

FACULTAD DE DERECHO

UNAM.

Seminario de Derecho Internacional

EL DESVIO DE AERONAVES



FACULTAD DE DERECHO
SEM. DE DERECHO
DE DERECHO INTERNACIONAL

T E S I S

Que para obtener el título de :
LICENCIADO EN DERECHO
p r e s e n t a :
ENRIQUE MENDOZA MORALES

México 70





Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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,
Salvador Mendoza y
Enriqueta M. de Mendoza.



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

A mi esposa.

"EL DESVIO DE AERONAVES"

SUS ASPECTOS DE DERECHO PENAL E INTERNACIONAL



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

C A P I T U L O I

ANTECEDENTES Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

- 1.A.- ANTECEDENTES
- 1.B.- LA PIRATERIA EN LA ANTIGUEDAD
- 1.C.- EPOCA MEDIEVAL
- 1.D.- EPOCA CONTEMPORANEA
- 1.E.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO
DE
DERECHO INTERNACIONAL

CAPITULO I

ANTECEDENTES Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.A.- ANTECEDENTES

Cuando nació el derecho de propiedad y éste alcanzó su consolidación trajo consigo la aparición del delito de robo, que no obstante haberse combatido tenazmente por las legislaciones de todos los tiempos y lugares con las sanciones más severas, no ha sido posible exterminarlo; tal parece que este delito dejará de existir cuando el bien jurídico que lesiona no sea más que una reliquia del derecho liberal.

El ladrón desarrolla su actividad sin importar la distancia, ni los problemas que se presentan, convirtiéndose en el azote de los propietarios aún en el mar y en el desierto.

Hubo una época en que el ladrón de mar alcanzó categoría y hasta denominación especial; fue entonces cuando los piratas se convirtieron en seres legendarios.

El pirata llegó a tener característi--
cas propias en su actividad, tales como su profesionali--
dad. No concebimos un pirata eventual o amateur. Aquel
que decidía dedicarse a la piratería no dejaba de ser -
pirata sino hasta el día de su muerte, por lo que otra--
de sus características especiales era la jerarquización
a que estaba sometido, ya que no obstante ser un delin--
cuente, obedecía a sus superiores y se apegaba a la dis--
ciplina que éstos le marcaban.

Otra característica del pirata, deriva--
da de su profesionalidad y que era indicio de su mayor--
grado de peligrosidad consiste en el hecho de que siem--
pre operaba en lo que hoy conocemos por asociación de--
lictuosa, no podemos considerarlo como un delincuente -
individual o aislado.

Se puede considerar al pirata como el--
delincuente que aprovechando la inseguridad del mar co--
mo vía de comunicación, se dedicó de por vida a la comi--
sión de actos que fueron motivo de atención de todas --
las legislaciones, con regulación específica distinta -
del robo común y corriente.

1.B.- LA PIRATERIA EN LA ANTIGUEDAD

Los Fenicios, Sirios, Chipriotas y -- otros grupos asiáticos y europeos, entre los que se con-- taban prófugos de la justicia de Grecia, Roma, Las Ga-- lias y demás provincias del Imperio de los Césares, la-- practicaban en grupos tan compactos y bien armados que-- se enfrentaron y con frecuencia derrotaron a los baje-- les griegos y romanos en el respectivo apogeo de unos y otros. Su poderío llegó a tal grado, que no se confor-- maron con atacar a las naves en alta mar, sino que ase-- diaron, sitiaron y tomaron los puertos y aún se interna-- ron en tierra firme a no menos de dos jornadas, para sa-- quear las poblaciones, violar a sus mujeres, profanar -- los templos y sembrar el terror y la desolación.

Fue tal la audacia de los piratas y -- tan grandes estragos dejaban a su paso, que el legisla-- dor Gabinio presentó al Senado Romano una ley para ex-- tinguirlos, que ponía a disposición del general más ap-- to recursos económicos y militares según los necesitara y sin tener que solicitar autorización superior. Pompe-- yo obtuvo el mando y los combatió con mano dura pero -- también ofreciendo amnistía a los que se rindieran, y -- concediéndoles tierras y recursos para que pudieran lle-- var una vida normal. La extinción de la piratería, con

dujo al Imperio Romano a su mayor auge económico.

1.C.- EPOCA MEDIEVAL

La división del Imperio Romano, en el de Oriente y el de Occidente, hizo posible la aparición de los piratas turcos, armenios y chinos, hasta hacerse nuevamente poderosos durante el medioevo, reforzados -- con los argelinos que infestaban las costas de todo el Mediterráneo. Nuevamente fueron combatidos sin cuartel y reducidos considerablemente.

1.D.- EPOCA MODERNA

Retornó la piratería, pues Inglaterra por las concesiones marítimas que le hizo España se lanzó a los océanos con la mira de formar un Imperio de ultramar, y al efecto, armó flotas de piratas invadiendo los mares de las entonces llamadas Indias Occidentales, con el propósito de interrumpir las comunicaciones de España con sus Colonias de América, y oficialmente los armó con patente de corso, sin dejar de formar otros -- cuerpos o permitir que se constituyeran formas variantes de la piratería como lo fueron los filibusteros y -

bucaneros, pues aún cuando legalmente los corsarios -- eran jefes de bajel o flota, que hacían convenios con una nación con la obligación de dar fianza para garantizar los perjuicios que por equivocación, descuido u -- otro evento, realizaran en buques de naciones no beligerantes, en realidad había casi siempre un trasfondo obscuro y tenebroso, haciéndose tratos con los filibusteros, piratas y bucaneros a través de los corsarios de confianza como William Drake, al que su honorable majestad imperial británica ungió Caballero y colmó de honores.

Inglaterra, que había prohiado la piratería se vió víctima de ésta al constituirse una especie de República Pirata que tuvo por capital la Isla de Providencia en el Archipiélago de las Bahamas, el Almirante Woodes Rogers fue comisionado para aniquilarla. -- Entonces los piratas se refugiaron en la Isla de Jamaica, donde formaron una Hermandad debidamente reglamentada, que preveía la forma de distribuirse el botín; a -- quién correspondía el bajel apresado y hasta las indemnizaciones, o mejor dicho, los auxilios que debían recibir por daños corporales que estaban calculados, según la categoría que tuviera, para recibir una compensación

por la pérdida de un ojo, un brazo, de los dos, de una pierna, y otros más.

1.E.- EPOCA CONTEMPORANEA

Al iniciarse los movimientos libertarios en las provincias, virreinos y capitanías generales españolas, de 1811 a 1815 se fue incrementando el ataque de los piratas no solamente a los barcos en alta mar, sino a los puertos y a las poblaciones situadas a una o dos jornadas de éstos, no obstante las magníficas construcciones portuarias de castillos, murallas y bastiones, que aún quedan como recuerdo indeleble de aquellos tiempos.

En nuestro país llegó a tanto la audacia de los piratas que uno apodado "EL BIGOTES", sabiendo que estaba por llegar el Capitán General de la provincia de Yucatán con su familia, apresó el bergantín que lo conducía, tomó en calidad de rehenes a la esposa e hijos de éste y lo acompañó hasta dicha ciudad, donde exigió fuerte rescate, que le fue pagado, previa acalorada discusión del Cabildo y los señores de la Audiencia.

Veracruz, a pesar de las defensas formidables con que contaba como el Castillo de San Juan de Ulúa y su muralla de Circunvalación, que prácticamente clausuraban y controlaban el tráfico marítimo hacia el puerto, también sufrió innumerables incursiones de muchos ladrones de mar, pero muy especialmente las del francés Laurent de Gaff, más conocido como Lorencillo.

La marmita de Papin y su aplicación a la navegación por Roberto Fulton y otros científicos, tuvieron por resultado la mayor regularidad en las rutas marítimas y más celeridad en las velocidades de crucero, que suprimieron la fuerza del viento como fuerza impulsora lo que originó que la piratería se viera combatida por la mayor frecuencia de tráfico que hacía más fácil el auxilio de unos buques a otros.

Así pues, quedó cerrada esta instancia, como diríamos en la jerga judicial y solamente se han presentado actos de piratería por motivos políticos, como el apresamiento del trasatlántico portugués "Santa María" por un acto de oposición al Gobierno de Oliveira Salazar, tratando de capitalizar la atención del mundo contra la tiranía ejercida con violación de todo principio democrático.

Durante la última guerra intestina de España, algunas tripulaciones se sublevaron contra sus capitanes tomando posesión de los buques.

1.E.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Durante la última década se han presentado varios casos de desvío de aeronaves, habiéndose -- pensado incluso por algunos juristas que estos hechos -- pueden representar casos de piratería sólo que, a bordo de aeronaves, opinión contra la que desde luego no estamos de acuerdo por las siguientes razones:

Como ha quedado asentado, el pirata -- fue típicamente el ladrón de mar cuya conducta iba siempre encaminada a robar, por el contrario las personas -- que han cometido el delito de desviar una aeronave de -- su ruta, lo han hecho por múltiples motivos que pueden ser políticos o simplemente impulsados por el ánimo de notoriedad.

Por otra parte, las personas que han -- cometido el desvío de aeronaves no se organizan en asociación delictuosa para lograr su propósito, ni constituye la piratería su modus vivendi.

Lo anterior no quiere decir que abogemos por la impunidad de quienes han cometido este tipo de actos, estamos conscientes que éstos ponen en grave peligro el medio de transporte más eficiente con que -- contamos en la actualidad, atentando contra la seguridad de pasajeros, y tripulantes y aeronave, llenando de inquietud y de alarma a la sociedad.

Durante el año pasado (1969) trece -- aviones de matrícula estadounidense fueron desviados a la Habana.

En el curso del mismo año de 1969 cinco aviones matriculados en Bolivia fueron desviados a -- Cuba.

En Africa, Moisés Tshombé tomó rentado un jet británico para viajar a Europa que fue interceptado por agentes del Gobierno Argelino que lo obligaron a aterrizar en ese país con el único objeto de tomar -- prisionero al político africano.

Hace varios meses un Boeing 707 de la línea aérea israelí denominada "EL AL", fue obligado a aterrizar en Argel sin que hasta la fecha haya sido devuelto, ni su tripulación puesta en libertad.

En México el más reciente desvío sucedió el día 26 de julio de 1969 cuando un avión de la -- Compañía Mexicana de Aviación fue llevado a Cuba.

La Federación Internacional de Pilotos Aviadores impuso un boicot a los Aeropuertos de Argelia mientras no fuera devuelto el Boeing 707 y liberada y -- regresada la tripulación a su lugar de origen; esta protesta fue reforzada por la de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que desde hace dieciocho años propuso la celebración de un convenio internacional, que obligara a los países signatarios a devolver sin demora los aviones desviados de su ruta. El -- texto del convenio fue publicado hace cinco años y entregado a casi todas las naciones agrupadas en la ONU, -- de las que solamente veintinueve lo han suscrito, y de ellas únicamente Dinamarca, Filipinas, Formosa, La China Nacionalista de Chiang Kai Shek, Noruega, Portugal y Suecia lo han ratificado.

La ausencia de normas que regulen estas situaciones haría que se pluralizaran, con grave -- perjuicio para las compañías aéreas, la libertad de las personas y lo que es más grave, para la seguridad de -- las vías de comunicación.

C A P I T U L O I I

LEGISLACION PENAL

- II.A.- LA PIRATERIA EN NUESTRO DERECHO PENAL
- II.B.- INAPLICABILIDAD DE ESTOS PRECEPTOS A LOS CASOS DE DESVIO DE AERONAVES.
- II.C.- LEGISLACION APLICABLE
- II.D.- REFORMA AL ARTICULO 170 DEL CODIGO PENAL
- II.E.- INICIATIVA DE DECRETO PARA LA REFORMA DEL ARTICULO 170 DEL CODIGO PENAL
- II.F.- PUBLICACION EN EL DIARIO OFICIAL, DE LA REFORMA AL ARTICULO 170 DEL CODIGO PENAL
- II.G.- BIEN JURIDICO PROTEGIDO POR EL TERCER PARRAFO DEL ARTICULO 170 DEL CODIGO PENAL
- II.H.- CONCURRENCIA DEL DESVIO DE AERONAVES CON OTRAS FIGURAS DELICTIVAS
- II.I.- COMPETENCIA FEDERAL EN EL CASO DE DESVIO DE AERONAVES
- II.J.- COMPETENCIA DE LAS AUTORIDADES MEXICANAS EN LOS CASOS DE DESVIO DE AERONAVES

CAPITULO II

LEGISLACION PENAL

II.A.- LA PIRATERIA EN NUESTRO DERECHO PENAL

El título tercero del Libro Segundo -- del Código Penal que comprende Delitos contra el Derecho Internacional, en su Capítulo I y en los artículos- 146 y 147 regula el delito de piratería.

El artículo 146 establece:

"Serán considerados piratas:

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

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

III.- Los corsarios que, en caso de guerra entre dos o más naciones, hagan el corso sin carta de marca o patente de ninguna de ellas, o con patente de dos o más beligerantes, o con patente de uno de ellos, pero practicando actos de depredación contra buques de la República o de otra nación para hostilizar a la cual no -- estuvieren autorizados. Estas disposiciones deberán -- igualmente aplicarse en lo conducente a las aeronaves."

En el precepto no existe una definición genérica del delito de piratería al que deban refe

rirse sus especies. El precepto entrega en cada una de sus tres fracciones tipos sui géneris de piratería teniendo como elementos constitutivos los que se expresan en cada fracción, sin que haya necesidad de hacer referencia a un concepto genérico del delito.

Los comentaristas del Código Penal, -- Francisco González de la Vega y Raúl Carranca y Trujillo, de inmediato aluden al contenido patrimonial del delito, el primero de estos maestros al hacer referencia a las Partidas, que definieron la piratería como el hecho de robar a otros en la mar con navíos armados, y el segundo arranca su comentario diciendo que piratas y corsarios son, ambos, ladrones del mar.

Se ha dejado constancia de esta circunstancia porque la inclusión del delito de piratería en el título destinado a alojar los delitos contra el derecho internacional, lleva válidamente a suponer que no sea únicamente el patrimonio, el bien jurídico que se tutela al través del precepto y que existan valores de otra índole cuya tutela se provea al través de los delitos contra el derecho internacional, que bien puede ser la libertad de navegación en los mares.

Los elementos que destacan como constitutivos de la primera figura típica delictiva que se --

encuentra prevista en la fracción I del artículo 146, -
son los siguientes:

1) La cualidad del agente.- Que debe pertene--
cer a la tripulación de una nave mercante.

Con falta de técnica la fracción inne-
cesariamente menciona que la nave mercante sea mexicana,
de otra nación, o sin nacionalidad, atributos de nacio-
nalidad que agotan todas las posibilidades, aún el caso
de ausencia de nacionalidad, por lo que esta referencia
resulta intrascendente y en consecuencia no habremos de
referirnos a ella.

2) La conducta que se sanciona comprende los si
guientes aspectos:

a) El apresamiento de una nave, mediante el uso
de armas:

b) La comisión de saqueo o pillaje en una nave/
o el empleo de la violencia para las personas que se en
cuentren a bordo de una nave.

Carrancá y Trujillo señala como tercer
elemento que el agente quiera, con su conducta, apode--
rarse de bienes económicos ajenos, cualquiera que sea -
el fin último de tal decisión.

En la segunda figura típica delictiva que se encuentra en la fracción II del precepto, el delito de piratería se descompone en los siguientes elementos materiales y normativos:

a) El apoderamiento, elemento que -- constituye la esencia jurídica del delito de robo y respecto de lo cual González de la Vega comenta: "acción por la que el agente toma la cosa que no tenía, y la -- quita de la tenencia de propietario o detentador legítimo";

b) Entrega voluntaria de la embarca-- ción a un pirata;

c) Cualidad del agente.- Encontrarse a bordo de la embarcación.

Ambas fracciones se caracterizan por -- considerar pluralidad de sujetos activos y así lo expresan.

Respecto a la fracción II se introduce en ella un elemento normativo muy impreciso como -- es la calidad de pirata que debe tener el destinatario de la embarcación que es objeto de apoderamiento, calidad que precisamente es el propio artículo el que pre-- tende definirla, y por otra parte, como expresa Carran-

cá y Trujillo, la conducta requiere de un dolo específico caracterizado por la voluntad típica, debiendo añadirse a los anteriores elementos el relativo a la relación de causalidad que debe mediar entre el apoderamiento y la entrega.

En la fracción III se pueden diferenciar varios casos genéricos, cuyos tipos son distintos y tienen vivencia autónoma.

La fracción III debe descomponerse en los siguientes casos genéricos:

a) Los corsarios que en caso de guerra entre dos o más naciones, hagan el corso sin cartade marca o patente de ninguna de ellas;

b) Los corsarios que en caso de guerra entre dos o más naciones, hagan el corso con patente de dos o más beligerantes;

c) Los corsarios que en caso de guerra entre dos o más naciones, hagan el corso con patente de una de ellas, pero practicando actos de depredación contra buques de la República; y

d) Los corsarios que en caso de guerra entre dos o más naciones, hagan el corso con patente

de una de ellas, pero practicando actos de depredación contra buques de otra nación para hostilizar a la cual no estuvieren autorizados.

A propósito de la pluralidad de figuras típicas en que se descompone el delito de piratería que consigna la fracción III, el maestro Carrancá y Trujillo comenta lo siguiente:

"El núcleo del tipo lo constituye el - que cualquier corsario, ya carezca de patente de corso o ya cuente con ella, extendida por una potencia beligerante, cometa depredaciones contra naves mexicanas o -- neutrales. Tales depredaciones sólo pueden admitirse - como actos de guerra y, por tanto, estar dirigidas contra naves de las potencias beligerantes o de sus aliadas."

En cuanto al objeto jurídico del delito, el maestro Carrancá y Trujillo, dice:

"Objeto jurídico del delito: El mantenimiento del orden público internacional por medio de - la eficaz vigencia del derecho de gentes. Delito de lesión, doloso, en el que es configurable la tentativa. - Sujeto activo: puede serlo cualquiera que pertenezca a la tripulación de cualquier nave mercante. Pasivo: la

comunidad internacional de las naciones, interesada en la seguridad de la libre navegación de los mares."

Ahora bien, Carrancá y Trujillo señala como Elementos del tipo:

"a) Como elemento subjetivo del activo, ser pirata o ser corsario;

b) Como elemento objetivo de punibilidad, que dos o más potencias se encuentren en estado de guerra entre sí;

c) Que el pirata, sujeto activo, carezca de patente de corso expedida por una o más potencias beligerantes; o subsidiariamente, que cuente con dicha patente, tratándose de un corsario;

d) Que el activo cometa actos de saqueo o pillaje en alguna nave mercante o de guerra mexicana o abanderada por una potencia neutral;

e) Que con su conducta quiera apoderarse de bienes económicos ajenos."

Debo observar, asimismo, que los casos genéricos que tipifica la fracción III, se caracterizan

también por la pluralidad de sujetos activos; que los tipos consignados en esta fracción, todos ellos, presuponen un estado de guerra entre dos o más naciones, como condición objetiva de punibilidad; y, por otra parte, abundancia de elementos normativos, como son la calidad de "corsarios" que deben tener los agentes del delito, "hacer el corso", "carta de marca", "patente", elementos estos dos últimos que se emplean como sinónimos en el primer tipo que describe la fracción, elementos todos ellos de gran amplitud e imprecisión, que tornan -- elásticos los tipos penales.

Pero lo que evidentemente entraña mayor relevancia es la expresión del párrafo final de esta fracción III que dice: "Estas disposiciones deberán igualmente aplicarse en lo conducente a las aeronaves".

En consecuencia, el párrafo final de la fracción III instituye la piratería aérea en términos por demás infelices, pues la primer cuestión que se suscita es la de determinar cuáles disposiciones son -- las que deberán aplicarse a las aeronaves: las relativas a las cuatro figuras típicas descritas en la fracción III, dentro de cuya fracción se encuentra el mandato de que esas disposiciones deban aplicarse, en lo con

ducente, a las aeronaves, o habrán de aplicarse a las - aeronaves las disposiciones de todos los tipos de piratería que contienen las tres fracciones del artículo -- 146.

El comentario que al respecto hace el maestro Carrancá y Trujillo es en el sentido de que el párrafo final de la fracción III es válido para todo el artículo 146, no obstante estar consignado dentro de la fracción III y dice que así se desprende de la locución: "estas disposiciones", que hace referencia a todas las disposiciones del artículo 146 (no obstante, hemos observado que las disposiciones de la fracción III son múltiples, pues como hemos visto, se descompone en varios casos genéricos, con cierta falta de *sindéresis* jurídica), pues considera el maestro que las naves aéreas mercantes pueden ofrecer situaciones análogas a las tipificadas en las fracciones I, II y III del artículo 146 y no sólo a las de la fracción III.

En el caso de seguir el criterio del maestro Carrancá y Trujillo, nos encontraríamos con que la fracción I podría descomponerse en los siguientes casos genéricos estrictos:

a) Los que, perteneciendo a la tripu-

lación de una aeronave mercante, apresen a mano armada alguna embarcación, o cometan depredaciones en ella, o hagan violencia a las personas que se hallen a bordo;

b) Los que, perteneciendo a la tripulación de una nave mercante, apresen a mano armada alguna aeronave, o cometan depredaciones en ella, o hagan violencia a las personas que se hallen a bordo; y

c) Los que, perteneciendo a la tripulación de una aeronave mercante, apresen a mano armada alguna aeronave, o cometan depredaciones en ella, etc.

La fracción II contemplaría el caso de los que, yendo a bordo de una aeronave, se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata.

Es difícilmente comprensible la interpretación extensiva que da el maestro Carrancá y Trujillo al párrafo final de la fracción III, al considerar que las aeronaves pueden ofrecer situaciones análogas a las tipificadas en las fracciones I y II, por lo que, con criterio eminentemente racional, creemos que las disposiciones que deben aplicarse a las aeronaves, son únicamente las de la fracción III, que se refiere a corsarios.

Por otra parte, si bien es cierto que la ley penal es susceptible de interpretación, incluso de la interpretación analógica, pues lo que prohíbe el artículo 14 constitucional es la integración, la integración por analogía, y si el legislador, al crear los tipos o subtipos de piratería que describe la fracción III, agregó que esas disposiciones deberían igualmente aplicarse en lo conducente a las aeronaves, se refirió a las disposiciones, que son múltiples, contenidas dentro de la fracción III y llevar la interpretación, en este caso extensiva de que las disposiciones que deben aplicarse a las aeronaves son las de todo el artículo 146, en sus tres fracciones, probablemente se esté en presencia de un acto de integración de la ley penal.

II.B.- INAPLICABILIDAD DE ESTOS PRECEPTOS A LOS CASOS DE DESVIOS DE AERONAVES.

Una vez meditados los preceptos de nuestra legislación sobre el delito de piratería, nos atrevemos a hacer los siguientes comentarios:

No obstante que la fracción III, del artículo 146 del Código Penal diga textualmente: "Estas disposiciones deberán igualmente aplicarse en lo --

conducente a las aeronaves", consideramos que los actos cometidos recientemente y que se han dado en llamar de piratería aérea no pueden quedar comprendidos dentro de este precepto, por las siguientes razones:

a) El artículo 146 del Código Penal - dice:

"Serán considerados piratas:

I.- Los que, perteneciendo a la tripulación....;

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

III.- Los corsarios que, en caso de guerra...."

b) Si estamos de acuerdo en 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"(1) tendremos que analizar si los actos denominados de piratería aérea constituyen en realidad el delito de piratería.

c) En cuanto a primera fracción del -

(1) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Art. 14, tercer párrafo.

artículo 146 del Código Penal, podemos decir que ésta -- no es aplicable, en virtud de no haberse cometido hasta hoy el delito, por quienes pertenezcan a la tripulación de la aeronave.

d) Por lo que se refiere a la segunda fracción del artículo 146 del Código Penal, se requiere que los que yendo a bordo se apoderen de la aeronave y la entreguen voluntariamente a un pirata, por lo que en el caso, no consideramos aplicable esta fracción, ya -- que hasta el momento nadie se ha apoderado de una aeronave para entregarla a un pirata.

e) Analizando la fracción tercera del precepto en cuestión, concluimos que tampoco tiene aplicación por no haberse cometido los actos motivo de este trabajo por corsarios, ni en caso de guerra.

f) Por lo que respecta al artículo -- 147 del Código Penal, éste también es inaplicable ya -- que prevé el caso de una tripulación pirata con nave de su propiedad, o propiedad de un tercero que sabe el destino que se le ha dado a la nave.

II.B.- EQUÍVOCA DENOMINACION ✓

Como ha quedado planteado, consideramos

a la piratería como una institución que si bien ha perdido vigencia nació para sancionar a los que valiéndose de las armas, la violencia y los medios marítimos de comunicación cometían en la mar el delito de robo, y así fue considerado desde las Leyes de Partidas, por lo que toda la regulación jurídica posterior en relación con este delito fue encaminada a sancionar aquella conducta humana llevada a cabo en la mar en perjuicio del patrimonio de las personas.

Cabe entonces aclarar, que la deficiente denominación periodística nada tiene que ver con el delito de piratería, revivido únicamente por las resonancias publicitarias y la aureola de leyenda que el público en general asocia con esta actividad.

El desvío de aeronaves, a que se ha querido hacer mención con la expresión "piratería aérea" desde luego es una conducta ilícita acreedora a una pena, pero que debe ser analizada desde otro punto de vista aunque, desde luego, no fuera de la ley.

Existe abundante legislación que prevé ataques a las vías generales de comunicación, y como ejemplo basta citar no sólo nuestros códigos sino también tratados elevados al rango constitucional en aten-

ción a lo preceptuado por el artículo 133 de nuestra --
Constitución Política, como el suscrito en la Conferen-
cia Internacional sobre Derecho Aeronáutico, bajo los -
auspicios de la OACI en Tokio, del 20 de agosto al 14 -
de septiembre de 1963.

II.C.- LEGISLACION APLICABLE

Desgraciadamente por ser el medio de -
comunicación más moderno, la protección legal de que go
zan las aeronaves ha sido raquítica ya que casi todo el
articulado referente a vías y medios de comunicación en
nuestra legislación, se concreta en las vías terrestres
y marítimas no obstante se pueden aplicar perfectamente
y sin forzar su interpretación los siguientes preceptos:

CODIGO PENAL: TITULO QUINTO:

Delitos en Materia de Vías de Comunica
ción y de Correspondencia.- Capítulo I.- Ataques a las
Vías de Comunicación y Violación de Correspondencia.

"Art. 165.- Se llaman caminos públicos a las --
vías de tránsito habitualmente destinadas al uso públi-
co, sea quien fuere el propietario y cualquiera que sea
el medio de locomoción que se permita y las dimensiones
que tuviere; excluyendo los tramos que se hallen dentro
de los límites de las poblaciones." (2)

[2) Código Penal para el Distrito y Territorios Federa
les de 1931, art. 165.

El artículo 533 de la Ley de Vías Generales de Comunicación dice: "Los que dañen, perjudiquen o destruyan las vías generales de comunicación o los medios de transporte o interrumpan los servicios de unos u otras, serán castigados con multa de cincuenta a cinco mil pesos y con las sanciones especiales que para estos casos establece el Código Penal."(3)

El artículo 170 del Código Penal habla de la penalidad y tipo del delito de ataques a las vías generales de comunicación, en los siguientes términos: "Se impondrán de diez a veinte años de prisión: Al quemar un avión, una embarcación u otro vehículo, si se encontraren ocupados por dos o más personas.

Si en el vehículo que se incendie no se halla persona alguna la sanción será de dos a seis años."(4)

II.D.- REFORMA AL ARTICULO 170 DEL CODIGO PENAL

La redacción del artículo que ha quedado transcrito no preveía los casos de desvío de aeronaves dentro de los ataques a las vías de comunicación, por lo que al artículo en cuestión le fue agregado un tercer párrafo que reza de la siguiente manera: "Asimismo se impondrá prisión de cinco a veinte años, sin

(3) Ley de Vías Generales de Comunicación. Diciembre 30 de 1939, art. 533.

(4) Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1931, art. 170.

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

II.E.- INICIATIVA DE DECRETO PARA LA REFORMA --
DEL ARTICULO 170 DEL CODIGO PENAL.

Por la trascendencia que implica esta-
reforma, es interesante transcribir los términos en que
fue enviado por el C. Presidente de la República al Con
greso de la Unión el Decreto que le dió vida:

"CC. SECRETARIOS DE LA CAMANARA DE SENADORES
DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNION

El Ejecutivo de mi cargo, ante una nue
va forma de criminalidad cometida por quienes sin dere-
cho desvían de su ruta una aeronave o la hacen cambiar-
su destino, con la consiguiente intranquilidad y peli--
gro de los que prestan el servicio y de los que usan --
ese medio de transporte, considera conveniente promover,
mediante esta Iniciativa, la adición al Código Penal pa
ra el Distrito y Territorios Federales en Materia de --
Fuero Común y para toda la República en Materia de Fuero

Federal, con el fin de tutelar la seguridad en el tránsito aéreo, proteger la vida de las personas, la vía de comunicación, el medio de transporte y el patrimonio, -- tanto de particulares, como de quienes se dedican en -- forma comercial a prestar tan importante servicio, esta-
bleciendo una figura delictuosa que sancione con ejem--
plaridad a sus infractores.

Por lo expuesto y en ejercicio de la --
facultad que me confiere la fracción I del artículo 71 --
de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexi-
canos, por el digno conducto de ustedes, someto a la --
consideración del Honorable Congreso de la Unión, la si-
guiente Iniciativa de

D E C R E T O

ARTICULO UNICO.- Se adiciona el Cód-
igo Penal para el Distrito y Territorios Federales en Ma-
teria de Fuero Común y para toda la República en Mate--
ria de Fuero Federal, con el artículo 170 Bis, siguien-
te:

ARTICULO 170 Bis.- Se impondrá pri- --
sión de cinco a veinte años, sin perjuicio de la pena -

que corresponda por otros delitos que cometa, al que -- por amenazas o ejerciendo violencia, intimidación o por cualquier otro medio ilícito, hiciere desviar de su ruta una aeronave, o cambiar su destino.

T R A N S I T O R I O

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

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

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

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

Gustavo Díaz Ordaz"(5)

II.F.- PUBLICACION EN EL DIARIO OFICIAL, DE LA REFORMA AL ARTICULO 170 DEL CODIGO PENAL.

El decreto transcrito, fue publicado en el Diario Oficial el martes 24 de diciembre de 1968 en los siguientes términos:

(5) Iniciativa de Decreto enviada al Congreso de la Unión, por el Presidente Gustavo Díaz Ordaz el 26 de noviembre de 1968.

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

ARTICULO 170.-

Asimismo 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 valiéndose de amenazas, violencia-intimidación, o por cualquier otro medio ilícito, o la hiciere desviar de su ruta."

TRANSITORIO

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

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

En cumplimiento de lo dispuesto por la

fracción I del artículo 89 de la Constitución Política - de los Estados Unidos Mexicanos y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los diecinueve días del mes de diciembre de mil novecientos sesenta y ocho.- Gustavo Díaz Ordaz.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, Luis Echeverría.- Rúbrica."(6)

II.G.- BIEN JURIDICO PROTEGIDO POR EL TERCER PARRAFO DEL ARTICULO 170 DEL CODIGO PENAL.

Si analizamos con cuidado las consideraciones que anteceden, llegamos a la conclusión de que - la denominada piratería aérea es una conducta delictiva contra las vías generales de comunicación, y como tal - debe ser sancionada, pero de ninguna manera confundida - o mezclada con el delito de piratería como lo conocemos tradicionalmente, ni tampoco debe dar lugar a la creación de dislates jurídicos, tratando de acumular una serie de delitos para explicar uno solo.

Quien desvía una aeronave de su ruta - de vuelo, realiza hechos que tipifican los siguientes - delitos:

(6) Diario Oficial de la Federación, del martes 24 de diciembre de 1968. Pág. 2.

a) Robo con violencia, b) Amenazas, c) Privación ilegal de la libertad, d) Tentativa de uso de explosivos; y desde el punto de vista civil ocasiona daños y perjuicios a la empresa propietaria de la aeronave, a los usuarios de la misma y al Estado en el que ésta aterriza; pero tomar en cuenta sólo estos aspectos nos llevaría a considerar que se trata únicamente de una conducta en contra del patrimonio de las personas.

Si analizamos con cuidado la conducta de quien desvía una aeronave de su ruta, llegamos a la conclusión de que el bien jurídico protegido es más que el patrimonio, la seguridad en el transporte, ya que el delincuente en este caso, no se apodera del vehículo -- desviado, con ánimo de dueño ni para disponer del mismo como tal, sino que su conducta va encaminada única y exclusivamente al desvío de la aeronave para que ésta aterrice en un punto diferente de su lugar de destino.

Las consideraciones anteriores de ninguna manera tienen el propósito de restar alcances a una cuestión tan importante como es la de que una aeronave sea desviada de su ruta, sino simplemente queremos establecer con precisión cuál es el bien jurídico que trata de proteger el artículo 170 del Código Penal, para el Distrito y Territorios Federales en Materia de Fuero Común

y para toda la República en Materia de Fuero Federal; - de tal manera consideramos que el bien jurídico protegido por este tipo es el de la seguridad en el transporte, que al haberse encuadrado dentro de los ataques a las - vías generales de comunicación y no entre los delitos - patrimoniales se logró establecer perfectamente la esencia de este delito.

Por otra parte, no será necesario acudir a figuras jurídicas artificiales para sancionar con severidad a los delincuentes que desvíen aeronaves de - su ruta, en virtud de que nuestra vigente ley penal señala una penalidad que fluctúa entre los cinco y veinte años de prisión; de modo que el delincuente que infrinja esta norma no podrá obtener libertad bajo fianza durante el proceso, y menos una condena condicional en caso de resultar culpable.

II.H.- CONCURRENCIA DEL DESVIO DE AERONAVES CON OTRAS FIGURAS DELICTIVAS.

El tercer párrafo del artículo 170 del Código Penal, por su redacción puede dar lugar a pensar que cuando éste dice: "... sin perjuicio de la pena -- que corresponda por otros delitos que cometa..." se está

haciendo referencia a hechos que es necesario llevar a cabo para lograr el desvío de la aeronave, y que en -- otros casos constituyen por sí mismos figuras delictivas autónomas, como son: amenazas, privación ilegal de la libertad, robo con violencia y tentativa de uso de -- explosivos para destruir una nave aérea, previsto en el primer párrafo del artículo 170 del Código Penal.

Nos presenta pues el tercer párrafo -- del artículo 170 del Código Penal un concurso aparente de normas, o sea que nos encontramos ante un hecho regulado por varios preceptos, problema que podemos resolver de acuerdo con el principio denominado en Derecho -- Penal de la "especialidad", esto es, aplicando la pena del delito principal (desvío de aeronaves) que siendo -- de las más altas del Código Penal permite ampliamente -- la aplicación del arbitrio judicial.

Pensamos que al decir la ley "...sin -- perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos -- que cometa..." se está haciendo referencia a hechos que no son necesarios para lograr el desvío de la aeronave, -- pero que se cometen en un momento dado y constituyen -- por sí mismos otro tipo como pueden ser: injurias, le-- siones, homicidio, etc. que no sería justo ni prudente de ar de sancionar.

II.I.- COMPETENCIA FEDERAL EN EL CASO DE DESVIO DE AERONAVES.

El artículo 124 constitucional preceptúa que "las facultades que no estén expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados". Se concluye de aquí que la soberanía federal sólo puede ejercer aquellas facultades que expresamente le hayan sido reservadas; las que no, corresponden a los Estados en función de su propia soberanía.

Entre las facultades que la Constitución otorga al Congreso se consigna la de "definir los delitos y faltas contra la Federación y fijar los castigos que por ellos deben imponerse". (artículo 73, fracción XXI). Tal facultad está reservada, por tanto, a la Federación. Asimismo el Congreso tiene la facultad de "legislar en todo lo relativo al Distrito y Territorios Federales" (artículo 73, fracción VI), ello por lo que se refiere a los delitos del orden común.

De aquí la distinción entre delitos -- del orden común y delitos del orden federal. Correspondiendo la competencia para los últimos a los Jueces de-

Distrito, la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación (30 de diciembre de 1935) establece que en materia penal conocerán: "I.- De los delitos del orden federal. Son delitos del orden federal: a) Los previstos en las leyes federales y en los tratados; b) Los señalados en los artículos 2 a 5 del Código Penal; c) - Los oficiales o comunes cometidos en el extranjero por los agentes diplomáticos, personal oficial de las Legaciones de la República y Cónsules mexicanos; d) Los cometidos en las Embajadas y Legaciones extranjeras; e) - Aquellos en que la Federación sea sujeto pasivo; f) Los cometidos por un funcionario o empleado federal, en ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas; h) Los perpetrados con motivo del funcionamiento de un servicio público federal, aunque dicho servicio esté descentralizado o concesionado; i) LOS PERPETRADOS EN CONTRA DE UN SERVICIO PUBLICO FEDERAL O EN MENOSCABO DE LOS BIENES AFECTADOS A LA SATISFACCION DE DICHO SERVICIO, - AUNQUE ÉSTE SE ENCUENTRE DESCENTRALIZADO O CONCESIONADO; j) Todos aquellos que ataquen, dificulten o imposibiliten el ejercicio de alguna facultad reservada a la Federación" (artículo 41 fracción I). Por consiguiente son éstos los delitos del orden federal.

Todos los que no sean éstos, lo son del

orden común y les son aplicables los Códigos Penales de los Estados cuando se cometan en su territorio, o les es aplicable el Código del Distrito y Territorios Federales cuando se cometan en el ámbito territorial de estas entidades.

Del comentario transcrito, se desprende el carácter federal de delito previsto por el artículo 170 del Código Penal, sobre todo si atendemos a lo previsto por el artículo 41 fracción I inciso i) de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación.

II.J.- COMPETENCIA DE LAS AUTORIDADES MEXICANAS EN LOS CASOS DE DESVIO DE AERONAVES.

Por otra parte, es necesario establecer la razón por la que los delitos cometidos a bordo de aeronaves se consideran como ejecutados en territorio de la República, para ello es necesario atender a lo que nos dice el artículo 5o. del Código Penal, que reza de la siguiente manera:

ARTICULO 5

("Territorialidad de naves, aeronaves, embajadas y legaciones). Se considerarán como ejecutados en territorio de la República:

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

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

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

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

V.- Los cometidos en las embajadas o legaciones mexicanas."(7)

El artículo transcrito, se refiere preferentemente a la competencia de las autoridades mexicanas

(7) Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1931. artículo 5.

nas en relación con los delitos cometidos a bordo de buques, pero en atención a la fracción IV de este precepto, el mismo se deberá aplicar a "los actos 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 otras fracciones. - Por lo que es perfectamente aplicable el siguiente comentario:

"Se refiere el precepto a buques nacionales mercantes, a naves privadas y no de guerra. Cuando ellas navegan en el mare liberum o mar que no está sometido a ninguna soberanía nacional porque está fuera de la zona comprendida por el mar territorial de cualquier Nación, están sometidas a la ley penal de su bandera, en este caso la mexicana por tratarse de buques nacionales, pues la soberanía del Estado Mexicano se impone a través de su ley y ninguna otra soberanía puede privar sobre aquella.

Pero cuando se encuentran en puerto o en el mar territorial de otra nación, la ley penal mexicana sólo rige supletoriamente, esto es, cuando el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenezcan el

puerto o dicho mar (v. inciso II del mismo artículo 5o. Código Penal); ello en función del "principio de territorialidad".

Por lo que hace a la competencia, dispone el Código Federal de Procedimientos Penales: "En el caso de las fracciones I y II del artículo 5o. del Código Penal es competente el tribunal a cuya jurisdicción corresponda el primer punto del territorio nacional a donde arribe el buque; y en los casos de la fracción III del mismo artículo el tribunal a cuya jurisdicción pertenezca el puerto en que se encuentre o arribe el buque" (artículo 8 del Código Federal de Procedimientos Penales).

Las naves de guerra son consideradas como territorio soberano del Estado que las abandera, para su mejor eficacia ofensiva y defensiva, no pudiendo en consecuencia, quedar sometidas en ningún momento a diferentes soberanías, lo que equivaldría a no estar sujetas a ninguna. De aquí que, cualquiera que sea el mar en que se encuentren, sea libre o territorial, la ley penal mexicana rige para los delitos que se cometan en ella; y, recíprocamente, las naves de guerra extranjeras se rigen por la ley del Estado que las abandera, así se encuentren en mar territorial o en puerto mexicano (v. inciso III del mismo artículo 5, Código Penal).

Según práctica francesa, la soberanía de un Estado sobre su mar territorial o sobre sus puertos sólo cede en favor de la soberanía extranjera cuando el delito se comete a bordo de la nave o sobre personas o cosas de ésta, siempre que el hecho no tenga repercusión en el territorio nacional. El inciso comentado acepta esta doctrina; pero para el caso contrario se atiende al derecho de reciprocidad, no obstante que en el inciso II del mismo artículo 5 se acepta, para idéntico caso relativo a naves mexicanas, la supletoriedad de la ley penal mexicana y no el derecho de reciprocidad. De aquí que, en el caso del inciso comentado, la ley penal mexicana no puede decirse que considere como territorio de su soberanía las naves a que se refiere, pues sólo les reconoce tal atributo cuando con ello no resienta interferencias el derecho de reciprocidad.

Si en cuanto al mar territorial cabe algún límite, dado que su influencia sobre el territorio lo consiente, no así en cuanto a la atmósfera territorial, habida cuenta de los modernos medios de ofensiva aérea con que puede ser atacado el territorio nacional subyacente. De aquí que deba ser considerada como atmósfera territorial toda la atmósfera que tiene por territorio subyacente al nacional. Modernamente se está organizando ya el Derecho Penal Aéreo, producto de -

diversas conferencias internacionales convocadas por la Comisión Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.) y el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos - Aéreos (C.I.T.E.J.A.). Pero particulares características deben ir separando ese Derecho Penal Aéreo del Penal General.

Al referirse la fracción IV del artículo 5 del Código Penal a "casos análogos" no debe entenderse la aceptación del método analógico de interpretación de la ley penal, prohibido por la Constitución en su artículo 14 párrafo tercero: "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". Es éste un caso de reenvío por el -- que el legislador evitó una innecesaria repetición de situaciones que, eso sí, deben ser las mismas, idénticas, no sólo semejantes o análogas; consideración esta -- última que hace aconsejable el perfeccionamiento del -- texto comentado.

Sobre la competencia previene el Código Federal de Procedimientos Penales: "Las reglas del artículo anterior son aplicables, en los casos análogos-

a los delitos a que se refiere la fracción IV del mismo artículo 5 del Código Penal" (artículo 9).(8) o sea que para los delitos cometidos a bordo de aeronaves, también rigen las reglas del artículo 3 del Código Federal de Procedimientos Penales.

Es pues en razón de los artículos y comentarios transcritos por lo que se justifica la competencia de las autoridades mexicanas en la persecución de los delitos cometidos a bordo de aeronaves.

Podría argumentarse en un momento dado, que las autoridades competentes para conocer de los actos en cuestión, son aquellas del lugar al que es desviada una aeronave, pero tal argumento carece de base, en virtud del principio "de territorialidad", adoptado por nuestro Código Federal Penal y por disponer los artículos que acabamos de enunciar que los actos tipificados por el artículo 170 del Código Penal se consideran como realizados en territorio mexicano.

Atendiendo a lo previsto por el artículo 10. del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, éste será aplicable en toda la República por los delitos de la competencia de los tribunales federa-

(8) Carrancá y Trujillo Raúl. Código Penal Anotado. 1ª edición 1962. Ed. Robredo, págs. 26, 27 y 28.

les; por lo tanto únicamente el Código Penal en cuestión podrá regir los ataques a las vías generales de comunicación, sin perjuicio de lo que dispongan para los mismos actos las leyes especiales de carácter federal, como la Ley de Vías Generales de Comunicación.

C A P I T U L O I I I

- III.A.- El Derecho Internacional y el desvío de aeronaves
- III.B.- Los tratados internacionales
- III.C.- Caso de Cuba
- III.D.- Derecho de Asilo
- III.E.- Extradición
- III.F.- Ley cubana de 16 de septiembre de 1969

C A P I T U L O III

III.A.- El Derecho Internacional y el desvío de aeronaves.

Al tener por finalidad el Derecho la -
regulación de la conducta de los hombres en sociedad, -
no podemos considerarlo como algo aislado o limitado.

Ordinariamente las conductas humanas -
tienen su resultado en el lugar que se realizan, por lo
que si éstas son delictivas: ahí se sanciona a su autor,
pero hay ocasiones en que la conducta humana toma como-
escenario aquel donde aparentemente el Derecho no tiene
imperio y tal es el caso que nos ocupa.

En el capítulo anterior han quedado se-
ñaladas las razones y los preceptos legales que dan com-
petencia a las autoridades mexicanas para la persecu- -
ción y punibilidad del delito de desvío de aeronaves, -
cuando se llenan los requisitos para ello, pero sucede-
que aunque se den todas las condiciones legales neces-
arias para que las autoridades procedan en contra de los
delincuentes, esto se vuelve casi imposible si los mis-
mos no están presentes donde se les va a enjuiciar; - -
cobran entonces relevancia los Tratados Internaciona- -

les, el Derecho de Asilo y el Procedimiento de Extradición.

III.B.- Los Tratados Internacionales

Al constituir los Estados una comunidad, adoptan como parte de su propio derecho interno -- las normas de Derecho Internacional, del que como es -- bien sabido existen las siguientes fuentes: a) los tratados, b) la costumbre, c) los principios generales - del Derecho, d) las decisiones judiciales, y e) la -- doctrina.

No creemos adecuado extendernos en este trabajo sobre las características y la importancia - de cada una de las fuentes del Derecho Internacional, - baste decir que pese a que se ha dicho que los tratados son una fuente muy limitada de derecho internacional -- tienen la ventaja de ser la más valiosa por consignar - Derecho escrito, inteligible y bien definido.

Por ser los tratados, acuerdos entre - dos o más Estados para crear, modificar o extinguir una relación jurídica entre ellos, constituyen una regla de conducta obligatoria para los que los suscriben y rati- fican.

México, en su calidad de sujeto de Derecho Internacional, ha suscrito tratados aplicables a los casos de desvío de aeronaves, como aquel para la extradición de criminales firmado con la República de Cuba el 25 de mayo de 1925 y el Convenio de Tokio de 1963, sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (ver apéndice de este trabajo).

Es pues, a través de los tratados internacionales como los que se han señalado, por los que las autoridades mexicanas competentes deberían lograr el cumplimiento exacto de la ley, sancionando a los responsables por el desvío de aeronaves.

III.C.- Caso de Cuba

Por ser la República de Cuba el lugar donde han arribado las aeronaves mexicanas que han sido desviadas de su ruta hasta la fecha, analizaremos las circunstancias que han predominado:

Para México, siempre respetuoso del principio de auto determinación de los pueblos, nunca fue motivo de rompimiento de relaciones diplomáticas el establecimiento del régimen comunista en Cuba.

"México sigue manteniendo la defensa -

del principio de autodeterminación, entendido como --- self-government, o sea el derecho de cada pueblo a darse el gobierno que desee, incluido el comunista, y el de no intervención, que, al prevenir la interferencia de países extranjeros en el proceso político de un país, garantiza la autodeterminación." (1)

Por las razones enunciadas, México ha mantenido a través de la historia, relaciones diplomáticas con los gobiernos cubanos y en consecuencia ha observado el exacto cumplimiento de los tratados internacionales suscritos por ambos países es por eso que los tratados celebrados por ellos no han dejado de tener vigencia, tal es el caso del tratado México-Cuba para la Extradición de Criminales de 25 de mayo de 1925.

III.D.- Derecho de Asilo

En los casos de desvío de aeronaves, en que resulta perfectamente aplicable el tratado que hemos mencionado, el Estado Cubano ha argumentado que los delincuentes cuya extradición se pide, han solicitado asilo político y en virtud de ello los tratados no pueden ser cumplidos.

(1) Seara Vázquez Modesto. La Política Exterior de México. Editorial Esfinge. 1ª edición 1969. pag.105.

"El Derecho de Asilo en beneficio de los delincuentes políticos es indiscutiblemente legítimo desde el punto de vista humanitario, pues jurídicamente no existe la obligación de otorgar el asilo a los refugiados políticos. Las convenciones interamericanas de 1928, y la de Montevideo de 1933 y los proyectos -- aprobados en la de Caracas de 1954, consideran el principio." (2)

Esta consideración desde luego tiene validez en beneficio de quienes realmente tienen el carácter de delincuentes políticos, pero la misma nos lleva a la conclusión de que el Asilo Político jamás debe operar en beneficio de delincuentes del fuero común, -- por más que éstos traten de adoptar el carácter de perseguidos políticos.

En los casos de desvío de aeronaves, -- quien comete el acto, forzosamente se convierte en delincuente del orden común y responsable de los delitos de amenazas, privación ilegal de la libertad, ataques a las vías de comunicación, etc., que se encuentran tipificados por el artículo 2o. del Tratado de Extradición vigente entre México y la República de Cuba.

(2) Sierra Manuel J. Tratado de Derecho Internacional Público. Editorial Porrúa. 4a. edición 1963. pág. 341. subcap. 305.

III.E.- Extradición

Es interesante para los efectos de este estudio, transcribir el trámite de extradición llevado a cabo (sin éxito alguno) por la Procuraduría General de la República en el caso del desvío de 26 de julio de 1969.

" La Dirección General de Averiguaciones -- Previas ha consignado al Juez Tercero de Distrito del Distrito Federal, en Materia Penal, la averiguación previa Núm. 1751/69 en ejercicio de la acción persecutoria contra David Carrera Vázquez y Pilar Muñoz, como presuntos responsables de los delitos de privación ilegal de la libertad, robo con violencia, amenazas y tentativa de uso de explosivos para destruir una nave aérea previsto en el artículo 170 reformado del Código Penal Federal. El expresado funcionario dictó las órdenes de aprehensión de dichas personas, con lo cual el Gobierno de la República quedó capacitado para solicitar al Gobierno de la República de Cuba, por los conductos diplomáticos debidos, la detención provisional con fines de extradición de los indiciados y, posteriormente, gestionar su entrega a las autoridades de México según el tratado vigente celebrado entre ambos países para la extra

dición de criminales. Dicho convenio es de 25 de mayo de 1925.

Los hechos que originaron la averiguación consisten en que el día 26 de julio de 1969, al -- despegar de la ciudad de Minatitlán, Ver., la aeronave mexicana matrícula XA-JOT, propiedad de la Compañía Mexicana de Aviación, el primero de los acusados, con una pistola escuadra calibre 38, amenazó a la tripulación y obligó al piloto a desviar su ruta y dirigir la nave hacia la ciudad de La Habana, Cuba, en donde aterrizó. En esta ciudad se quedaron los mencionados pasajeros y el avión regresó a México.

"Se solicita se pida orden de detención provisional con fines de extradición.

México, D F., a 31 de julio de 1969

C. LIC. ANTONIO CARRILLO FLORES, SECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES.- TLATELOLCO, D.F.

JULIO SANCHEZ VARGAS, Procurador General de la República, señalando como domicilio para oír-notificaciones la casa número 23 de las calles de Comercio Mayor de esta ciudad, y autorizando para que las -

oiga y reciba toda clase de documentos al señor licenciado Sócrates Huerta Grados, Director Jurídico y Consultivo de esta Procuraduría General de la República, - ante usted de la manera más atenta comparezco y expongo:

Con fundamento en el artículo 10 del - Tratado para la Extradición de Criminales que tiene celebrado México con la República de Cuba, vengo a pedir a usted, que por los conductos diplomáticos debidos, se sirva solicitar del Gobierno de la República de Cuba, - la detención provisional con fines de extradición de David Carrera Vázquez o David Cabrera Vázquez y de María-del Pilar Muñoz Ramos o Pilar Muñoz, presuntos responsables de los delitos de amenazas, privación ilegal de libertad, robo con violencia y piratería aérea, previstos y sancionados con pena corporal por los artículos 282, - fracciones I y II, 364 fracción II, 366 fracción II, -- 367, 370 párrafo tercero, 372, 373 párrafo segundo y -- 170 del Código Penal Federal, delitos que también se encuentran tipificados por el artículo 2o. del Tratado de Extradición vigente entre México y la República de Cuba, fundando mi petición en los siguientes hechos y consideraciones de derecho:

H E C H O S

1. El día 26 del mes de julio del presente año, a las siete horas cuarenta y dos minutos, salió del Aeropuerto de la ciudad de México, el avión - - DC-6, matrícula XA-JOT, propiedad de la Compañía Mexicana de Aviación, S.A., que cubría el vuelo 623, con ruta México-Minatitlán-Villahermosa (Tabasco), llevando a -- bordo 26 pasajeros, con destino a Villahermosa, 13 con destino a Minatitlán y 14 con destino a Veracruz, y que en este lugar abordaron dicha nave siete pasajeros más. La citada aeronave estaba a cargo de la siguiente tripulación: comandante, Ulises Serrato Oyervides; primeros oficiales, los capitanes Antonio Manca García y Aquilino Villanueva Lazaga; sobrecargos, Dolores Palmira Ortiz Marín, Hilda Velázquez González y Eugenia Martínez-Luna.

2. El C. Armando Tomás Jiménez Bocanegra, Supervisor de la Oficina Coordinadora de la Compañía Mexicana de Aviación, S.A., quien tiene a su cargo el control de las operaciones de vuelo de dicha empresa, fue notificado a las 10:20 horas del citado día 26 de julio, -- que la mencionada aeronave DC-6 matrícula XA-JOT, había sido desviada de su ruta, hacia La Habana, Cuba, a las 10:15 horas, aproximadamente, al encontrarse realizando

la última etapa de su vuelo con destino a Villahermosa, Tabasco, y que con posterioridad se comunicó con el Aeropuerto "José Martí" de La Habana, Cuba, donde fue informado que el avión había aterrizado a las 13:32 horas, hora de México. El capitán Ulises Serrato, con quien habló el supervisor en ese Aeropuerto de La Habana, le dijo que tanto la tripulación como los pasajeros se encontraban ilesos; que la nave al parecer no había resen- tido daños y que en La Habana bajaron del avión dos per-sonas, una del sexo masculino y otra del sexo femenino, ambos adultos, cuyos nombres y nacionalidad ignoraba; - que el avión regresaría a Mérida, Yucatán, conducido -- por su tripulación y con el mismo pasaje, a excepción - de las dos personas que se quedaron en La Habana.

3. Practicadas las diligencias condu- centes en averiguación de los hechos denunciados por el Supervisor de la Oficina Coordinadora de la Compañía Me xicana de Aviación, S.A., señor Armando Tomás Jiménez - Bocanegra, se obtuvo la declaración de la sobrecargo Ma ría Eugenia Martínez Luna en el sentido de que encon- - trándose junto a la cabina de pilotos y al dirigirse al baño se dio cuenta que un sujeto, a quien después iden- tificó como David Carrera Vázquez, caminaba tras ella - empuñando una pistola tipo escuadra de grueso calibre, -

al comandante Ulises Serrato diciéndole que tomara rumbo a Cuba y después de soltar a la sobrecargo, continuó amenazando a la tripulación, pendiente de que el vuelo tuviera efectivamente destino a La Habana.

5. La misma sobrecargo María Eugenia Martínez Luna en su declaración ante el Ministerio Público Federal manifestó que entre los pasajeros del avión, se encontraba una señora de nombre Pilar, que demostró mucho interés en lo que estaba pasando y que al aterrizar en La Habana, un miliciano de Cuba, que subió al aparato por el secuestrador, preguntó a éste quién era la persona que lo acompañaba y al señalar a la susodicha Pilar Muñoz, el miliciano le dio el trato de "camarada", descendiendo del aparato junto con el secuestrador, y fueron acompañados por tres o cuatro milicianos a las oficinas del Aeropuerto. Por su parte, la sobrecargo Dolores Palmira Ortiz Marín declaró ante el Ministerio Público Federal, entre otras cosas, que ya en el Aeropuerto de La Habana subieron dos milicianos, quienes regresaron conduciendo a David Carrera y se dirigieron a la pasajera de nombre Pilar Muñoz que había subido en Veracruz, diciéndole "camarada" y que la citada Pilar Muñoz agarró de la mano a David Carrera, dándole la impresión a la declarante de que dicha señora es-

que le colocó a la altura de las costillas conminándola para acompañarlo a la cabina y ya introducido en ella, sin dejar de apuntarle con dicha arma, le dijo "vamos a Cuba", lo cual comunicó ella a los tripulantes y que entonces el ingeniero de vuelo Antonio Manza al darse cuenta de la situación, le dijo al sujeto que después identificó como el mismo David Carrera Vázquez, que se calmara, que sí irían a Cuba, pero que soltera a la sobrecargo y no siguiera amenazando, a pesar de lo cual dicho sujeto persistió en su actitud; que en esos precisos momentos penetró a la cabina la sobrecargo Dolores Palmira y preguntó si podía hacer el anuncio al pasaje del cambio de ruta, pero que el secuestrador hizo un ademán negativo apuntando más a la sobrecargo María Eugenia Martínez Luna y encajándole al mismo tiempo la pistola. Que atenta la labor de convencimiento del ingeniero de vuelo Antonio Manca, el secuestrador la soltó, pero inmediatamente apuntó con la pistola a dicho oficial, en la nuca.

4. El capitán Antonio Manca García de claró que cuando entró en la cabina la sobrecargo María Eugenia Martínez, y le dijo "vamos a Cuba" le señaló un sujeto que la había forzado a entrar, amenazándola con una pistola; a continuación el mismo sujeto, se dirigió

taba satisfecha con lo acontecido, y que posteriormente fue bajado el equipaje de la pareja.

6. El piloto de la aeronave Ulises Serrato Oyervides declaró ante el Ministerio Público Federal en los mismos términos, añadiendo que el sujeto que formaba parte del pasaje, identificado como David Carrera entró en la cabina amenazando a la sobrecargo María-Eugenia Martínez con una pistola y que para evitar violencias, le indicó al piloto Aquilino Villanueva que -- avisara a México que tomaba el curso a La Habana; que -- durante el resto del vuelo el sujeto permaneció en la -- cabina amenazando con la pistola a la tripulación, y -- que ya en La Habana al revisar la lista de pasaje se -- aclaró que dicho pasajero era David Carrera o Cabrera, -- a quien acompañaba la pasajera de nombre Pilar Muñoz. -- El resto de la tripulación, así como los pasajeros de -- la aeronave declararon ante el Ministerio Público Federal en idénticos términos.

7. De la investigación practicada por la Policía Judicial Federal, en el Puerto de Veracruz, -- se comprobó que David Carrera Vázquez y María del Pilar Muñoz Ramos estuvieron hospedados desde las 12 horas del día 21 de julio en el Hotel "Vigo", registrándose como-

ció la averiguación previa número 1751/69, en la Dirección General de Averiguaciones Previas, y en ella obran las denuncias presentadas por el C. Armando Tomás Jiménez Bocanegra, supervisor de la Oficina Coordinadora de la Compañía Mexicana de Aviación, S.A., y la presentada por el Lic. Amado Morales Martínez, apoderado general de la Compañía Mexicana de Aviación, S.A., carácter que acreditó debidamente con copia certificada de la escritura pública número 14624, de 18 de marzo de 1968, ante el Notario Público número 81, del Distrito Federal; la declaración de todos los miembros de la tripulación, -- así como las declaraciones de aquellos pasajeros que -- presenciaron los hechos, por viajar con destino final a Villahermosa, Tabasco. En dicha averiguación obra, así mismo, la fe ministerial del avión de referencia y también el avalúo pericial, que estima como valor de la nave la cantidad de tres millones quinientos mil pesos; -- copia certificada de la factura de la aeronave que acredita su propiedad y su registro ante las autoridades mexicanas competentes; su matrícula; su hoja de operaciones y la lista de pasajeros del citado vuelo, en la cual aparecen los nombres de los presuntos responsables; los documentos aludidos fueron debidamente autenticados y -- ratificados por los otorgantes ante el Ministerio Público Federal.

9. Que atento lo anterior, la Procuraduría General de la República consignó la averiguación-1751/69 al C. Juez Tercero de Distrito del Distrito Federal en Materia Penal, ejerciendo la acción penal en - contra de los presuntos responsables y solicitando de - dicho juez librara orden de aprehensión en su contra, - por estimarse satisfechos los requisitos que para tal - efecto exige el artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

10. El C. Juez Tercero de Distrito -- del Distrito Federal en Materia Penal, en el proceso co rrespondiente, acordó favorablemente la petición de la Representación Social Federal y se sirvió dictar la orden de aprehensión y detención requerida, en contra de David Carrera Vázquez o David Cabrera Vázquez y de Ma-- ría del ^rilar Muñoz Ramos o Pilar Muñoz, como presuntos responsables de los delitos de amenazas, privación ile-- gal de libertad, robo con violencia, previstos y sancio nados por los artículos 282, fracciones I y II, 364, -- fracción II, 366, fracción II, 367, 370 párrafo tercero, 372 y 373 párrafo segundo y por el de piratería tipifi cado por el artículo 170 del Código Penal Federal.

D E R E C H O

I. Los delitos a que se refieren las órdenes de aprehensión dictadas por el C. Juez Tercero de Distrito del Distrito Federal en Materia Penal, se encuentran tipificados en los apartados 5o., 7o., 10 inciso a), 16, 17 y 24 del artículo 2o. del Tratado de Extradición de Criminales que tiene celebrado México y la República de Cuba, en relación también con las disposiciones del Convenio de Tokio, Japón, del 14 de septiembre de 1963, ratificado por la H. Cámara de Senadores del Congreso de la Unión y publicado en el Diario Oficial de la Federación del 15 de enero del presente año. Según el artículo 3o. del citado instrumento internacional suscrito entre México y la República de Cuba, se comprende en la enumeración de ese artículo 2o., no sólo el delito o crimen consumado, sino también el frustrado y el intentado o tentativa; y, asimismo, en relación con el artículo 4o. del mismo instrumento internacional, los delitos de que se acusa a David Carrera Vázquez y a María del Pilar Muñoz Ramos, son punibles, y conforme a la legislación de ambos países la pena señalada para ello excede de un año de prisión.

II. El citado tratado previene en su artículo 10 que en casos urgentes, cuando se dé aviso -

por conducto diplomático, o consular, ya sea por correo o por telegrama, de que autoridad competente ha expedido orden para la aprehensión de una persona, por alguno de los delitos enumerados en el artículo 2o. de ese tratado, y siempre que por el mismo conducto se asegure -- que se va a hacer la solicitud de extradición en forma, cada gobierno procurará conseguir la aprehensión provisional del acusado y mantenerlo bajo segura custodia, - por un término que no puede exceder de 40 días, en espera de que se presenten los documentos en que se funda - la solicitud de extradición.

P E T I C I O N

En virtud de lo expuesto, a usted C. - Secretario de Relaciones Exteriores, atentamente pido - que por la vía diplomática y en forma urgente, se sirva solicitar, en los términos del artículo 10 del Tratado para la Extradición de Criminales, vigente entre México y Cuba, de las autoridades competentes del citado país, la detención provisional, con fines de extradición de - David Carrera Vázquez o David Cabrera Vázquez y de María del Pilar Muñoz Ramos o Pilar Muñoz, contra quienes la autoridad competente mexicana, C. Juez Tercero de --

Distrito del Distrito Federal en Materia Penal, ha dictado orden de aprehensión; personas que se tiene conocimiento se encuentran actualmente en La Habana, Cuba; -- sirviéndose asegurar, señor Secretario, por los mismos conductos diplomáticos, que dentro del término a que se refiere el artículo 10 del citado Tratado Internacional suscrito entre México y la República de Cuba, se hará la solicitud de extradición en forma.

La media filiación de David Carrera -- Vázquez o David Cabrera Vázquez, es la siguiente: representa tener aproximadamente de 20 a 22 años de edad, estatura 1.70 . . aproximadamente, complexión robusta, cara redonda, sin bigote, tez morena, con acento propio de los habitantes de la ciudad de México y que vestía cuando los hechos tuvieron realización, camisa y pantalón azul y llevaba además una chamarra gruesa a cuadros.

La media filiación de María del Pilar-Muñoz Ramos o Pilar Muñoz es la siguiente: representa tener aproximadamente 20 años de edad, estatura 1.65 m. aproximadamente, complexión delgada, cara ovalada, tez apiñonada, pelo castaño oscuro, con acento propio de los habitantes de la ciudad de México y cuando se verificaron los hechos iba vestida de amarillo y con un sa

co de tela gruesa y dos maletas de equipaje.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a usted las seguridades de mi atenta y distinguida consideración.

Sufragio Efectivo. No Reelección

El Procurador General de la República.

Lic. Julio Sánchez Vargas. (3)

III.F.- Ley Cubana de 16 de septiembre de 1969

Ante el evidente problema originado -- por actos de desvío de aeronaves, el gobierno cubano -- dictó una ley sobre desvío forzado de naves aéreas y marítimas, sobre la que podemos comentar lo siguiente:

La ley cubana sobre el desvío forzado de naves aéreas y marítimas de 16 de septiembre de 1969, establece que sus normas sólo se aplicarán, sobre bases de igualdad y estricta reciprocidad, respecto a los Estados afectados que acordaren bilateralmente con Cuba, -- la aplicación de igual política en los casos comprendidos en la ley.

(3) Memoria de la Procuraduría General de la República 1968-1969. México 1969.

La ley rige los siguientes actos: aprensamiento, sustracción, apropiación (por cualquier medio) y desvío de su ruta o actividad normal (mediante engaño, soborno, violencia, intimidación o en connivencia con cualquier miembro de la tripulación), de una nave aérea o marítima; poner en peligro la seguridad de una nave aérea o marítima o de las personas o bienes a bordo, o de terceros o el buen orden y la disciplina dentro de la misma; entrar o salir en el país con infracción de las normas sobre migración, aduanales o de control epidemiológico, veterinario y fitosanitario nacional o internacional; e infringir las leyes penales de cuba a bordo de cualquier nave aérea o marítima de bandera cubana y sea cual fuere el territorio donde se encuentren. (artículo 1ro.)

La ley establece que los autores de tales actos podrán ser devueltos al Estado afectado, con las siguientes reservas: cuando se trate de nacionales o cuando el Estado cubano otorgue al autor asilo político.

La reclamación será tramitada sumariamente y resuelta por las autoridades de inmigración a cuya disposición deberán quedar los autores de tales actos.

tos, sujetos a responsabilidad criminal por los delitos cometidos conforme a la legislación cubana.

El artículo 80. de la Ley establece -- que se derogan cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en ella.

Esto significa el desconocimiento por parte de Cuba al tratado de extradición celebrado con México el 25 de mayo de 1925, ratificado por ambos Go--biernos y canjeadas las ratificaciones en la Ciudad de México el 17 de mayo de 1930, respecto de las actas tipificadas en el artículo 10. de la nueva Ley Cubana sin la observancia del párrafo primero del artículo 22 del tratado, que establece: "Este Tratado continuará vigente hasta seis meses después de que uno de los dos Go--biernos notifique al otro, en debida forma, su deseo de que termine".

Aún cuando la ley exprese la posibilidad de que los Estados afectados celebren acuerdos bilaterales con Cuba, a este respecto, sus bases rígidas -- llevarían a tales Estados a celebrar una adhesión a -- esas bases, sin que propiamente concurren las voluntades de las Altas Partes Contratantes en la celebración de un Convenio o Tratado.

CONCLUSIONES

C A P I T U L O I

1.- El delito de piratería surgió como todos -- los delitos patrimoniales, al institucionalizarse el derecho de propiedad.

2.- Por sus características especiales, la piratería ha tenido en la historia del Derecho, una regulación sui generis.

3.- Podemos anotar como características del delito de piratería las siguientes:

- a) Su comisión en el mar;
- b) La profesionalidad del sujeto activo;
- c) La forma de asociación delictuosa en que éste opera.

4.- Otra peculiaridad de la piratería, es la de haber sido un delito-institución, por lo que tuvo épocas de iniciación, apogeo y decadencia.

5.- En atención a estas consideraciones, creemos que los actos de desvío de aeronaves acaecidos a últimas fechas, distan mucho de constituir hechos típicos -- de piratería.

C A P I T U L O I I

1.- No obstante ser la piratería un delito esencialmente patrimonial, nuestro Código Penal Federal regula este delito dentro del título destinado a alojar los delitos contra el derecho internacional; por lo que creemos que el tipo en cuestión tutela además valores del derecho internacional como la libertad de navegación en los mares.

2.- La fracción III del artículo 146 del Código Penal Federal, instituye la piratería aérea al expresar: "Estas disposiciones deberán igualmente aplicarse en lo conducente a las aeronaves" pero consideramos que el -- mandato se constriñe a las disposiciones de la fracción III del artículo 146 y no a todos los supuestos que contempla el precepto.

3.- Consideramos imposible tratar de encuadrar los actos de desvío de aeronaves, dentro del delito de piratería.

4.- Los actos de desvío de aeronaves deben ser regulados por los artículos del Título Quinto que sanciona los ataques a las vías de comunicación y violación de correspondencia.

5.- La reforma al artículo 170 del Código Penal Federal, por lo que se incluye un tercer párrafo a este artículo, previendo y sancionando el desvío de aeronaves, constituye la mejor solución legal al problema que nos ocupa.

6.- La mal denominada piratería aérea es una -- conducta delictiva contra las vías generales de comunicación y como tal debe ser sancionada.

7.- Por ser el desvío de aeronaves un delito -- perpetrado en contra de un servicio público federal, corresponde el conocimiento de los hechos relativos a las autoridades federales.

C A P I T U L O III

1.- Los hechos analizados en este trabajo no -- pueden ser vistos desde un sólo ángulo, sino que es preciso considerarlos dentro del marco internacional en el que se desarrollan.

2.- Es necesario hacer referencia a los trata-- dos internacionales, que como fuente de Derecho Interna-- cional regulan en este ámbito los hechos que estudiamos.

3.- México en su calidad de sujeto de Derecho Internacional ha suscrito tratados perfectamente aplicables a los casos de desvío de aeronaves, como el firmado con la República de Cuba para la Extradición de Criminales, el 25 de mayo de 1925 y el Convenio de Tokio de 1963 sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves.

4.- Por haber adoptado tradicionalmente el gobierno mexicano, el principio de autodeterminación de los pueblos y no haber roto por ello relaciones diplomáticas con la República de Cuba, los tratados celebrados entre ambos países no han dejado de tener vigencia, tal es el caso del Tratado México-Cuba para la Extradición de Criminales de 25 de mayo de 1925.

5.- Cuando no se trata de perseguidos políticos sino de delincuentes ordinarios, el derecho de asilo no debe ser argumentado por los Estados para justificar el incumplimiento de los tratados suscritos válidamente.

6.- Obviamente estamos de acuerdo en la necesidad de realizar los trámites de extradición que los tratados y la legislación de cada país establezcan, pero no deben de resultar estériles porque ello perjudicaría el orden internacional.

7.- Es de tomarse en consideración el interés - que sobre este problema demuestra el Estado cubano, al haber dictado la ley sobre el desvío forzado de naves - aéreas y marítimas, de 16 de septiembre de 1969, desgraciadamente la misma resulta inaplicable a la luz del De recho Internacional.

8.- Pensamos que la solución al problema que -- nos ocupa, no está únicamente en la expedición de leyes adecuadas al caso, sino en su estricto cumplimiento mediante la amplia colaboración de los Estados, las compañías aéreas y las tripulaciones de los aparatos desviados.

MINISTERIO INTERIORE
C. D. G. E.

APENDICE "A"

BIBLIOTECA CENTRAL
U. N. A. B.

TRATADO ENTRE MEXICO Y CUBA PARA LA EXTRADICION
DE CRIMINALES

(Publicado en el "Diario
Oficial" d 21 de junio
de 1930)

Poder Ejecutivo Federal.- Estados Uni-
dos Mexicanos.- México.- Secretaría de Gobernación.

El C. Presidente Constitucional de los
Estados Unidos Mexicanos se ha servido dirigirme el si-
guiente decreto:

"PASCUAL ORTIZ RUBIO, Presidente Cons-
titucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habi-
tantes, sabed:

Que el día veinticinco de mayo de mil
novecientos veinticinco se concluyó y firmó en la ciu-
dad de La Habana, Cuba, por medio de plenipotenciarios-
debidamente autorizados al efecto, un Tratado de Extra-
dición entre los Estados Unidos Mexicanos y la Repúbli-
ca de Cuba, siendo el texto y la forma de dicho Tratado,
los siguientes:

TRATADO DE EXTRADICION ENTRE LOS ESTADOS
UNIDOS MEXICANOS Y LA REPUBLICA DE CUBA

Su Excelencia el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos y Su Excelencia el Presidente de la República de Cuba, deseando arreglar por medio de un Tratado la extradición recíproca de delincuentes, han designado a dicho efecto sus plenipotenciarios, a saber:

Su Excelencia el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, al señor licenciado y General - Don Aarón Sáenz, Secretario de Relaciones Exteriores y Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de los Estados Unidos Mexicanos en La Habana.

Y Su Excelencia el Presidente de la República de Cuba, al señor Doctor Carlos Manuel Céspedes y de Quesada, su Secretario de Estado.

Quienes después de haber canjeado sus plenos poderes, hallados en buena y debida forma, han convenido en los artículos siguientes:

ART. 1o.- El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Cuba se obligan a entregarse recíprocamente, las personas -- que, estando acusadas o sentenciadas por alguno de los delitos especificados en el artículo siguiente, cometido dentro de la jurisdicción de una de las partes con--

tratantes, busquen asilo o sean encontradas en el territorio de la otra.

ART. 2o.- Los delitos y crímenes por los cuales se concederá la extradición, son los siguientes:

1o.- Homicidio o infanticidio voluntarios, cualquiera que sean el medio y las circunstancias con que se cometieren comprendiéndose el parricidio y el envenenamiento;

2o.- Incendio voluntario;

3o.- Lesiones o heridas hechas voluntariamente, cuando de ellas resulte imperfección o incapacidad permanente del trabajo personal, la pérdida y la privación del uso absoluto de un miembro o de cualquier otro órgano, o la muerte sin intención de causarla;

4o.- Violación.- Atentados al pudor contra niños menores de edad determinada por la legislación penal de ambos países;

5o.- Plagio o sustracción de menores y detención ilegal de adultos, entendiéndose por tal el

hecho de apoderarse de una persona o de detenerla para exigir dinero de ella o de otras personas o para cualquier otro fin ilegal;

6o.- Supresión, substitución y ocultación de menores que se ejecute con el fin de que adquieran derechos de familia que no les corresponden, o de que pierdan los que tienen adquiridos o se imposibiliten para adquirir otros;

7o.- Robo con violencia o sin ella;

8o.- La destrucción o desarreglo ilegal de ferrocarriles, trenes, puentes, vehículos, buques y otros medios de comunicación; o de edificios públicos o privados, cuando el acto cometido ponga en peligro la vida humana;

9o.- Destrucción o desarreglo de instalaciones, construcciones, aparatos y líneas de transmisión telegráfica, telefónica o cualquiera otra, siempre que estén destinados al servicio público;

10.- Delitos o crímenes cometidos en el mar:

a).- Piratería, según se conoce y de-

fine por el Derecho Internacional;

b).- Destrucción o pérdida de un buque en alta mar, causadas intencionalmente por el capitán o los oficiales o la tripulación;

c).- Motín o conspiración por dos o más individuos de la tripulación o por otras personas a bordo de un buque en alta mar con el propósito a que se refiere el inciso anterior o con el propósito de rebelarse contra la autoridad del capitán o comandante del buque, o con el de apoderarse del barco por medio de la violencia;

11.- La falsificación de moneda, de billetes de banco nacionales o extranjeros, de acciones, obligaciones u otros documentos de crédito público, de cupones de intereses o de dividendos, de sellos, timbres, cuños o troqueles, punzones, marcas, pesas y medidas; y la introducción del extranjero, de los mismos objetos ya falsificados;

12.- La falsificación de documentos públicos y de documentos privados, comprendiéndose la falsificación de despachos telegráficos y telefónicos, y el uso malicioso de esos documentos falsos;

13.- Falsificación o alteración fraudulenta de actas o certificados oficiales procedentes de la autoridad pública o el uso fraudulento de tales actas o certificaciones;

14.- Peculado o malversación de fondos públicos por funcionarios o empleados públicos o por depositarios;

15.- Cohecho o corrupción de funcionarios o empleados públicos;

16.- Amenazas y atentados contra las personas o las propiedades;

17.- Atentados a la libertad individual o allanamiento de morada, cometidos por particulares;

18.- Falsedad o perjurio en declaraciones judiciales y en informes dados a la autoridad; soborno o cohecho de peritos o de intérpretes; soborno o cohecho de testigos; inducción de testigos al perjurio;

19.- Fraude contra la propiedad, estafa, quiebra fraudulenta;

- 20.- Abuso de confianza;
- 21.- Rapto;
- 22.- Bigamia;
- 23.- Corrupción de menores o lenocinio;
- 24.- Aprovechamiento o detención de -
objetos obtenidos por medio de uno de los delitos o crí
menes mencionados en el presente artículo;
- 25.- Evasión de prisiones o peniten--
ciarias de ambos países, de individuos procesados o sen
tenciados por uno de los delitos o crímenes que quedan--
especificados.

ART. 3o.- Quedan comprendidos en la -
enumeración hecha en el artículo anterior, no sólo el -
delito o crimen consumado sino también el frustrado y -
el intentado o tentativa; y quedan comprendidos también,
no sólo los autores del delito o crimen sino también --
los cómplices.

ART. 4o.- Para que proceda la extradi
ción es requisito indispensable que el delito o crimen--
sea punible y la pena señalada a él exceda de un año de
prisión, conforme a la legislación de ambos países.

ART. 5o.- No procederá la extradición si la infracción por la cual se solicita sea considerada por la nación requerida como un delito político o como un hecho conexo a un delito de esta especie; pero queda expresamente estipulado que el homicidio de un Presidente de la República, de su cónyuge, descendientes o ascendientes, o el de un Gobernador de los Estados o provincias, cualesquiera que sean los medios o las circunstancias en que se haya cometido, y ya se considere como un hecho aislado o en conexión con algún motín, asonada o cualquier otro acto subversivo, serán considerados, para los efectos de este Tratado, como delitos del orden común, y, por consiguiente, deberá concederse la extradición de los autores y cómplices del delito.

ART. 6o.- El individuo extraditado no podrá ser procesado o juzgado por otra infracción distinta de la que se haya motivado la extradición, a no ser en los casos siguientes:

1o.- Si ha pedido ser juzgado o sufrir su pena, en el cual caso se comunicará tal petición al Gobierno que le hubiere entregado;

2o.- Si no hubiere abandonado, duran-

te el mes siguiente al que fue puesto en libertad definitiva, el país a que fue entregado;

3o.- Si la infracción está comprendida en este Tratado y si el Gobierno al que ha sido entregado ha obtenido previamente la adhesión del Gobierno que ha concedido la extradición.

ART. 7o.- No procederá la extradición si han prescrito la acción o la pena correspondiente al delito imputado o si se ha obtenido indulto, todo conforme a la legislación del Estado requerido.

Tampoco procederá la extradición si el delito por el que se pide se hubiere cometido en el país requerido o si, aunque cometido fuera de ese país, hubiere sido juzgado en el mismo o, en caso de condenarse hubiere cumplido la pena o ésta hubiere prescrito o se hubiere obtenido indulto.

ART. 8o.- No se concederá la extradición sino mediante la presentación de los siguientes documentos:

1o.- Una sentencia condenatoria, o bien, un auto que ordene la aprehensión o detención del acusado o que funde o decrete su prisión;

2o.- Una relación precisa de los hechos constitutivos del delito imputado, cuando esta indicación no resulte de los documentos mencionados en el párrafo anterior.

Los documentos a que se refieren las dos fracciones que anteceden serán presentados originales o en copia auténtica;

3o.- La filiación del individuo reclamado o las señas particulares que puedan servir para establecer su identificación;

4o.- El texto de la ley o de las leyes penales aplicables al delito imputado.

ART. 9o.- Las solicitudes de extradición se harán siempre por conducto de los agentes diplomáticos, o, a falta de ellos, por el cónsul de mayor categoría.

ART. 10.- En casos urgentes, cuando se dé aviso por conducto diplomático o consular, ya sea por correo o por telégrafo, de qué autoridad competente ha expedido orden para la aprehensión de una persona -- por alguno de los delitos enumerados en el artículo 2o. de este Tratado y siempre que por el mismo conducto se-

asegure que se va a hacer la solicitud de extradición - en forma, cada Gobierno procurará conseguir la aprehensión provisional del acusado y mantenerlo bajo segura custodia por un término que no podrá exceder de 40 días, en espera de que se presenten los documentos en que se funde la solicitud de extradición.

ART. 11.- En caso de reclamación del mismo individuo por parte de dos Estados, por crímenes o delitos distintos, el Gobierno requerido, cualquiera que fuere la fecha de la solicitud y la nacionalidad -- del fugitivo, decidirá tomando por base la mayor gravedad de los hechos atribulados. Si se trata de delitos de igual gravedad y si las solicitudes se hubieren formalizado en la misma fecha, se entregará el fugitivo al Estado del cual provenga como nacional. Si no fuere nacional de ninguno de los Estados requerientes, será entregado al Gobierno cuya solicitud se hubiere recibido primero.

ART. 12.- Si la persona reclamada está procesada o sentenciada en el Estado requerido, por delito diverso de aquel por el cual se pide la extradición, ésta podrá ser diferida hasta que, terminado el proceso, extinguida la pena u obtenido el indulto, deba ser puesto en libertad.

ART. 13.- Ninguna de las partes contra tantes tiene obligación de entregar, por virtud de las-estipulaciones de este Tratado, a sus propios naciona--les.

ART. 14.- Los objetos recogidos por - la autoridad, que puedan servir como elementos de prueba, así como todas las cosas que puedan proceder del de lito o crimen por el cual se solicita la extradición se rán, según la apreciación de la autoridad competente, - remitidos al Gobierno solicitante, aun cuando no pudie- ra efectuarse la extradición por muerte o desaparición- de la persona reclamada. Quedan reservados, sin embar- go, todos los derechos que terceros no implicables en - la causa hubieren adquirido sobre los objetos expresa-- dos.

ART. 15.- Los gastos de aprehensión, - detención o transporte de la persona reclamada, se paga rán por el Gobierno en cuyo nombre se haya pedido la ex tradición.

La persona que haya de ser extraditada será conducida al puerto del Estado requerido que desig- ne el agente diplomático o consular designado por el Go- bierno reclamante, a cargo del cual será embarcado.

ART. 16.- Queda formalmente estipulado que la extradición por vía de tránsito, a través del territorio de una de las partes contratantes, de una persona entregada a la otra parte, se concederá contra la simple presentación, en original o por copia auténtica, de uno de los documentos mencionados en el artículo 8o. siempre y cuando el hecho que sirva de base a la extradición esté comprendido en el presente Tratado y no entre las disposiciones de los artículos 6o. y 7o. Los gastos de tránsito serán a cargo de la parte reclamante.

ART. 17.- En todo caso de pedimento hecho de conformidad con las estipulaciones de este Tratado, por cualquiera de las dos partes contratantes, para la aprehensión, detención o extradición de reos prófugos, los empleados de Justicia, o el Ministerio Público del país donde se practiquen las diligencias de extradición, ayudarán a los empleados del Gobierno que pide la extradición, ante los respectivos jueces y magistrados, por todos los medios legales que estén a su alcance, sin que estos servicios les den derecho a pretender remuneración alguna del Gobierno que pide la extradición. Sin embargo cuando el empleado o empleados del Gobierno han prestado su cooperación para la extradición y en el ejercicio ordinario de sus funciones son -

remunerados, en lugar de sueldos, con honorarios por cada uno de los servicios prestados, tendrán derecho a recibir por sus actos o servicios, del Gobierno que pida la extradición, los honorarios acostumbrados de la misma manera y por la misma suma que si estos actos o servicios hubieran sido desempeñados en procedimientos criminales ordinarios conforme a las leyes del país de que son empleados.

ART. 18.- Cuando en el curso de una causa penal, no política, se estime necesario el testimonio de personas que se hallen en el otro país, o practicar cualquiera otra diligencia se enviará a este efecto por la vía diplomática el exhorto o comisión rogativa, que será obsequiado según las leyes del país requerido. Los gastos de ejecución de tales diligencias serán a cargo del Gobierno requerido, excepto cuando se trate de peritajes que causen honorarios.

ART. 19.- En materia penal, no política, cuando el Gobierno de uno de los dos países estime que debe hacerse alguna notificación a persona residente en el territorio del otro país, lo pedirá por la vía diplomática y la notificación será hecha por medio de un funcionario competente que la haga constar; y el do-

cumento será devuelto por la misma vía al Gobierno requeriente, sin gasto alguno para éste.

ART. 20.- Si en una causa penal, no política, que se instruya en una de los dos países se estima necesario conocer documentos que se encuentren en el otro país, se solicitará de éste copia auténtica de los mismos por la vía diplomática y se accederá a la solicitud. Lo mismo se hará cuando sea indispensable tener a la vista, no copia de un documento, sino éste original: pero entonces sólo se accederá a la solicitud cuando no se opongan a ella consideraciones particulares y bajo la obligación de devolver el documento si se remitiere original.

Para los casos previstos, ambos Gobiernos renuncian al reembolso de los gastos que resulten dentro de sus respectivos territorios.

ART. 21.- El presente Tratado entrará en vigor desde la fecha del cambio de ratificaciones, pero se aplicará a los delitos o crímenes cometidos desde el primero de enero de 1924.

ART. 22.- Este Tratado continuará vigente hasta seis meses después de que uno de los dos Gobiernos notifique al otro, en debida forma, su deseo de

que termine; será ratificado de acuerdo con las Constituciones de los dos países; y el canje de ratificaciones se efectuará en la ciudad de México, D.F., a la mayor brevedad posible.

En fe de lo cual, los respectivos plenipotenciarios han suscrito el presente Tratado y puesto en él sus sellos.

Hecho por duplicado en la ciudad de La Habana, el día veinticinco de mayo de mil novecientos veinticinco.

(L. S.) Aarón Sáenz

(L. S.) Carlos Manuel Céspedes

Que el preinserto Tratado fue aprobado por la Cámara de Senadores de los Estados Unidos Mexicanos, el tres de noviembre de mil novecientos veinticinco, y ratificado por el Ejecutivo de la Unión el veinticuatro de diciembre del mismo año;

Que igualmente, fue aprobado y ratificado por el Gobierno de Cuba;

Y que las ratificaciones fueron canjeadas en la ciudad de México, el diecisiete de mayo de -- mil novecientos treinta.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio Nacional de México, a los treinta días del mes de mayo de mil novecientos treinta.- P. Ortiz Rubio.- (Rúbrica).- El Secretario de Relaciones Exteriores, Genaro Estrada. (Rúbrica).- - Al C. Secretario de Gobernación.- Presente."

Lo comunico a usted para su publicación y demás fines.- Sufragio Efectivo. No Reelección.- México, D.F., a 11 de julio de 1930.- El Secretario de Gobernación, Carlos Riva Palacio.- (Rúbrica).

APENDICE "B"

C O N V E N I O (TOKIO)

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

Los Estados partes en el presente Convenio, han acordado lo siguiente:

Capítulo I.- Campo de aplicación del Convenio

ARTICULO 1

1. El presente Convenio se aplicará a:

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

2.- A reserva de lo dispuesto en el Capítulo -- III, este Convenio se aplicará a las infracciones cometidas y a los actos ejecutados por una persona a bordo de cualquier aeronave matriculada en un Estado Contra--

Conferencia Internacional sobre Derecho Aeronáutico, celebrada bajo los auspicios de OACI en Tokio, del 20 de agosto al 14 de septiembre de 1963.

tante mientras se halle en vuelo, en la superficie de al ta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado.

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

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

ARTICULO 2

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

Capítulo II.- Jurisdicción

ARTICULO 3

tante mientras se halle en vuelo, en la superficie de al ta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado.

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

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

ARTICULO 2

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

Capítulo II.- Jurisdicción

ARTICULO 3

1.- El Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo.

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

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

ARTICULO 4

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 permanente en el mismo.

- c) La infracción afecta a la seguridad de tal Estado;
- d) La infracción constituye una violación de los reglamentos sobre vuelo o maniobra de las aeronaves, 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.

Capítulo III.- Facultades del Comandante de la aeronave.

ARTICULO 5

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 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 punto de aterrizaje previsto, se hallen en un Estado distinto del de matrícula o

si la aeronave vuela posteriormente en el espacio aéreo de un Estado distinto del de matrícula con dicha persona a bordo.

2.- No obstante lo previsto en el artículo 1, - párrafo 3, se considerará, a los fines del presente Capítulo, que una aeronave se encuentre en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas -- después del embarque y el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso las disposiciones de este Capítulo continuarán aplicándose a las infracciones y actos cometidos a bordo hasta que las autoridades competentes de un Estado se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes de la misma.

ARTICULO 6

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 un acto previsto en el artículo 1 párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias:

a) Para proteger la seguridad de la aeronave y

de las personas y bienes en la misma;

b) Para mantener el buen orden y la disciplina a bordo;

c) Para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcación de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.

2.- El Comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de los pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas 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 en la misma.

ARTICULO 7

1.- Las medidas coercitivas impuestas a una persona conforme a lo previsto en el artículo 6, no continuarán aplicándose más allá de cualquier punto de ate--

rrizaje, 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 han impuesto de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6, párrafo 1 c) para permitir su entrega a las autoridades competentes; o
- b) La aeronave haga un aterrizaje forzoso y el Comandante de la misma pueda entregar la persona a las autoridades competentes; o
- c) Dicha persona acepte continuar el transporte a las medidas coercitivas.

2.- Tan pronto como sea factible y, si es posible, antes de aterrizar en el Estado con una persona a bordo, sometida a las medidas coercitivas de acuerdo con el artículo 6, 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 coercitivas y las razones de haberlas adoptado.

1. El Comandante de la aeronave podrá, siempre que sea necesario a los fines previstos en el artículo 6, párrafo 1, a) o b) desembarcar en el territorio de cualquier Estado en el que aterrice la aeronave a cualquier persona sobre la que tenga razones fundadas para creer que ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo de la aeronave, un acto previsto en el artículo 1, párrafo 1, b).

2. El Comandante de la aeronave comunicará a las autoridades del Estado donde desembarque a una persona, de acuerdo con lo previsto en el presente artículo, el hecho de haber efectuado tal desembarque y las razones de ello.

ARTICULO 9

1. El Comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado contratante 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, constituye una infracción grave de acuerdo con las leyes penales del Estado de matrícula de la aeronave.

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

3. El Comandante de la aeronave suministrará a las autoridades a las que entregue 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.

ARTICULO 10

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 se realice el vuelo, no serán responsables - en procedimiento por razón de cualquier trato sufrido - por la persona objeto de dichas medidas.

Capítulo IV.- Apoderamiento ilícito de una aeronave.

ARTICULO 11

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 Estados Contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo Comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

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

Capítulo V.- Facultad y obligación de los Estados

ARTICULO 12

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 8, párrafo 1.

ARTICULO 13

1. Todo Estado Contratante aceptará la entrega de cualquier persona que el Comandante de la aeronave le entregue en virtud del artículo 9, 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 que ha cometido uno de los actos a que se refiere el artículo 11, 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 de tal Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea razonablemente necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

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

4. El Estado Contratante al que le sea entregada una persona en virtud del artículo 9, párrafo 1, o en cuyo territorio aterrice una aeronave después de haberse cometido alguno de los actos previstos en el artículo 11, párrafo 1, procederá inmediatamente a una investigación preliminar sobre los hechos.

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 del que sea nacional el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados, tal detención y las circunstancias que la justifican. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 4 del presente artículo, comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone proceder contra dicha persona.

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 alguno de los actos previstos en el ar--

título 11, párrafo 1, no pueda o no desee proseguir el viaje, el Estado de aterrizaje, si rehusa admitirla y - se trata de una persona que no sea nacional del mismo ni tenga en él su residencia permanente, podrá enviarla al territorio del Estado del que sea nacional o residente-permanente o al Estado donde inició su viaje aéreo.

2. El desembarque, 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 territorio del Estado Contratante interesado a los efectos de sus leyes relativas a la entrada - o admisión de personas y ninguna disposición del presente Convenio afectará a las leyes de un Estado Contratante, que regulen la expulsión de personas de su territorio.

ARTICULO 15

1. A reserva de lo previsto en el artículo precedente, cualquier 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 alguno de los actos previstos en el artícu

lo 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 extradi-- ción.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en sus leyes - sobre entrada, admisión, expulsión y extradición, el Es- tado 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 artícu- lo 9, párrafo 1, o desembarque 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 segu- ridad un trato no menos favorable que el dispensado a - sus nacionales en las mismas circunstancias.

Capítulo VI.- Otras disposiciones

ARTICULO 16

1. Las infracciones cometidas a bordo de aerona- ves matriculadas en un Estado Contratante serán conside-

radas, a los fines de extradición, como si hubiesen cometido, no sólo en el lugar en el que hayan ocurrido, sino también en el territorio del Estado de matrícula de la aeronave.

2. A reserva de lo dispuesto en el párrafo anterior, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de crear una obligación de conceder la extradición.

ARTICULO 17

Al llevar a cabo cualquier medida de investigación o arresto o al ejercer 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 el 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 interna

cionales de explotación que utilicen aeronaves no matriculadas en un Estado determinado, designarán, según las modalidades del caso, cuál de ellos se considerará como Estado de matrícula a los fines del presente Convenio y lo comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional que lo notificará a todos los Estados-Partes en el presente Convenio.

Capítulo VII.- Disposiciones finales

ARTICULO 19

Hasta la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo 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.

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 el nonagésimo día, a contar del depósito del duodécimo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifique después de esta fecha entrará en vigor el 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 O.A.C.I.

ARTICULO 22

1. Después de su entrada en vigor el presente Convenio quedará abierto a la adhesión de cualquier miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

2. La adhesión de un Estado se efectuará mediante el depósito del correspondiente instrumento de adhesión ante la Organización de Aviación Civil Internacional, el cual tendrá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha de depósito.

ARTICULO 23

1. Los Estados Contratantes podrán denunciar este Convenio notificándolo a la O.A.C.I.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que la O.A.C.I. 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 que no puedan solucionarse mediante negociaciones, se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses - contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualesquiera de las -

partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.

2. Todo Estado, en el momento de la firma o ratificación de este Convenio o 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 retirar-la en cualquier momento notificándolo a la O.A.C.I.

ARTICULO 25

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

ARTICULO 26

La organización de Aviación Civil Internacional-notificará a todos los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualesquiera de los organismos especializados:

- a) Toda firma del presente Convenio y la fecha de la misma;
- b) El depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión a la fecha en que se hizo;
- c) La fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con el primer párrafo -- del artículo 21;
- d) Toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción; y
- e) Toda declaración o notificación formulada en virtud del artículo 24 y la fecha de su recepción.

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 O.A.C.I., donde quedará abierto a la firma, de conformidad

con el artículo 19, y dicha Organización transmitirá copia legalizada del mismo a todos los Estados miembros - de la Organización de las Naciones Unidas o de cualesquiera de los organismos especializados.

Congo (Brazzaville) - Federal Republic of Germany - Guatemala - Holy See - Indonesia - Italy - Japan - Liberia - Panamá - Philippines - Republic of China - Republic of the Upper Volta - Sweden - United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland - United States of America - Yugoslavia.

BIBLIOGRAFIA

- 1.- Carrancá y Trujillo, Raúl. Código Penal Anotado. la edición, 1962. Editorial Robredo.
- 2.- Código Penal para el Distrito y Territorios Federales de 1931.
- 3.- Convenio de Tokio sobre las infracciones y ciertos -- otros actos cometidos a bordo de aeronaves. 14 de sep
tiembre de 1963.
- 4.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917.
- 5.- Diario Oficial de la Federación de 24 de diciembre de 1968.
- 6.- Iniciativa de Decreto enviada al Congreso de la Unión por el Presidente Gustavo Díaz Ordaz, el 26 de noviem
bre de 1968.
- 7.- Ley de Vías Generales de Comunicación de 30 de diciem
bre de 1939.
- 8.- Memoria de la Procuraduría General de la República. - 1968-1969. México, 1969.
- 9.- Seara Vázquez Modesto. La Política Exterior de México. Editorial Esfinge. la. edición, 1969.
- 10.- Sierra Manuel, J. Tratado de Derecho Internacional Pú
blico. Editorial Porrúa, 4a. edición, 1963.
- 11.- Tratado entre México-Cuba para la Extradición de Cri
minales de 25 de mayo de 1925.