conforme a lo previsto en el artículo 6o. 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 6o., párrafo 1, inciso c, para permitir su entrega a las autoridades correspondientes; o

b).- La aeronave haga un aterrizaje forzoso y el Comandante no pueda entregar la persona a las autoridades competentes;

o

c).- Dicha persona acepte continuar el transporte sometida a

las medidas coercitivas impuestas.

El Comandante de la aeronave puede verse impedido a entregar a la persona que someta a medidas preventivas bien por causas legales, bien por causas materiales. Dentro del primer grupo podemos comprender aquellos casos en que un Estado no contratante impida el desembarco--- del presunto delincuente, en cuyo caso, aún contra lo dispuesto por el inciso c, esta se verá obligado a continuar el viaje aún contra su voluntad.

También puede suceder que un Estado contratante se niegue a admitir en su territorio el desembarco del infractor contraviniendo lo dispuesto en esta Convención. En tal caso, el Comandante de la aeronave debe continuar su viaje con el infractor a bordo, pues no creemos-- que le asista autoridad suficiente para obligar al Estado a cambiar su proceder, ni tampoco sanción alguna dentro del texto de esta conven--- ción que repruebe tal proceder.

En el caso contemplado por la fracción b, creemos que el Comandante de la aeronave o la persona de mayor jerarquía que sobreviva-- de los pertenecientes a la tripulación tiene el deber de entregar al-- infractor a las autoridades del lugar del aterrizaje forzoso, o bien, a la primera autoridad que tome conocimiento del siniestro, si éste--- acaece en una zona no sometida a la jurisdicción de ningún estado.

Por último, creemos de dudosa aplicabilidad el contenido del inciso c, pues sólo para el caso de que el presunto delincuente tenga-- conocimientos legales o sea asesorado inmediatamente por un letrado--- estará en posición de escoger la alternativa que se le ofrece. Si es--

coge la de continuar el viaje sometido a las medidas preventivas, -- en el caso de delitos graves, pensamos que lo hará únicamente por--- ganar tiempo, pero a riesgo de que aumente su peligrosidad obligándo lo a cometer nuevos delitos. Por esta razón consideramos criticable- tal disposición.

2.- Tan pronto como sea factible y, si es posible antes de aterrizar en un Estado con una persona a bordo sometida a-- las medidas coercitivas de acuerdo con el artículo 6o., el Comandante de la aeronave notificará a las autoridades de-- tal Estado el hecho de que una persona se encuentra a bordo sometida a dichas medidas y las razones de haberlas adopta- do.

Constituye esta una medida preventiva muy eficaz, pues en-- caso de que el estado de aterrizaje se niegue a aceptar al presunto- delincuente, el Comandante, desde antes de que la aeronave toque tie- rra debe tomar las medidas pertinentes a la continuación de la cus- todia del infractor. Caso contrario, el Estado de aterrizaje se en- contrará preparado para realizar las investigaciones indispensables- tendientes a la comprobación del delito imputado, así como a recoger el material de prueba más indispensable a fin de que la aeronave pue- da continuar, en su caso, su itinerario normal de vuelo.

#### Artículo 8o.

El Comandante de la aeronave podrá, siempre que sea necesari- o a los fines previstos en el artículo 6o., párrafo 1, in- cisos a y b, desembarcar en el territorio de cualquier Es-

tado 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 de los previstos en el artículo 1, párrafo 1, inciso b.

Debemos diferenciar dos situaciones:

I.- Una persona a bordo de una aeronave está a punto de cometer una infracción prevista en el texto del convenio. En este caso, el Comandante deberá, al solicitar la intervención de las autoridades del país de aterrizaje, señalar todas aquellas sospechas que lo lleven a la certeza o simple convencimiento de que tal persona está a punto de cometer una infracción de tipo penal. Esta situación es sumamente difícil de prever, a menos que alguno o algunos de los pasajeros vayan armados o su comportamiento a bordo haya sido de tal manera sospechoso que lleve al Comandante de la aeronave a suponer que se prepara la comisión de un delito. De todas suertes el Estado requerido debe actuar con suma cautela a fin de evitar equívocos, en estos casos, siempre graves.

II.- Una persona, en el segundo supuesto, ha cometido un delito a bordo. En este caso todo el problema se ve reducido a probar, por los elementos al alcance del Comandante de la aeronave dicha comisión y a poner al infractor a disposición de las autoridades que conozcan del caso.

2.- El Comandante de la aeronave comunicará a las autoridades

del Estado donde desembarque a una persona, de acuerdo con lo previsto en este artículo, el hecho de haber efectuado tal desembarco y las razones que tuvo para ello.

Consideramos superabundante la inclusión de este párrafo, ya que de ninguna manera puede permitirse a nadie desembarcar personas en el territorio de un Estado sin la previa autorización de este. Las razones que el Comandante tenga para efectuar tal desembarco deben ser expuestas incluso, de ser posible, desde antes de que el aterrizaje se efectúe, para permitir a las autoridades correspondientes a tomar todas aquellas medidas tendientes al aseguramiento del sujeto activo del delito y de las pruebas del mismo.

#### Artículo 9o.

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

Entendemos defectuosa la redacción de este artículo, pues el Comandante está obligado a ver por la seguridad de la aeronave y de los pasajeros y bienes a bordo de la misma, y en este orden de ideas, no puede dejarse a su arbitrio al entregar o no a quien ha cometido un delito grave. Pensemos que la infracción de que se trate es un asesinato. No conviene que la aeronave siga volando con el crimi-

nal a bordo; pues tal situación afecta no sólo a la seguridad del aparato, sino también y esencialmente la de los pasajeros y bienes que se encuentran bajo la responsabilidad directa del Comandante. Tampoco debe permitirse que por negligencia o mala fé del Comandante las pruebas del delito corran el riesgo de desvanecerse o perderse, constituyendo esto un serio problema para el esclarecimiento y castigo del delito. Hay aún más razones por las que tal medida no es conveniente, pues en el caso de asesinato que contemplamos, el aparato tendría que seguir el vuelo con la víctima, lo que por razones incluso sanitarias debe evitarse a toda costa.

2.- El Comandante de la aeronave, tan pronto como sea factible, y si es posible antes del aterrizaje en el territorio de un Estado contratante con una persona a bordo que se proponga entregar de conformidad con el párrafo anterior, notificará a las autoridades de dicho Estado su intención de entregar dicha persona y los motivos que tenga para ello.

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

#### Artículo 10o.

Por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en este Convenio, el Comandante de la aeronave, los demás miembros de la tripulación, los pasajeros, el propietario, el operador de

la aeronave y la persona en cuyo nombre realice el vuelo, no serán responsables en procedimiento alguno por razón de cualquier trato sufrido por la persona objeto de las medidas a que se hace mención en este capítulo.

Consideramos que no es aplicable de manera general la exención de responsabilidad sugerida por este artículo, pues creemos que en casos habrá, en que alguna o algunas personas beneficiadas por tal exención queden sujetas a responsabilidades, aunque estas no sean de carácter estrictamente penal. Podemos pensar en el caso de que el Comandante por simples presunciones, que a la postre resulten del todo infundadas o insuficientes, aplique a una persona las medidas de seguridad autorizadas por este capítulo, desembarcándola en un país diverso del de su destino, causándole con ello daños o perjuicios susceptibles de apreciarse en dinero. En este caso particular, pensamos que si procede la acción reclamando tales daños o perjuicios sufridos y pensamos en el éxito de una reclamación de tal naturaleza, dejando sin efecto lo mandado por el artículo a comentario.

#### Capítulo IV.

#### APODERAMIENTO ILICITO DE UNA AERONAVE.

#### Artículo 11o.

1.- Cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o sea inminente la realización de tales actos, los Esta-

dos contratantes tomaran todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo Comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

De acuerdo con nuestra opinión, es este el punto de mayor trascendencia tratado por esta convención. La aeropiratería representa sin lugar a dudas el mayor problema a resolver en el momento presente, y aunque su aparición y desarrollo es, salvo unas cuantas excepciones, puramente regional, creemos que pudiera extenderse a todo el mundo, si no se llega a soluciones felices para evitarla.

Por lo que respecta a la obligación contraída por los países firmantes en este convenio, para tomar las medidas adecuadas tendientes a evitar que el comandante de la aeronave pierda el control sobre la misma, recientemente fué incluido en el elenco penal Mexicano una adición al artículo 170, creando el delito de aeropiratería y señalando su penalidad.

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.

Cuba, hacia donde se han dirigido la mayoría de los vuelos en los casos de aeropiratería, en un principio se negó a permitir que los pasajeros, tripulación y carga, continuaran su viaje en la misma aeronave, alegando que las pistas del aeropuerto de La Habana no eran seguras para el despegue de grandes aviones. Sin embargo, a últimas fe-

chas ha permitido que, bajo responsabilidad del Comandante de la aeronave, esta vuele a su lugar de destino, despegando con toda su tripulación, pasajeros y carga. Con esta conducta, ha actuado dentro de lo dispuesto por este convenio.

#### Capítulo V.

#### FACULTADES Y OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS.

#### Artículo 12o.

Todo Estado contratante permitirá al Comandante de una aeronave matriculada en otro Estado contratante que desembarque a cualquier persona conforme a lo dispuesto en el artículo 8o., párrafo 1.

Como antes quedó dicho, no existe ninguna sanción para el Estado firmante que se niegue a recibir a un presunto delincuente.

#### Artículo 13o.

1.- Todo Estado contratante aceptará la entrega de cualquier persona que el comandante le entregue en virtud de lo dispuesto en el artículo 9o., párrafo 1.

2.- Si un Estado contratante considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención o tomará otras medidas para asegurar la presencia de cualquier persona que se presume ha cometido alguno de los actos a que se refiere el artículo 11o., párrafo 1, así como de cualquier otra persona que le haya sido entregada. La detención y demás medidas

se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes del Estado que -- las efectúe, y se mantendrán solamente por el período que sea razonablemente necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

En este párrafo, el Convenio autoriza al estado que conozca de algún delito para detener al delincuente y someterlo a detención preventiva. Creemos que, complementaria de esta disposición está la que le obliga a dar parte al Estado de matriculación de la aeronave, para que le manifieste si está interesada en juzgar al delincuente, sugiriéndole inicie el procedimiento de extradición respectivo. Sin embargo la República de Cuba siendo parte del presente convenio, lo ha violado reiteradas veces, tantas como casos de aeropiratería a conocido, al negarse a devolver a los delincuentes que se encuentran en su territorio gozando de inmunidad. Tampoco sabemos que de acuerdo por lo dispuesto por este convenio, se haya iniciado ningún proceso en contra de tales delincuentes. Tal negativa se observa aún respecto de países que como México, mantienen relaciones con el gobierno de Cuba. La procuraduría General de la República ha solicitado, por los conductos adecuados, la extradición de los delincuentes que han desviado, desde territorio mexicano, aviones de matrícula nacional al territorio cubano, con resultados negativos hasta ahora.

De aquí resulta que los sujetos inconformes o en busca de notoriedad gratuita, escojan este fácil camino para trasladarse al "paraíso" del caribe, con el tácito consentimiento y complicidad del gobierno Cubano.

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

No sabemos de ningún caso en que se haya necesitado recurrir a este derecho, pues a ninguna persona se le ha enjuiciado en territorio extranjero, al menos en cuanto se refiere al caso particular del delito de aeropiratería. Existen tan solo dos casos, a saber, en que-- los tribunales de los Estados Unidos de Norteamérica, están juzgando-- a delincuentes que han desviado de su ruta a una aeronave usando la-- violencia o la intimidación, pero esta situación es debida a que los-- delincuentes han decidido regresar al territorio estadounidense por-- su propia voluntad.

4.- El Estado contratante al que sea entregada una persona-- en virtud de lo dispuesto por el artículo 9o., párrafo 1., o-- en cuyo territorio aterrice una aeronave después de haberse-- cometido alguno de los actos previstos en el artículo 11o.,-- párrafo 1, procederá a una investigación preliminar de los-- hechos.

Es a nuestro juicio antijurídica esta disposición, pues antes de tomar medidas que restrinjan la libertad de un individuo nacional o extranjero, todo Estado tiene la obligación de realizar tal investigación preliminar, a fin de estar en condiciones de dictar toda orden de detención, pues de no mediar tal circunstancia, se violan flagrantemen-- te los derechos que todo individuo tiene, en cualquier parte del mundo, antes de ser privado de su libertad.

5.- Cuando un Estado en virtud de este Artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente al Estado de matrícula de la aeronave y al Estado de que sea nacional el detenido, y si lo considerara conveniente, a todos los demás estados interesados en tal detención y las circunstancias que la justifiquen. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo cuarto de este Artículo, comunicará sin dilación los resultados de aquella a los Estados que antes se mencionan comunicándoles si se propone proceder contra dicha persona.

Este párrafo no contempla la posibilidad de que el Estado que realice la detención y la investigación preliminar no se proponga proceder contra el infractor. En este caso debería establecerse por el texto del convenio, que se pusiera a los estados interesados en juzgar al delincuente, en posibilidad de reclamarlo de manera inmediata y de ser posible obviando el sistema que se establece para la extradición ordinaria. También debería haberse tratado en forma más amplia lo referente a los resultados de la investigación preliminar para preservar los datos que ésta arroje y todas las demás pruebas relacionadas con el delito, de tal suerte que si el Estado que toma conocimiento no se interesa en juzgar al delincuente pueda proporcionar al Estado interesado todos los elementos encaminados al mejor conocimiento del delito.

ARTICULO 14.

1.- Cuando una persona, desembarcada de conformidad con el artículo 8, párrafo 1, entregada de acuerdo con el artículo

9, párrafo 1, o desembarcada después de haber cometido al guno de los actos previstos en el artículo 11, párrafo 1, no pueda o no desee proseguir el viaje, el Estado de ate- rrizaje, si rehusa admitirla por no tener la nacionalidad de tal Estado, ni ser residente permanente en él, tal Estado podrá enviarla al territorio del que sea nacional o residente, o bien al Estado de iniciación del viaje.

Esta regla, a mas de harto complicada no da una solución prác- tica al problema que aborda pues a nuestro parecer se debería haber establecido la obligación de admitirla en el territorio del Estado de ate- rrizaje, aunque despues se le enviara en forma inmediata al país intere- sado en conocer del delito, pues en todo caso con esta solución, es des- cargada sobre el comandante de la aeronave toda la responsabilidad por la persona del delincuente, que de tal forma se verá precisado, según - la gravedad del caso, a regresar al país de iniciación del viaje o del de matriculación de la aeronave, para poner a disposición de las autorí- dades competentes al infractor, con las consiguientes molestias y daños a los pasajeros y carga transportadas.

2.- El desembarco, la entrega, la detención o la adopción de las medidas aludidas en el artículo 13, párrafo 2, o el envío de la persona conforme al párrafo anterior del presente artículo, no se considerarán como admisión en el te- rritorio del Estado contratante, en relación con los efec- tos de sus leyes relativas a la entrada o admisión de per- sonas a su territorio y ninguna disposición del presente

~~convenio tendrá efecto contra las leyes de un Estado con-~~  
~~tratante, que nieguen la expulsión de personas de su terri-~~  
torio.

Esta disposición establece una regla de política internacio-  
nal respecto de la detención de los delincuentes aéreos y de su conse-  
cuente envío al país interesado en juzgar el delito cometido. Sin embar-  
go nos inquieta saber cuál será la conducta de un gobierno que acepte,  
con las restricciones que se enumeran, la estadía de un delincuente que  
le es entregado para su custodia, cuando ningún otro Estado, competente  
de acuerdo con las reglas que aquí se fijan, atiende al requerimiento -  
del Estado que admitió provisionalmente al infractor. ¿Si no se encuen-  
tra obligado a admitirlo en su territorio con alguna calidad definida?  
¿Puede simplemente expulsarlo al país de su nacionalidad o residencia,  
o bien está obligado a juzgarlo para evitar que el delito quede sin su  
justo castigo?

Pensamos que la solución es en este caso ligada directamente  
a la gravedad de la infracción cometida, estando obligado el estado que  
efectúe la detención a juzgar al delincuente de acuerdo con sus leyes -  
nacionales, si se trata de delitos graves.

#### ARTICULO 15.

- 1.- A reserva de lo previsto en el artículo precedente, cual-  
quier persona desembarcada de conformidad con el artículo  
8, párrafo 1, entregada de acuerdo con el artículo 9, pá-  
rrafo 1, o desembarcada después de haber cometido alguno

de los actos previstos en el artículo 11, párrafo 1, que desee continuar su viaje podrá hacerlo tan pronto como sea posible hacia el punto de destino que elija, salvo que su presencia sea necesaria de acuerdo con las leyes del Estado de aterrizaje, para la instrucción de un procedimiento penal o de extradición.

2.- Sin perjuicio de lo dispuesto en sus leyes sobre entrada, admisión, expulsión o extradición, el Estado contratante en cuyo territorio sea desembarcada una persona de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8, párrafo 1, o entregada de conformidad con el artículo 9, párrafo 1, o desembarcada una persona a la que se impute alguno de los actos previstos en el artículo 11, párrafo 1, le concederá en orden a su protección y seguridad un trato no menos favorable que el dispuesto para sus nacionales en las mismas circunstancias.

Consideramos que los términos ambiguos en que está redactada la parte medular de esta disposición, da lugar, en caso de presentarse una situación particular, a una serie de injusticias motivadas por circunstancias de hecho que perjudican el mínimo de garantías que corresponden al ser humano, desprendidas de la declaración universal de derechos de hombre.

Pongamos por ejemplo el caso, hipotético, en que se encontraran involucrados ciudadanos norteamericanos que cometieran un delito a bordo de una aeronave de matrícula mexicana, los cuales son desembarca-

dos en territorio cubano para ser sometidos a custodia, en tanto se determina la autoridad competente para juzgarlos. Es indudable que dada la tirantez de relaciones existente entre los gobiernos Cubano y Norteamericano, que dicho gobierno no trataría a los sometidos a custodia de acuerdo con el mínimo de garantías que debería haberse establecido en esta convención. Creemos que hubiera sido mejor imponer a los estados contratantes un mínimo de tales garantías para las personas desembarcadas en su territorio y no dejar el tan esencial trato, al azar de las buenas o malas relaciones políticas entre los estados.

#### CAPITULO VI

#### OTRAS DISPOSICIONES.

#### ARTICULO 16.

1.- Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves matriculadas en un Estado contratante, serán consideradas, para los fines de extradición, como cometidas a mas del lugar en donde hayan sucedido realmente, en el territorio de matrícula de la aeronave.

Se admite de manera expresa en este apartado la extraterritorialidad de las aeronaves, aunque consideramos en el fondo contradictorio su contenido. No pocos problemas surgirán desprendiéndose del apartado a comentario, dado que una persona no puede ser juzgada dos veces por un mismo delito, ¿Qué sucederá cuando el Estado en donde se consume el delito juzgue al delincuente y lo condene? Tal delincuente no puede ser juzgado nuevamente, a pesar de lo dispuesto por este convenio y en

tal caso esta disposición es letra muerta. En todo caso, solo funcionará cuando el Estado en que haya consumado la conducta delictiva no se avoque al conocimiento y castigo del mismo y también desde este punto de vista sigue siendo letra muerta tal disposición.

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

La reserva contenida en este párrafo es lógica si pensamos que la extradición debe ser estudiada y concedida para cada caso en particular, esto es, una vez que el estado extraditante a comprobado a satisfacción que el Estado que pide y promueve tal recurso tiene derecho a juzgar a la persona requerida.

#### ARTICULO 17.

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

#### ARTICULO 18.

Si varios Estados contratantes constituyen organizaciones de explotación en común u organismos internacionales de explota-

ción que utilicen aeronaves no matriculadas en un Estado determinado, designarán, según las modalidades del caso, cuál de ellos deberá ser considerado como Estado de matrícula para los fines del presente convenio y lo comunicará a la Organización de Aviación Civil Internacional, la cual lo notificará a todos los Estados partes del presente Convenio.

La disposición anterior plantea un problema de fondo que no fue tratado aquí, por lo que se hace necesario intentar la resolución del mismo.

Es indudable que la falta de aviso de matriculación a que el párrafo anterior se refiere, hace que la nave pueda considerarse como pirata, sin embargo consideramos esta solución como extremadamente rigurosa y cabe considerar que en caso de comisión delictiva a bordo de una aeronave, en las condiciones que aquí se plantean, en orden a la aplicación del presente Convenio, deberá considerarse como matriculada en el último Estado de despegue, siempre que éste forme parte del organismo de explotación correspondiente. A falta o en ausencia de esta circunstancia debe considerarse como cometido en el país del próximo aterrizaje, pertenezca o no al organismo internacional de explotación de la aeronave. Caso de que éste último no se considere competente para juzgar el delito, debe detener al responsable y comunicar a todos los países miembros del consorcio de explotación para que, aquel que se considere competente juzgue al infractor.

## CAPITULO VII.

### DISPOSICIONES FINALES.

ARTICULO 19.

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

Cabe aclarar, que aunque el presente convenio tiene una muy grande importancia en el momento presente, no ha entrado en vigor, en virtud que no ha sido ratificado por la mayoría de los Estados firmantes.

ARTICULO 20.

- 1.- El presente Convenio se someterá a la ratificación de los Estados signatarios de conformidad con sus procedimientos constitucionales.
- 2.- Los instrumentos de ratificación serán depositados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 21.

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

registrado ante el Secretario General de las Naciones Unidas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 22.

- 1.- Después de su entrada en vigor, el presente Convenio quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.
- 2.- La adhesión de cualquier Estado se efectuará mediante el depósito del correspondiente instrumento de adhesión ante la Organización de Aviación Civil Internacional, la cual comenzará a surtir sus efectos el nonagésimo día a partir de la fecha del depósito.

ARTICULO 23.

- 1.- Los estados contratantes podrán denunciar este Convenio notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.
- 2.- La denuncia surtirá sus efectos, seis meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la notificación de dicha denuncia.

ARTICULO 24.

- 1.- Las controversias que surjan entre dos o más Estados contratantes con respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio y que no puedan solucionarse mediante ne

gociaciones, se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de la presentación de la solicitud de arbitraje, las partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de ellas podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia mediante solicitud presentada de conformidad con el estatuto de la Corte.

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

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

Nada dice este artículo respecto de que algún Estado contratante quiera hacer la reserva anterior una vez que se haya adherido a este Convenio. Por nuestra parte consideramos que por equidad también puede formular tal reserva, tanto como puede retirarla en cualquier--- tiempo.

Artículo 25o.

Con excepción de lo dispuesto en el artículo 24, el presente-

~~Convenio no podrá ser objeto de reservas,~~

Artículo 26o.

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 su fecha,
- b).- El depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión y su fecha,
- 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;
- e).- Toda declaración o notificación formulada en virtud del artículo 24, y la fecha de su recepción.

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

HECHO en Tokio el día catorce de septiembre de mil novecientos sesenta y tres, en tres textos auténticos redactados en los idiomas Español, Francés e Inglés.

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

## CONCLUSIONES

I.- Es fácil concluir que la rama del Derecho Aéreo es una de las más apasionantes de las surgidas en el campo de la ciencia jurídica en los últimos lustros, tanto por lo que se refiere a su campo específico de estudio, como por lo que hace a los otros múltiples problemas que plantea su conocimiento.

Dado su reciente advenimiento, quedan aún en el tapete de las discusiones doctrinales todos aquellos tópicos que sugiere el tratar una rama jurídica nueva, pues aunque es cierto que por lo que hace a su autonomía, pensamos que ésta se encuentra ya fuera de toda duda, algunos otros de sus puntos básicos, cual son la extensión de su objeto y aún su propia denominación, dan lugar a hondas divergencias doctrinales entre los autores de la materia.

Esta discusión toma mayor impulso por momentos, si pensamos que los autores que sugieren la denominación de Derecho Aéreo, no han llegado a precisar en forma mas o menos unánime, la extensión del objeto a tratar por la rama jurídica a estudio.

En efecto, algunos de ellos pretenden ver incluido dentro del campo de estudio del Derecho Aéreo a aquél que se refiere a las comunicaciones inalámbricas, ya se trate de transmisión de sonidos, ya de éstos e imágenes simultáneamente.

Tal división del Derecho Aéreo, en Aeronáutico y de las comunicaciones, pensamos ha sido superada por el desarrollo increíble

de la tecnología en ambos campos y consecuentemente ya no cabe proponer en el momento presente un estudio simultáneo y unitario de ramas de la ciencia que reclaman, momento a momento, tratamiento jurídico diverso.

Por nuestra parte, pensamos que dada la importancia cada vez más creciente que tienen en el mundo actual las comunicaciones inalámbricas, éstas han llegado a integrar por ese hecho un campo jurídico autónomo, por entero desligado de aquél que se refiere al terreno propio de las aeronaves, pues aunque si bien es innegable que antaño pudo pensarse que ambos campos debían ser tratados por una sola rama jurídica denominada Derecho Aéreo, en virtud de que el medio de sustentación de ambas es el aire, ogaño tal razón no es bastante para integrar una sola rama jurídica.

Creemos, por tanto, que ha nacido a la vida del derecho una nueva rama jurídica que podríamos denominar Derecho de las comunicaciones, por entero desligado del Aéreo y que reclama una atención y estudio especializado y diverso, que resuelva los problemas que le son inherentes.

Una vez delimitado el objeto de estudio del Derecho Aéreo, en lo que hace a su definición, pensamos que dado el denominador común de todas las propuestas por los doctrinarios, puede reducirse a la siguiente: Derecho Aéreo es el conjunto de leyes de carácter imperativo mediante las cuales el Estado rige la navegación aérea sobre su territorio y a bordo de las aeronaves de su nacionalidad.

Por lo que hace a la materia tratada en este trabajo proponemos la siguiente definición, ya incluida en el capítulo respectivo: Derecho Penal Aéreo es el conjunto de normas de carácter público, nacionales e internacionales, mediante las cuales un estado en particular, o bien la comunidad internacional a través de convenios multilaterales, previenen y sancionan los delitos cometidos a bordo de las aeronaves o en ocasión de la navegación aérea.

II.- La historia del Derecho Penal Aéreo está aún por ser escrita. Podemos decir que son relativamente pocos los antecedentes que pueden citarse en torno al tema que nos ocupa, y a exclusión de los múltiples casos de secuestros de aviones comerciales en los últimos años, todos ellos desviados con destino a La Habana, pueden quedar mencionados los siguientes:

a).- El efectuado en 1956, en plena revolución argelina - por obtener su independencia de Francia, en el que varios líderes - de nacionalidad argelina, entre ellos Mohamed Ben Bella, fueron secuestrados por órdenes del gobierno francés, en un vuelo entre Marruecos y Túnez, con objeto de ser entregados a la policía de Argelia.

b).- El ocurrido en agravio del recientemente fallecido - Moisés Tshombe, por entonces asilado en España, el que fue secuestrado en compañía de algunas otras personas, para ser enviado a territorio argelino, en donde fue encarcelado hasta su muerte.

c).- Uno de los más recientes secuestros de aviones, ocu-

rrido en 1968 a un avión de la línea aérea El Al, de matrícula israelita que obligó al estado judío a dar la libertad a 16 guerrilleros palestinos a cambio de la entrega del avión secuestrado, su tripulación y todos los pasajeros de nacionalidad israelita, que fueron hechos prisioneros por los árabes en tal ocasión.

Como se desprende de todos estos antecedentes, vemos que en el fondo de todos ellos hay un móvil de índole político y su trascendencia y encuadramiento dentro del campo del derecho penal aéreo no es del todo fácil. Esto viene a confirmar la primera aseveración vertida en esta conclusión, en el sentido de que la historia de la rama jurídica que nos ocupa está aún por escribirse.

III.- Si hemos concluido que la historia general del Derecho Penal Aéreo está por escribirse en la mayoría de sus capítulos, por mayoría de razones lamentamos que en nuestra patria este despegar por tan apasionante tema sea tan desalentador.

Nunca como ahora se hace más indispensable la dedicación de las nuevas generaciones de abogados al estudio del Derecho Aéreo Mexicano. Es urgente que nuestra legislación dé nuevos enfoques a este tema, que adquiere día a día una mayor importancia por ser nuestro país paso obligado de muchas rutas aéreas internacionales que se distribuyen por el mundo.

Sin embargo la tarea legislativa debe ser precedida ineludiblemente por el tratamiento doctrinal y las corrientes que de éste surjan.

Y si en lo general mostramos disconformidad respecto del Derecho Penal Aéreo, es aún mayor nuestra preocupación por caracer la legislación mexicana de un tratamiento uniforme en cuanto a este tema.

Pensamos que los hechos que anteceden a toda ley y la obligan a manifestarse, se están presentando cada vez con mayor intensidad y obligarán al cabo al legislador nacional, no a dar soluciones pasajeras a los distintos problemas que se presentan, sino a ir más allá de simples paliativos y dar soluciones adecuadas con la mira puesta no solo en los actuales problemas, sino con una visión que abarque también el futuro.

Tal es la tarea que consideramos indispensable y anhelamos se realice por el bien de la ciencia del Derecho.

IV.- La investigación de las Fuentes del Derecho es un tema obligado en todo trabajo de investigación, por modesto que éste sea.

Su estudio se facilita grandemente tratándose de ramas como la Civil, la Fiscal, la Procesal, etc., y aún la Penal, en lo referido al derecho punitivo en general; pero en cuanto arribamos al tema de nuestro trabajo las fuentes escasean grandemente, pudiendo encontrar sólo brevísimas referencias legislativas en Derecho Mexicano, mismas que quedaron expresadas en el Tema VII de este trabajo.

En cuanto al Derecho Internacional el Convenio de Tokio -

que sirvió de tema principal para el Capítulo IX, es, hoy por hoy, la más importante fuente en Derecho Internacional Penal.

Sin embargo, el actual auge en el tratamiento doctrinal y legislativo de la materia hará que en un futuro próximo las fuentes de su nacimiento a la vida jurídica sean mucho más ricas y variadas.

V.- Como quedó establecido en el capítulo de referencia, el Derecho Penal Internacional es aquél conjunto de reglas que se dan en el Derecho Interno o Nacional y fijan los límites de su propia aplicación.

El Derecho Internacional Penal, en cambio, es el conjunto de normas emanadas de los tratados bilaterales y multilaterales que tienen por objeto combatir las conductas punibles en el ámbito internacional tipificando los delitos que no pueden ser fácilmente combatidos por otros medios legales y estableciendo en lo posible, los procedimientos que deben seguirse para conocer y juzgar tales infracciones.

VI.- "El espacio situado sobre Territorio Mexicano está su jeto a la soberanía nacional".

Con esta lacónica declaración el Artículo 306 de la Ley de Vías Generales de Comunicación establece la jurisdicción de las leyes nacionales sobre el espacio aéreo mexicano.

Sin embargo el ejercicio de tal soberanía está atenuada por los convenios internacionales que en materia aérea ha suscrito

el Gobierno Mexicano, encontrándose entre las limitaciones impuestas, aquellas que se refieren al tránsito inocente de aeronaves en tiempos de paz y la de escala técnica, las que forman parte de las llamadas Cinco Libertades enunciadas en el Convenio de Chicago de 1944 y aceptadas por la inmensa mayoría de los países que forman la comunidad internacional.

Sin embargo, la soberanía del Estado subyacente sigue siendo la regla fundamental en lo que a la materia aérea se refiere.

VII.- Aunque a la luz estricta de la historia puede justificarse el trato tan desairado que el legislador mexicano dió a la materia aérea en el Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, lo cual es fácilmente comprobable después de analizar las diferentes fracciones del Artículo 5o., cada vez se hace más imperioso el que se den en el campo penal aéreo preceptos específicos, adecuados a su realidad práctica y no referidos indirectamente a él, a través de supuestos enfocados mas bien a la navegación marítima.

La diferencia del desarrollo del transporte privado en ambos campos, marítimo y aéreo, hace indispensable un tratamiento legal autónomo en lo relativo a legislación aérea, dentro de la cual tiene que incluirse, por necesidad derivada de los hechos, un capítulo que contemple las infracciones cometidas a bordo de aeronaves o en ocasión de la navegación aérea.

VIII.- La ley competente para conocer de los delitos come

tidos a bordo de aeronaves en ocasión de la navegación aérea es uno de los grandes problemas aún por resolver, tanto en la doctrina como en la legislación internacional.

Todos los autores de la materia han tratado este tema con más o menos fortuna, pero sin llegar a imponer criterio alguno.

Pensamos que es difícil, por los múltiples escollos que representa la materia, unificar el criterio doctrinal, pues las comisiones delictivas que se presentan integran, por lo general, casos especiales que se impone analizar aisladamente.

A pesar de lo que dejamos asentado en el párrafo anterior, creemos que los criterios establecidos por el Convenio de Tokio constituyen la más importante aportación actual a la materia, descollando entre ellas como regla general, el contenido en el Artículo 3o. - de tal documento que establece la competencia del Estado de Matriculación de las aeronaves para conocer de los delitos cometidos a su bordo.

IX.- Arduo es el camino que tiene que recorrerse en la ciencia jurídica para solucionar el problema que representan las comisiones delictivas a bordo de las aeronaves.

Si bien es cierto que el Convenio de Tokio ofrece soluciones -tímidas aún- para tal logro, los problemas a que se ha enfrentado su contenido normativo nos hacen dudar que en un futuro inmediato su aplicación combata eficazmente los delitos de que trata y en especial el secuestro de aviones.

Sobre este último tópico gira en la actualidad la discusión sobre la validéz o invalidéz de las soluciones propuestas por el mencionado documento.

Creemos que los enemigos de su contenido hasta el momento van ganando la batalla, pues han impedido con una actitud pasiva su entrada en vigor al no ratificarlo. Efectivamente, el artículo 21 del convenio estipula que para la entrada en vigor del contenido de tal convención es necesaria la ratificación de por lo menos doce de los signatarios.

Podemos observar que se han formado dos corrientes alrededor del texto del convenio; de un lado podemos situar a aquel grupo de países encabezados por los Estados Unidos de Norteamérica, que en lo que se refiere en particular a los delitos de secuestro de aviones pide el tratamiento, para los criminales, de delincuentes comunes y en consecuencia solicita que de inmediato sean puestos a disposición del país de matrícula de la aeronave secuestrada. Esta posición es fácilmente comprensible si pensamos que de todos los casos de secuestro de aviones presentados hasta el momento, por lo menos un 80% han sido de matrícula norteamericana.

A esta corriente que podemos calificar de drástica se ha opuesto otra sostenida principalmente por países como la Gran Bretaña, Francia y Dinamarca no aceptan un tratamiento general del problema y por tanto una única solución y sostienen su derecho de juzgar cada caso en particular, pues se piensa y no sin razón, que aceptando tratar a los secuestradores como simples delincuentes, serían tratadas injustamente aquellas personas que se valen de un secuestro

aéreo para escapar de un país determinado y solicitar asilo político en otro.

Más rigorista aún encontramos la petición del director de la IATA, señor Knut Hammariskoeld, ante la Secretaría General de las Naciones Unidas en el sentido de que el secuestro de aviones sea considerado como un crimen de lesa humanidad y por tanto sea castigado igual que el genocidio o la piratería. De llegar a prosperar esta solicitud, los secuestradores de aviones serían juzgados y castigados en cualquier país en que se encontraran.

En este sentido cabe hacer notar que en el año de 1961, - la legislación norteamericana hizo extensivas sus disposiciones legales sobre piratería marítima al secuestro de aviones, equiparando ambos delitos, haciendo surgir la posibilidad de aplicar la pena capital a quien cometiera tales actos delictivos.

De todas las teorías antes expuestas nos inclinamos decididamente por la sostenida por los países europeos en especial, pues pensamos que no puede tratarse como delincuentes comunes a todos los secuestradores y la sola posibilidad de que pudiera castigarse equivocadamente a quien se vale de tal medio para asilarse en otro país, justifica la observancia de que los estados se reserven el derecho a juzgar cada caso en particular. Aún más reforzando este pensamiento podemos citar lo dispuesto por el apartado tercero, del artículo número tres del Convenio de Tokio que textualmente dispone que "no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales". Como se verá, esta disposición deja expedito el camino

para juzgar cada caso en particular por las autoridades competentes de los estados contratantes.

## I N D I C E

- Tema I.- Nociones.
- Tema II.- Historia del Derecho Penal Aéreo.
- Tema III.- Historia del Derecho Penal Aéreo en México.
- Tema IV.- Las Fuentes del Derecho Penal Aéreo.
- Tema V.- Derecho Penal Internacional e Internacional Penal.
- Tema VI.- La soberanía del espacio aéreo.
- Tema VII.- El espacio aéreo mexicano y la aplicación de la -  
Ley Penal.
- Tema VIII.- Algunos criterios doctrinales sobre el conflicto -  
de leyes acerca de delitos cometidos a bordo de -  
aeronaves.
- Tema IX.- Los tratados internacionales sobre la materia.
- Conclusiones.

## BIBLIOGRAFIA GENERAL

Henry Coaunnier, Andrés.- "Elementos creadores del Derecho Aéreo"

Cartou, Luis.- "Droit Aerien"

Francois Rigalt, Antonio.- "Principios de Derecho Aéreo"

Ambrosini, Antonio.- "Instituciones de Derecho de la Aviación"

Rodríguez Jurado, Agustín.- "Teoría del Derecho Aeronáutico"

Tapia Salinas, Luis.- "Derecho Aeronáutico"

Videla Escalada F.- "Derecho Aeronáutico"

Barbero Doménico.- "Instituciones de Derecho Civil"

Tobéñas Castán.- "Derecho Civil Español Común y Foral"

Cuello Calón Eugenio.- "Derecho Penal"

Villalobos, Ignacio.- "Derecho Penal Mexicano"

Romero de Prado, Víctor N.- "Derecho Internacional Privado"

Terán Mata, Juan Manuel.- "Filosofía del Derecho"

Díaz Cisneros César.- "Derecho Internacional Público"

Sepúlveda, César.- "Derecho Internacional Público"

Mattesco, Nicolás.- "Traite de Droit Aerien-Aeronautique"

LEGISLACION CONSULTADA

**Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.**

**Código Penal para el Distrito y Territorios Federales.**

**Ley de Vías Generales de Comunicación.**

**Ley General de Bienes Nacionales.**