

800
20f



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

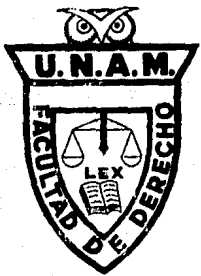
FACULTAD DE DERECHO
SISTEMA DE UNIVERSIDAD ABIERTA

"EL DELITO Y LA RESPONSABILIDAD DERIVADOS
DE UN ACCIDENTE DE AVIACION"
(PILOTOS Y CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO)

TESIS PROFESIONAL

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

ANTONIO JOSE SIERRA MORA



FALLA DE ORIGEN

México, D. F.

1990



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

**EL DELITO Y LA RESPONSABILIDAD
DERIVADOS DE UN ACCIDENTE DE AVIACION.
(PILOTOS Y CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO).**

<i>Indice.</i>	1
<i>Abreviaturas.</i>	9
<i>Glosario.</i>	15
INTRODUCCION.	32

PRIMERA PARTE.

ASPECTOS GENERALES EN MATERIA AERONAUTICA.

**Capítulo I.- Autoridades y Organismos Federales en
materia Aeronáutica.**

SUMARIO	41
1.- La Autoridad Competente.	42
2.- El Organismo Desconcentrado, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominada "Servicios a la Navegación en el Espacio Aereo Mexicano". (SENEAM).	46
3.- El Organismo Público Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares.	48
4.- Del Personal Técnico Aeronáutico.	49

**Capítulo II.- Regulación Jurídica de las Tripulaciones
Aeronáuticas y Controladores de Tránsito
Aéreo.**

SUMARIO	52
1.- Las Tripulaciones.	53
A) Definición y Clasificación.	53
B) Requisitos legales para su ejercicio.	54

I.- Requisitos de nacionalidad	54
II.- Requisitos de aptitud.	55
III.- Requisitos de licencia.	59
a) Principio de Legalidad.	60
b) Principio de Extraterritorialidad.	61
c) Principio de Validez.	61
d) Principio de Forma.	63
e) Principio de Capacidad Plena.	63
f) Principio de Inspección.	64
g) Principio de Privilegio.	64
h) Principio de Registro.	65
2.- Controladores de Tránsito Aéreo.	66
A) Definición y Clasificación.	66
B) Requisitos Legales para su ejercicio.	69
I.- Requisito de Nacionalidad.	69
II.- Requisito de aptitud.	70
a) Controlador Auxiliar.	70
b) Controlador de Zona.	71
c) Controlador de Area.	72
III.- Requisito de Licencia.	75
TABLA I.	77
NOTAS.	81
Capítulo III.- Revalidación, Recuperación, Suspensión y Revocación de las Licencias y Certificados.	
SUMARIO	94
1.- Vigencia.	95
2.- Revalidación y Recuperación.	95
3.- Suspensión y Revocación.	98
4.- Restricciones.	98

Capítulo IV.- Del Régimen de las Aeronaves.

SUMARIO	99
1.- Definición y Clasificación.	100
2.- Del Certificado de Aeronavegabilidad. Libros de a Bordo.	101
3.- De la Nacionalidad de la Aeronave. Matrícula de la Aeronave.	105
NOTAS.	108

Capítulo V.- De la Operación en el Espacio Aéreo Mexicano.

SUMARIO	111
1.- De los Sistemas de Vuelo.	112
A) Vuelos por Reglas Visuales. (VFR)	113
B) Vuelos por Reglas Instrumentos. (IFR)	116
C) Reglas Generales de Vuelo. (VFR/IFR)	120
I.- Protección de Personas y Propiedades.	120
II.- Prevención de Colisiones.	122
III.- Información de Vuelos.	124
IV.- Del Control de Tránsito Aéreo	126
2.- Los Servicios de Tránsito Aéreo.	130
A) Servicios de Información de Vuelo y Alerta.	131
B) Servicios de Control de Tránsito Aéreo.	132
C) El Procedimiento Radar.	135
3.- La Operación de las Aeronaves Civiles.	136
A) Operaciones de Vuelo.	137
B) Límites de Operación.	140
NOTAS.	142

SEGUNDA PARTE

GENERALIDADES SOBRE ACCIDENTES DE AVIACION.

Capítulo VI.- Los Accidentes de Aviación.

SUMARIO	148
1.- Determinación Gramatical del Concepto "Accidente". Definición Legal.	149
2.- Espacio en el que suceden.	150
A) Procedimientos en Agua.	150
B) Procedimientos en el Aire.	152
C) Procedimientos en Tierra.	154
3.- Aspectos Jurídicos respecto de los Accidentes.	157
4.- La Meteorología y Radiocomunicación como auxiliares de la Navegación en la Prevención y Auxilio de accidentes.	159
5.- Es un Accidente de Trabajo.	162
6.- Consideraciones entre "Accidente" e "Incidente".	166
NOTAS.	169

Capítulo VII.- Aspectos Generales sobre Inspección, Seguridad y Policía de la Navegación Aérea Civil.

SUMARIO	170
1.- Generalidades del Reglamento respectivo.	171
2.- El Comandante de Aeropuerto.	173

Capítulo VIII.- Procedimientos Generales de Búsqueda y Salvamento.

SUMARIO	175
1.- De los Accidentes y de la Búsqueda y Salvamento.	176
2.- El Procedimiento.	179
3.- Investigación de Accidentes.	181
ANEXO.	185

TERCERA PARTE.

EL DELITO Y LA RESPONSABILIDAD.

Capítulo IX.- Generalidades sobre el Delito.

SUMARIO	195
1.- Ambitos de Aplicación de la Ley.	196
2.- Teoría General del Delito.	200
A) El Acto.	202
B) La Omisión.	213
C) La Sanción.	217
D) La Ley Penal.	219
E) Su Clasificación.	225
F) Su Concurso.	229
3.- Elementos del Delito.	230
A) La Conducta.	233
B) La Sanción.	239
C) La Antijuridicidad.	243
D) La Tipicidad.	246
4.- Los Delitos en la Ley de Vías Generales de Comunicación. Actividad Aeronáutica.	249
5.- Los Delitos y Tipos aplicables en el Código Penal.	259
A) Delitos en materia de vías de comu- nicación y de correspondencia.	259
B) Delitos contra la Autoridad.	259
C) Revelación de Secretos.	260
D) Delitos cometidos por Servidores Públicos.	260
E) Responsabilidad Profesional.	261
F) Falsedad.	261
G) Delitos contra la Vida y la Integri- dad Corporal.	261
H) Delitos en contra de las Personas en	

<i>su Patrimonio.</i>	262
TABLA II.	263
NOTAS.	265
Capítulo X.- La Responsabilidad.	
SUMARIO	292
I.- Teoría General de la Responsabilidad.	293
A) La Persona. Capacidad e Incapacidad.	309
B) El Presupuesto de la Responsabilidad: la Imputabilidad. Su aspecto negativo: la Inimputabilidad.	315
I.- Menor Edad.	316
II.- Mayores de edad privados de inteligencia por locura, idiotismo o imbecilidad.	319
III.- Sordomudos que no saben leer y escribir.	322
IV.- Los ebrios consuetudinarios y los que habitualmente hacen uso inmoderado de drogas enervantes.	323
V.- Las Personas Horales	328
C) Los Fundamentos de la Responsabilidad.	329
I.- La Reparación del Daño.	329
II.- Las Personas Responsables de los Delitos.	331
III.- El Caso del Art. 40. del Código Penal.	331
D) La Culpabilidad e Inculpabilidad en la Teoría de la Responsabilidad, como su consecuente.	333
E) Circunstancias Excluyentes de responsabilidad. Excusas Absolutorias. Eximentes.	342

<i>I. - Circunstancias Excluyentes de Responsabilidad.</i>	345
a) <i>Legítima Defensa.</i>	347
b) <i>Estado de Necesidad.</i>	349
c) <i>El Deber Jurídico o Ejercicio de un derecho.</i>	349
d) <i>Obediencia Jerárquica.</i>	350
e) <i>Impedimento Legítimo.</i>	350
f) <i>Actividad o Inactividad involuntarias.</i>	352
g) <i>Miedo Grave o Temor Fundado.</i>	352
h) <i>Accidente.</i>	353
i) <i>Error Invencible.</i>	353
II. - <i>Excusas Absolutorias.</i>	354
III. - <i>Eximentes.</i>	359
F) <i>Extinción de la Acción Penal y de la Pena.</i>	361
I. - <i>Extinción de la Acción Penal.</i>	362
a) <i>Perdón del ofendido o legitimado para otorgarlo.</i>	362
b) <i>Existencia de una Sentencia anterior dictada en proceso seguido por los mismo hechos.</i>	362
II. - <i>Extinción de la Pena.</i>	363
a) <i>Reconocimiento de Inocencia e Indulto.</i>	363
b) <i>Rehabilitación.</i>	363
c) <i>Cumplimiento de la pena o medida de seguridad.</i>	364
d) <i>Extinción de las medi-</i>	

<i>das de tratamiento de inimputables.</i>	364
III.- <i>Extinción de la Acción y de la Pena.</i>	364
a) <i>Huerte del delincuente.</i>	364
b) <i>Amnistía.</i>	364
c) <i>Vigencia y Aplicación de una nueva ley más favorable.</i>	365
d) <i>Prescripción.</i>	365
2.- <i>La Reponsabilidad en Materia Aeronáutica.</i>	368
A) <i>Pilotos Aviadores.</i>	369
B) <i>Controladores de Tránsito Aéreo.</i>	387
NOTAS.	384
Conclusiones.	388
Bibliografía.	391
Legislación Consultada.	394

ABREVIATURAS:

- A-9 *Apéndice 9 del reglamento de tránsito aéreo "Reglas y procedimientos Radar". (D.O. 31 de julio de 1979)*
- Art. *Artículo.*
- Arts. *Artículos.*
- ASA *Organismo Público Descentralizado "Aeropuertos y Servicios auxiliares".*
- C-52 *Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al auxilio y salvamento de las aeronaves, o por las aeronaves, en el mar. (D.O. 22 de abril de 1952)*
- C-501 *Circular 501 dirigida a los concesionarios y permisionarios de servicios públicos de Transporte Aéreo Nacional. (D.O. 24 de Enero de 1964)*
- CAC *Convención sobre Aviación Comercial. (D.O. 3 de junio de 1929)*
- C.C. *Código Civil para el Distrito Federal, en materia común, y para toda la República en materia Federal. (D.O. 26 de marzo de 1928)*
- CFPP *Código Federal de Procedimientos Penales. (D.O. 30 de agosto de 1934)*

- CINA Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea.
(D.O. 14 de abril 1928)
- C.P. Código Penal para el Distrito Federal en materia de fuero Común, y para toda la República en materia de fuero Federal.
(D.O. 14 de agosto de 1931)
- CPACI Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional.
(D.O. 12 de septiembre de 1942)
- CPEUM Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
(5 de febrero de 1917)
- CTA Control o controlador de tránsito aéreo. (Según se use)
- D-42-1 Decreto, con sus reformas, que reglamenta los arts. 311, 316, 317 y 351 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. "Vuelos y Aterrizajes".
(D.O. 10 de enero de 1942)
- D-42-11 Decreto que reglamenta los vuelos y aterrizajes de aviones.
(D.O. 26 de enero de 1942)
- D-61 Decreto por el que se fija una nueva tarifa para el cobro de los servicios de aterrizaje, iluminación de pistas y calles de rodaje, iluminación de plataformas de

estacionamiento para embarque y desembarque de aeronaves en los aeródromos oficiales.
(D.O. 16 de octubre de 1961)

D-ASA Decreto que crea el Organismo Público descentralizado "Aeropuertos y Servicios Auxiliares".
(D.O. 12 de junio de 1965)

D-DGAC Decreto que crea la Dirección General de Aeronáutica Civil.
(D.O. 23 de septiembre de 1952)

OAC Dirección de Aeronáutica Civil. (hoy DGAC)

DDD Diccionario de Derecho. (De Pina-De Pina Vara)

DGAC Dirección General de Aeronáutica Civil. (antes DAC)

DJM Diccionario Jurídico Mexicano. (Instituto de Investigaciones Jurídicas. UNAM)

DOAPF Diccionario de los Organos de la Administración Pública Federal. (De Pina Vara)

DRAEL Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua.

ft. foot (pie,s)

LFT Ley Federal del Trabajo.
(D.O. 1 de abril de 1970)

- LFTSE *Ley Federal de Trabajadores al Servicio del Estado.*
(D.O. 28 de diciembre de 1963)
- LVGC *Ley de Vías Generales de Comunicación.*
(D.O. 19 de febrero de 1940)
- HN. *Milla náutica*
- OACI *Organización de Aviación Civil Internacional.*
- OHNIA *Diccionario de Sinónimos OHNIA.*
- ONU *Organización de las Naciones Unidas.*
- PIA/AIP *Publicación de Información Aeronáutica de México.*
- RAA *Reglamento de Administración Aeroportuaria.*
(D.O. 16 de junio de 1975)
- RAAC *Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles.*
(D.O. 15 de noviembre de 1951)
- RAMSA *Radio Aeronáutica Mexicana S.A. de C.V.*
(empresa liquidada)
- RBSIAA *Reglamento para la Búsqueda y Salvamento e Investigación de Accidentes Aéreos.*
(D.O. 28 de noviembre de 1950)
- RIAF *Reglamento Interior de Aeropuertos Federales.*
(no publicado)

- RISPNAC** *Reglamento sobre Inspección, Seguridad y
Policía de la Navegación Aérea Civil.
(D.O. 16 de noviembre de 1979)*
- RLPTA** *Reglamento de Licencias al Personal Técnico
Aeronáutico.
(D.O. 28 de diciembre de 1957)*
- ROAC** *Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles.
(D.O. 22 de noviembre de 1950)*
- RRAM** *Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano.
(D.O. 25 de octubre de 1951)*
- RSMA** *Reglamento del Servicio Meteorológico
Aeronáutico.
(D.O. 1 de diciembre de 1950)*
- RTA** *Reglamento de Tránsito Aéreo.
(D.O. 30 de julio de 1975)*
- RTARNA** *Reglamento de Telecomunicaciones Aeronáuticas
y Radio-ayudas para la Navegación Aérea.
(D.O. 25 de noviembre de 1950)*
- SCOP** *Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.
(hoy SCT)*
- SCT** *Secretaría de Comunicaciones y Transportes.*
- SDN** *Secretaría de la Defensa Nacional.*
- SENEAM** *Organismo Público Desconcentrado "Servicios a la
Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano".*

UIT Unión Internacional de Telecomunicaciones.

GLOSARIO

ACCESORIOS.- Equipo, partes, aparatos, artefactos, accesorios, utensilios, y, en general, cualesquiera mecanismos que se instalan o se adaptan a las aeronaves, y que sin ser partes constitutivas de los planeadores y de la planta motopropulsora, son utilizados en la operación o control de las aeronaves durante el vuelo.

AERODROMO (AEROPUERTO) ALTERNO.- Aeródromo o aeropuerto especificado en el plan de vuelo al cual puede dirigirse la aeronave cuando no sea aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto.

AERODROMO CIVIL.- Toda área definida de tierra o de agua, adecuada para el despegue, aterrizaje y movimiento de aeronaves civiles.

AERODROMO CONTROLADO.- Aquel en que se facilite el servicio de control de tránsito aéreo.

AERONAVE.- Cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire. Cualquier vehículo que por reacción del aire puede sostenerse en la atmósfera, fuera de los límites de la reacción llamada efecto de superficie.

AEROPUERTO.- Cualquier aeródromo civil de servicio público que cuente con obras e instalaciones adecuadas para la operación de aeronaves de transporte público.

AEROVIA.- Espacio aéreo navegable que comprende una faja de ocho kilómetros a cada lado del centro de la línea imaginaria que conecta dos puntos geográficos balizados con estaciones de radio navegación.

ALERTAR.- Dar aviso rápido al centro coordinador de salvamento o al organismo de control respectivo, de cualquier accidente aéreo, indicando las radiofrecuencias que deben escucharse constantemente para iniciar la búsqueda y salvamento.

ALTERACION.- Cambio apreciable en la constitución de un tipo específico de planeador, motor o hélice.

ALTERACION MAYOR.- Aquella que origina en la aeronave cambios apreciables en su peso, equilibrio, resistencia de la estructura primaria, funcionamiento de la planta motopropulsora, características de vuelo, o cualesquiera otros que afecten su aeronavegabilidad; o aquella que para efectuarse requiere accesorios o componentes no aprobados, técnicas complicadas o equipo no convencional.

ALTITUD.- Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar.

ALTITUD DE CRUCERO.- Altitud en la que la indicación altimétrica permanece constante durante el vuelo o parte del mismo.

ALTURA.- Distancia entre el nivel, punto u objeto considerado como punto y una referencia especificada.

APROXIMACION DIRECTA (IFR).- Aproximación por instrumentos, en la cual se inicia la aproximación final sin haber ejecutado previamente un viraje de procedimiento.

APROXIMACION DIRECTA (VFR).- Entrada al circuito de tránsito interceptando la extensión del eje longitudinal de la pista, sin volar otro tramo del circuito de tránsito.

APROXIMACION FINAL (IFR).- Parte del procedimiento de aproximación por instrumentos que comprende, desde el momento en que la aeronave ha interceptado la última trayectoria, especificada para éste, hasta llegar a un punto en la inmediaciones del aeródromo, desde el cual puede efectuar un aterrizaje, o bien iniciar un procedimiento de aproximación fallida.

APROXIMACION FINAL (VFR).- Es la trayectoria de vuelo, en la dirección del aterrizaje que sigue una aeronave desde el punto de intersección de la prolongación del eje de la pista, hasta el punto de contacto con la misma.

APROXIMACION INICIAL (IFR).- Parte de un procedimiento de aproximación por instrumentos que consiste en la primera aproximación a la primera instalación de ayuda a la navegación relacionada con el procedimiento, a un punto de posición predeterminado.

APROXIMACION RADAR.- Aproximación ejecutada por una aeronave, bajo la dirección de un controlador radar.

APROXIMACION VISUAL.- La aproximación de un vuelo IFR cuando cualquier parte o la totalidad del procedimiento de aproximación por instrumentos no se completa y se realiza mediante referencia visual respecto del terreno.

AREA CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO.- Area designada comprendida dentro de una región de información de vuelo, donde se da servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

AREA DE ATERRIZAJE.- La parte del área de movimiento que está destinada al recorrido de aterrizaje o despegue de las aeronaves.

AREA DE CONTROL.- Espacio aéreo, de dimensiones definidas dentro del cual se ejerce el control de tránsito aéreo. Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba, desde una altitud especificada, sobre la superficie terrestre, sin límite superior, a menos que se señale uno.

AREA DE CONTROL TERMINAL.- Area de control establecida generalmente en la confluencia de rutas ATS en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales.

AREA DE MANIOBRAS.- Aquella parte del aeródromo, excluyendo las plataformas, que deben utilizarse para el despegue y aterrizaje de las aeronaves y también para el movimiento de éstas, relacionado con los despegues y aterrizajes.

ASISTENCIA RADAR.- El empleo de radar para proporcionar a las aeronaves información de asesoramiento sobre desviaciones significativas respecto a la trayectoria nominal de vuelo.

AUTORIDAD COMPETENTE.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil. (Antes SCOP por conducto de la DAC).

AVION (AEROPLANO).- Aeronave más pesada que el aire, propulsada mecánicamente, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

BUSQUEDA Y SALVAMENTO.- Localización, hallazgo y retorno a la seguridad de las personas víctimas de un accidente aéreo.

CALLE DE RODAJE.- Area definida en un aeródromo terrestre, escogida o preparada para el rodaje de las aeronaves.

CENTRO COORDINADOR DE SALVAMENTO.- Dependencia establecida por la autoridad competente para iniciar, coordinar y completar la búsqueda y salvamento en una zona determinada.

CENTRO DE ALERTA.- Dependencia designada por la autoridad competente para realizar la función de alerta.

CENTRO DE CONTROL DE AREA (CENTRO).- Una dependencia ATS, establecida para proporcionar servicios de control de tránsito aéreo, a las aeronaves operando con plan de vuelo IFR, dentro del espacio aéreo controlado, principalmente durante la fase de ruta de vuelo y durante las fases de ascenso o aproximación en lugares específicos.

CENTRO DE CONTROL DE TRANSITO AEREO.- Lugar donde existen funcionarios dependientes de la autoridad competente, encargados de dirigir el tránsito, dentro de un área de control.

CENTRO DE INFORMACION DE VUELO.- Dependencia establecida para proveer los servicios de información de vuelo y alerta.

CERTIFICADO DE CAPACIDAD.- Autorización inscrita en una licencia y que forma parte de ella, en la que se especifican condiciones especiales, privilegios y restricciones referentes a dicha licencia.

CERTIFICADO MEDICO.- Documento oficial que comprueba la aptitud física y mental del sustentante, otorgado conforme

a las disposiciones reglamentarias respectivas por médico que está facultado para ello por la autoridad competente.

CIRCUITO DE TRANSITO.- Movimiento de tránsito prescrito para aeronaves aterrizando, en rodaje y despegando en un aeródromo.

COHANDANTE DE AEROPUERTO.- Persona designada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCT) para ejercer las funciones de policía de aeronáutica en un aeropuerto.

COHANDANTE O PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE.- Piloto responsable de la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la aeronave durante el vuelo.

COMPONENTE.- Parte constitutiva de una aeronave.

COMUNICACIONES AERONAUTICAS.- Transmisión de un mensaje o intercambio de informaciones e instrucciones, o preguntas y respuestas relacionadas con la navegación aérea.

COMUNICACIONES AEROTERRESTRES.- Intercambio de mensajes entre las aeronaves en vuelo y las estaciones terrestres.

CONTROLADOR.- Persona debidamente autorizada que proporciona servicio de control de tránsito aéreo.

CONTROL DE AERODROMO.- Servicio establecido para regular el tránsito aéreo en los aeródromos.

CONTROL DE APROXIMACION.- Servicio establecido para controlar el tránsito IFR que llega a los aeródromos; el que parte de ellos o maniobra en sus inmediaciones, por

medio de comunicación directa e instantánea entre el personal encargado de dicho control y todas las aeronaves que maniobran con sujeción al mismo.

CONTROL DE AREA.- Servicio establecido para gobernar el tránsito aéreo en un área de control.

CONTROL DE TRANSITO AEREO.- Servicio establecido para facilitar el movimiento seguro, ordenado y rápido de tránsito aéreo.

CONTROL RADAR.- Término utilizado para indicar que la información obtenida por radar se emplea directamente para proporcionar servicio de control de tránsito aéreo.

COPILOTO.- Piloto titular de licencia, que presta servicio de pilotaje sin estar al mando directo de una aeronave.

DEPENDENCIA DE CONTROL DE TRANSITO AEREO.- Expresión genérica que se aplica según el caso, a los centros de control de área, oficinas de control de aproximación o torres de control de aeródromos.

DEPENDENCIAS DE SERVICIOS DE TRANSITO AEREO.- Expresión genérica que se aplica según el caso, a los centros de información de vuelo o a las dependencias de control de tránsito aéreo.

DERROTA.- La proyección sobre la superficie terrestre de la trayectoria de una aeronave, cuya dirección en cualquier punto se expresa generalmente en grados.

ELEVACION.- Distancia vertical entre un punto o nivel en la superficie de la tierra y el nivel medio del mar.

EMPRESA.- Persona física o moral que ofrece, presta o explota un servicio público de transporte aéreo nacional, y que cuenta con el permiso o concesión respectivos. Equivale a transportista, transportador, explotador, operador, permisionario o concesionario.

EQUIPAJE.- Artículos que llevan los pasajeros para su uso, comodidad o conveniencia.

ESPERA.- Maniobra predeterminada que permite a una aeronave mantenerse en un espacio aéreo definido, mientras espera una autorización posterior.

ESTACION DE ATERRIZAJE POR MEDIO DE INSTRUMENTOS.- Estación radio de un aeródromo, que se halla dotada de todos los aparatos necesarios para dar a las aeronaves indicaciones laterales y verticales, incluyendo la distancia respecto al mejor punto de aterrizaje.

ESTADO DE MATRICULA.- Estado en el cual está matriculada la aeronave.

FIJO.- Posición geográfica determinada con relación visual al terreno, por referencia a una o más radioayudas, por trazos de navegación, astronómica, o por otros dispositivos de navegación.

HELICOPTERO.- Aeronave más pesada que el aire, propulsada mecánicamente, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies rotatorias.

HORA PREVISTA DE APROXIMACION.- Hora en que se espera que una aeronave que llega sea autorizada para iniciar su aproximación para aterrizar.

INFANTES.- Personas menores de dos años de edad.

INFORME METEOROLOGICO.- Es la especificación escrita u oral, formada de acuerdo con un orden preestablecido, de los diferentes elementos de una observación meteorológica. Declaración de las condiciones meteorológicas observadas en relación con una hora y lugar determinado.

INFORME METEOROLOGICO DE AEROVIA.- Aquel cuyo uso se aplica fundamentalmente, a las labores de despacho y control de vuelos, así como al vuelo mismo, ya sea que se efectúe éste dentro o fuera de las aerovías nacionales.

INSTRUCCION RECONOCIDA.- Programa especial de instrucción aprobado y supervisado por la autoridad competente, que se imparte bajo la dirección de instructores o instituciones debidamente autorizadas.

INSTRUCCIONES PARA EL CONTROL DE TRANSITO AEREO.- Ordenes expedidas por el control de tránsito aéreo para que una aeronave prosiga su vuelo, o lo demore en la forma en que se le indique.

LIMITE DE AUTORIZACION O PERMISO.- Punto hasta el cual se concede a una aeronave permiso de control de tránsito aéreo.

MANTENIMIENTO.- Operaciones de preservación que no requieren trabajos complejos de montaje; cambio de motores y hélices, inspección, revisión, reparación, conservación y

preservación de planeadores, motores, hélices y accesorios incluyendo la reposición de piezas.

HANUAL DE VUELO DEL AEROPLANO.- Documento que contiene especificaciones y limitaciones dentro de las cuales el aeroplano deber ser considerado aeronavegable, así como la información e instrucciones necesarios para que los miembros del personal de vuelo puedan operar con seguridad la aeronave.

MIEMBRO DE LA TRIPULACION.- Persona que presta servicios a bordo de una aeronave en vuelo.

MIEMBRO DEL PERSONAL DE VUELO.- Tripulante de una aeronave, poseedor de una licencia que lo acredite para desempeñar funciones técnicas esenciales durante el tiempo de vuelo.

MINIMA METEOROLOGICA DEL AERODROMO.- Alturas mínimas de las bases de las nubes y los valores mínimos de visibilidad, prescritos con el fin de determinar la utilización de un aeródromo, ya sea para el despegue o para el aterrizaje.

MOVIMIENTO EN TIERRA.- El efectuado por medios propios de la aeronave sin despegar.

NIÑOS.- Personas mayores de dos años y menores de doce años de edad.

NOTAM.- Abreviatura internacional utilizada para designar los mensajes que contienen noticias de interés para los aviadores.

PASAJERO.- Cualquier persona cuya transportación es objeto del contrato de transporte, o de una reservación.

PERMISO DE CAPACITACION.- Autorización oficial expedida por la autoridad competente, a las personas que pretendan capacitarse para obtener licencias o certificados de capacidad para personal técnico aeronáutico.

PERMISO DE TRANSITO AEREO.- Permiso que concede una dependencia de control de tránsito aéreo a una aeronave, para que ésta proceda de acuerdo con un plan de vuelo aprobado y bajo las condiciones de tránsito conocidas dentro de una zona o área de control.

PILOTEAR.- Manipular los mandos de una aeronave durante el período definido como tiempo de vuelo.

PISTA.- Area definida en un aeródromo terrestre, preparada para que las aeronaves efectúen a lo largo de ellas los recorridos de aterrizaje y despegue.

PLAN DE VUELO.- Información detallada relacionada con el vuelo intentado de una aeronave que se proporciona a una dependencia de control de tránsito aéreo.

PLAN DE VUELO ACTUALIZADO.- Plan de vuelo que comprende las modificaciones, si las hay, que resultan de incorporar permisos posteriores.

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACION FALLIDA O FRUSTRADA.- Procedimiento que debe seguirse si, después de una aproximación por instrumentos no se efectúa el aterrizaje.

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS.- Serie de maniobras predeterminadas que en condiciones de instrumentos permite a una aeronave completar ordenadamente todas las fases desde el comienzo de la aproximación

inicial hasta el aterrizaje, o hasta un punto a partir del cual se puede aterrizar visualmente.

PRONOSTICO.- Declaración de las condiciones meteorológicas previstas respecto a un período de tiempo, lugar o porción de espacio aéreo determinado.

PUBLICACION DE INFORMACION AERONAUTICA (PIA).- La información necesaria para la seguridad de la navegación aérea, publicada por la autoridad competente o responsable.

PUNTO DE NOTIFICACION.- Lugar geográfico en relación al cual se reporta la posición de una aeronave.

RADAR.- Dispositivo de radio detección que proporciona información de distancia, azimut y/o elevación de objetos.

RADIAL.- Marcación magnética emitida por un VOR, que se extiende desde éste hacia afuera.

RADIO AYUDAS PARA LA NAVEGACION.- Estaciones radio (radio faros, radioguías, marcadores, localizadores, etc) instaladas con el fin de aumentar la seguridad de la navegación aérea al suministrar servicio de balizamiento y radialineación en los aeródromos y aerovías.

REGION DE INFORMACION DE VUELO.- Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual un control de área o un centro de información de vuelo, es responsable del suministro de información de vuelo y de prevenir a las organizaciones de búsqueda y salvamento. El espacio aéreo dentro de la jurisdicción de una área de control de vuelo, se considerará siempre una región de información de vuelo

donde el control de área es responsable de la facilitación del servicio de información de vuelo.

REPARACION.- Restablecimiento del funcionamiento seguro y eficiente de cualquier parte de una aeronave que haya sido averiada o deteriorada.

REPARACION MAYOR.- Aquella que se realiza después de un accidente o falla mecánica de importancia que afecte apreciablemente la aeronavegabilidad de la aeronave; o aquella que para efectuarse requiere accesorios o componentes no aprobados, técnicas complicadas o equipo no convencional.

RUMBO (DE LA AERONAVE).- La dirección en que apunta el eje longitudinal de una aeronave, expresada generalmente en grados respecto al norte (geográfico, magnético, de la brújula o de la cuadrícula).

RUTA AEREA.- Trayectoria de vuelo prefijada que sigue una aeronave para trasladarse de un punto a otro de la tierra.

RUTA ATS.- Ruta especificada que se ha designado para canalizar la corriente de tránsito según sea necesario para proporcionar servicio de tránsito aéreo. La expresión "ruta ATS" se aplica, según el caso a aerovías, rutas con asesoramiento, rutas con o sin control, rutas de llegada o salida, etc.

SECUENCIA DE APROXIMACION.- El orden de posición asignado a las aeronaves de llegada, mientras esperan autorización de descenso o aproximación.

SERVICIO DE ASESORAMIENTO DE TRANSITO AEREO.- Información y asesoramiento que se suministra para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelo IFR.

SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACION.- Servicio de tránsito aéreo suministrado por una dependencia de control, en una área terminal a las aeronaves IFR de llegada, de salida y en ocasiones a las aeronaves VFR.

SERVICIO DE CONTROL DE AREA.- Servicio de control de tránsito aéreo, suministrado por los centros de control a las aeronaves, con plan de vuelo IFR, cuando operan en áreas de control.

SERVICIO DE CONTROL DE TRANSITO AEREO.- Servicio suministrado para permitir el movimiento seguro, ordenado y expedito de tránsito aéreo. Incluye los servicios de control de tránsito de aeródromo, aproximación y área.

SERVICIO DE CONTROL DE TRANSITO DE AERODROMO.- Servicio de control de tránsito aéreo suministrado por una torre de control de aeródromo, a las aeronaves que operan en el área de maniobras o en las proximidades de un aeródromo.

SERVICIO DE INFORMACION DE VUELO.- Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

SERVICIO DE TRANSITO AEREO.- Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo y control de tránsito aéreo.

SERVICIO RADAR.- Término utilizado para designar un servicio proporcionado directamente por medio de radar.

TECHO DE NUBES.- Altura a que, sobre la tierra o el agua, se encuentra la base de la capa inferior de nubes, por debajo de 6000 mts. (2000 pies) y que cubre más de la mitad del cielo.

TELECOMUNICACION AERONAUTICA.- Toda transmisión, emisión o recepción de signos, señales escritas, imágenes y sonidos o información de cualquier naturaleza, destinados a fines aeronáuticos, que se efectúan por medios visuales, alámbricos, radio y otro sistema electromagnético.

TIEMPO DE VUELO.- Lapso total desde que la aeronave comienza a moverse bajo su propio impulso para tomar posición de despegue, hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

TIEMPO DE VUELO POR INSTRUMENTOS.- Tiempo durante el cual un piloto conduce una aeronave solamente por medio de instrumentos, sin referencia a puntos externos.

TIPO DE AERONAVE.- Aeronaves de un mismo diseño básico con todas sus modificaciones, excepto las que alteran su manejo o sus características de vuelo.

TORRE DE CONTROL.- Local situado en un lugar prominente de un aeródromo desde donde se verifica el control de tránsito aéreo.

TORRE DE CONTROL DE TRANSITO DE AERODROMO.- Unidad de los servicios de tránsito aéreo, que proporciona servicio de control de tránsito de aeródromo.

TRANSITO AEREO.- Vuelo de aeronaves y de las que circulan por el área de maniobras de aeródromo. Aeronaves operando en vuelo o sobre la superficie de un aeródromo, excluyendo las rampas de carga y áreas de estacionamiento.

TRANSITO DE AERODROMO.- Todo el movimiento que tiene lugar en el área de maniobras de un aeródromo, y todos los vuelos de aeronaves efectuados en las inmediaciones del mismo.

VECTOR RADAR.- Rumbo expedido a una aeronave para proporcionarle asistencia de navegación por radar.

VISIBILIDAD.- Distancia determinada por las condiciones atmosféricas y expresada en unidades de longitud a que puede verse e identificarse durante el día objetos prominentes no iluminados y durante la noche objetos prominentes iluminados.

VUELO CONTROLADO.- Todo vuelo al cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo.

VUELO DE TRAVESIA.- Vuelo realizado entre un punto de partida y otro de aterrizaje, entre los cuales medie una distancia no menor de treinta kilómetros.

VUELO IFR.- Navegación aérea efectuada de acuerdo con las reglas de vuelo por medio de instrumentos.

VUELO NOCTURNO.- Navegación aérea efectuada durante las horas comprendidas entre la puesta del sol y la salida del sol, durante las cuales las aeronaves u objetos prominentes no iluminados, no pueden verse con claridad a una distancia de cinco kilómetros.

VUELO VFR.- Navegación aérea efectuada de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

VUELOS COMERCIALES.- Los que se efectúan en forma regular, no regular o especial para la explotación del servicio público de transporte aéreo de personas, carga o correo, o bien aquellos que se realizan en el desempeño de actividades mercantiles distintas del transporte público, o en conexión con dichas actividades.

VUELOS DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO.- Los que se efectúan para la localización y salvamento de las aeronaves y víctimas de algún accidente aéreo.

ZONA DE CONTROL O ZONA DE AEROPUERTO.- Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro de la cual, para protección del tránsito aéreo, tienen aplicación disposiciones adicionales a las que rigen el vuelo en áreas de control. Espacio aéreo controlado que se extiende desde la superficie terrestre hacia arriba hasta un límite superior especificado que puede incluir uno o más aeródromos. Normalmente consiste en una área circular de diez millas náuticas de radio, con las extensiones necesarias que contengan las trayectorias de aproximación y salida.

INTRODUCCION.

DELIMITACION DE LA PROBLEMATICA.

1.- OBJETO DEL PRESENTE ESTUDIO.- El mundo de la aeronáutica, es a no dudarlo, un aspecto fascinante con una amplia gama de posibilidades y realidades. Si atendemos exclusivamente a su desarrollo histórico, que ha tenido verificativo casi exclusivamente en este siglo, y si tomamos en cuenta los avances logrados desde el primer vuelo de los hermanos Wright hasta la fecha, podemos decir que ha alcanzado avances insospechados para aquellos que, durante sus primeros años vivieron su época romántica. El hombre puede volar, obviamente no por sí mismo, pero sí a través de los aparatos más pesados que el aire, que su inteligencia y dedicación tecnológica le han permitido crear. Si los avances de la aeronáutica civil, en el transcurso del tiempo han producido a la fecha una industria de transporte masivo rápido, eficaz y de un alto índice de seguridad, cierto es también que muchos de esos avances se lograron gracias al desarrollo técnico de la aviación militar, que en base a las necesidades provocadas por las dos grandes guerras, obligó al desarrollo gigantesco de tal tecnología.

A pesar del retraso tecnológico que en tal materia padecemos, como en muchas otras actividades, no podemos negar que, aunque en pequeña porción y en ciertas ramas de la aeronáutica, hemos alcanzado un nivel paralelo al que existe en el resto del mundo. En nuestro cielo surcan aeronaves de todos tipos, con diferentes clases de operaciones, lo que nos ha llevado a instituir los servicios de tránsito aéreo, aeropuertos, servicios de meteorología, comunicaciones, radio-ayudas, etc.; el hecho de tener nuestras líneas aéreas comerciales y privadas, la

existencia necesaria de una fuerza aérea (militar y naval) nos han dado el personal técnico capacitado para la conducción de las aeronaves.

La actividad de esta rama, se encuentra legalmente regulada por nuestro orden jurídico y opera, fundamentalmente, con un alto índice de seguridad; aún así, no deja de ser apasionante el análisis jurídico de tal actividad y las modalidades que contempla.

Por ello, hemos escogido esta rama, jurídicamente no definida en un todo orgánico, pero contempla en una reglamentación amplia, para aportar un grano más a su conocimiento y comprensión. Aunque, de acuerdo con el título propio de "Delitos y Responsabilidad derivados de un accidente de aviación, para los pilotos y controladores de tránsito aéreo", tiende a ser un análisis de esta actividad en la rama jurídico-penal, lo cierto es que otras ramas jurídicas inciden en forma determinante en la materia aeronáutica, como son las siguientes: Constitucional, Internacional público, Civil, Laboral y Administrativa, amén de la penal ya señalada.

Escogido el tema de estudio, se tiene como objeto del mismo determinar que hechos lesionan un bien jurídico protegido por la ley penal que ocurren como resultado de un "accidente de aviación"; qué es un accidente de aviación y cual es la responsabilidad, que de acuerdo a nuestra legislación vigente, corresponde a las tripulaciones y controladores de tránsito aéreo, por el correcto o incorrecto desempeño de sus funciones. Esto, como objeto directo del estudio. Como objeto indirecto, nos proponemos plantear la creación de un código en materia aeronáutica, bien estructurado, que contenga, por ser necesario al igual que en otras ramas jurídicas, su propio capítulo penal, en virtud de ser exigido así por la propia actividad, dada la importancia que tiene para la sociedad y el Estado, la

especialidad requerida y el riesgo que conlleva su ejercicio.

2.- **COMPLEJIDAD DE LA MATERIA.**- La complejidad del estudio del tema seleccionado se da en dos formas: la primera de ellas en el aspecto técnico de la rama aeronáutica; la segunda por la incidencia de varias ramas jurídicas, ya señaladas.

Por lo que toca a la rama aeronáutica, nos encontramos con un lenguaje técnico especializado, que exige su previo conocimiento para entender posteriormente el sentido y alcance de esta especialidad; en virtud de ello, y como sería extenso el tener que explicar conceptos especiales, se ha optado por iniciar con un glosario de definiciones de dichos vocablos en el sentido que legalmente se les asigna, por lo que, una rápida consulta, y se podrá tener la referencia necesaria de continuidad. Debido a la cantidad de actividades que desarrolla y el personal diverso requerido específicamente para cada actividad contemplada, nos obliga a reducir, en relación con los mismos, el personal técnico aeronáutico a tratar. Se hace una exposición de las autoridades y dependencias oficiales que tienen facultad legal en dicha actividad, presentando tan solo una relación de sus atribuciones.

Respecto a la segunda, la incidencia de varias ramas jurídicas en el control y regulación de la actividad aeronáutica, extiende el campo de estudio; así tenemos normatividad Constitucional; Internacional público, con un número de convenios y convenciones que son leyes de observancia obligatoria; Civil; Administrativa, con una vastedad de leyes y reglamentos, así como decretos, circulares, acuerdos, publicaciones especializadas, etc., en una repetición constante y dispersión de ordenamientos desarticulados, que obligan a un análisis profundo y sobre

todo a un cuidado especial a su contenido; la rama Laboral también contribuye con lo suyo, dado que las tripulaciones aeronáuticas se rigen por una ley (LFT) y los controladores de tránsito aéreo por otra (LFTSE); no se exime de ello la condicionalidad a contravenciones existentes tanto en la LV6C y el código penal aplicable.

3.- **LIMITACION DEL ESTUDIO.**- La complejidad y la amplitud nos obliga a efectuar una limitación en cuanto al estudio que desarrollamos. En primer lugar, y en virtud de que en nuestro sistema jurídico existen tres órdenes legales, el federal, el local y el militar, nos ajustaremos exclusivamente al primero de ellos, haciendo exclusión expresa de los restantes, en los términos que la propia Constitución señala. Así tenemos que de acuerdo con el artículo 40 de la CPEUM existe el orden federal y el común; el art. 13 de la CPEUM al hablar de la "subsistencia del fuero militar", justifica la existencia de este tercer orden. El fuero común se excluye en los términos del artículo 124 de la CPEUM al indicar que "las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales se entienden reservadas a los Estados", (interpretación en sentido contrario). Las facultades legales de los ordenamientos jurídicos que rigen la actividad aeronáutica están expresamente concedidos a los funcionarios federales, como se verá, y por lo mismo se hace exclusión del orden común. En cuanto al orden militar, se sujeta legalmente a la legislación civil, salvo en los casos en que la propia ley exime de este cumplimiento.

Otra limitación se refiere al personal técnico aeronáutico, que como se verá es amplio, estudiando tan solo lo concerniente a las tripulaciones aeronáuticas y de ellas los denominados "piloto al mando y copiloto"; ésto, por lo que toca al personal de aire; y por lo que hace al

personal de tierra, del de operaciones, a los controladores de tránsito aéreo exclusivamente.

Asimismo y en virtud de la primera limitación señalada, el presente estudio se limita a la operación de las aeronaves civiles dentro del espacio que comprende el Territorio Nacional (espacio aéreo, acuático y terrestre).

4.- PRETENSIONES DEL ESTUDIO.- Habíamos señalado que el objeto de este estudio consistía en determinar que delitos ocurren como resultado de un accidente de aviación; qué es un accidente de aviación y cuál es la responsabilidad de los pilotos y controladores de tránsito aéreo, como objeto directo; e indirectamente plantear el establecimiento de un código aeronáutico que regule en un solo ordenamiento la actividad aeronáutica.

La pretensión es práctica a la vez que se señalan algunas consideraciones teóricas personales, pero en lo general, se trata de indicar sistemáticamente la fundamentación legal existente, para de ahí proceder a una aplicación concreta. No hacemos alusión alguna al hecho de que lamentablemente en la mayoría de los accidentes de aviación se produce el deceso de los pilotos o del piloto responsable más exactamente, y consideramos, que a pesar de este hecho, se tiene la obligación de proceder íntegramente a la investigación y deslindar las responsabilidades y causas que motivaron dicho accidente.

Para lograr el objetivo propuesto, se divide el presente estudio en tres partes fundamentales, de acuerdo a nuestro criterio; dichas partes son: los aspectos generales en materia aeronáutica; generalidades sobre accidentes de aviación; y delitos y responsabilidad.

Por lo que toca a los aspectos generales en materia aeronáutica, empezamos por señalar a las autoridades y organismos federales que están legalmente atribuidos en la

materia; así como a señalar el personal técnico aeronáutico comprendido legalmente. Se hace un estudio sobre la regulación jurídica de las tripulaciones aeronáuticas y de los controladores de tránsito aéreo, con objeto de establecer su definición, clasificación y requisitos legales necesarios para el ejercicio de sus actividades, proporcionando un estudio sobre las licencias que ambos requieren para poder ejercer su función. Dado que las licencias son un documento oficial esencial, se trata, por aparte de los principios que las rigen y de las condiciones especiales requeridas para conservar su vigencia. Hecho ésto, y contemplando lo más destacable e importante con respecto de dichas personas, se procede a analizar el régimen jurídico de las aeronaves en lo que corresponde a su definición, clasificación, certificados de aeronavegabilidad, libros de a bordo, nacionalidad y matrícula para establecer su sujeción legal; luego se procede al análisis de la operación en el espacio aéreo mexicano, abarcando lo concerniente a los sistemas de vuelo, servicios de tránsito aéreo y operación de las aeronaves civiles.

En la parte segunda, generalidades sobre accidentes de aviación, se hace una breve exposición sobre la determinación gramatical del concepto "accidente" y su definición legal; espacio en el que suceden; sus aspectos jurídicos; actividades de prevención y auxilio; exposición de ser un accidente de trabajo y consideraciones entre los vocablos "accidente" e "incidente". Se trata también los aspectos generales sobre inspección, seguridad y policía de la navegación aérea civil, analizando el reglamento respectivo y señalando las funciones del Comandante del aeropuerto. Igualmente se analizan los procedimientos de búsqueda y salvamento e investigación de accidentes.

La parte tercera corresponde a un breve tratamiento sobre el delito y la responsabilidad, en materia penal, en la forma que consideramos es expuesta por nuestro código penal vigente y en materia aeronáutica, que sería la parte especial de aplicación de las mismas; en cuanto al delito no hacemos distinción entre los que fueren aplicables a las tripulaciones y controladores, la exposición es general; en cuanto a la responsabilidad, después de haber visto su operatividad general, presentamos una breve exposición referida exclusivamente a las tripulaciones y controladores de tránsito aéreo.

5.- **METODOLOGIA.**- Para la realización de este breve estudio utilizamos el método lógico-jurídico en cuanto al contenido legal, haciendo una exposición del mismo en base a la pirámide jurídica (jerarquía de leyes) e integrándolo gramaticalmente al alcance legal; el planteamiento se presenta en una secuencia comprensible, que permita un efectivo análisis de la materia aeronáutica en sus principales conceptos, sujetos, objetos y su interrelación jurídica que facilite la solución de un caso concreto determinado.

Salvo las citas indicadas, hacemos exclusión de un tratamiento teórico-jurídico por las siguientes razones: la primera, por el hecho de haber estudiado la carrera en forma autodidacta, lo que nos ha permitido observar que la mayoría de los autores teóricos no concuerdan entre sí unánimemente en sus consideraciones, lo que personalmente nos conduce a adherirnos a algunos o renunciar de plano a otros y formar nuestro propio criterio, que a su vez, puede ser o no correcto, concientes de nuestras limitaciones y fuera de toda comparación; y la segunda, por que consideramos que la ley en sí misma, marca y delimita su operatividad y a final de cuentas, la ley es lo único que

vale. De cualquier manera, señalamos la bibliografía de los autores que estudiamos, patentizándoles en estas líneas, un eterno agradecimiento por su esfuerzo y enseñanza. Lo hacemos extensivo también a los autores de las demás materias, ya que sin todos ellos, no estaríamos en este lugar.

PRIMERA PARTE

ASPECTOS GENERALES

EN MATERIA AERONAUTICA

CAPITULO I

AUTORIDADES Y ORGANISMOS FEDERALES EN MATERIA AERONAUTICA. DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO

SUMARIO

1.-La Autoridad Competente. 2.-El Organismo Desconcentrado, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominado "Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano", (SENEAM). 3.-El Organismo Público Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares; 4.-Del Personal Técnico Aeronáutico.

CAPITULO I

**AUTORIDADES Y ORGANISMOS FEDERALES EN MATERIA AERONAUTICA.
DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO.**

1.- LA AUTORIDAD COMPETENTE.- Con fecha 23 de septiembre del año de 1952, se publicó en el Diario Oficial el decreto que crea la dirección de Aeronáutica Civil, por el entonces Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, basándose en el desarrollo alcanzado por la aviación civil mexicana; en normas y recomendaciones adoptadas por la OACI, de la cual formamos parte, y considerando también que la aplicación de las disposiciones contenidas en la legislación aeronáutica y la activa participación de México en los congresos y convenciones que se habían celebrado a fin de unificar y codificar el Derecho Aéreo Internacional, exigían la modificación completa en la organización de la dependencia oficial que en aquella época tenía a su cargo el despacho de los asuntos de aviación civil, así como la ampliación de las funciones que se le tenía asignadas, con el objeto de dotarla de personal técnico y recursos necesarios para garantizar la seguridad y eficacia de la navegación aérea en el país.

En virtud de lo anterior, se decreta la creación de la Dirección de Aeronáutica Civil, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (hoy SCT), en lugar del Departamento de Aeronáutica Civil, y se establece su integración y se ordena la reforma del capítulo X del reglamento interior para reorganizarla de conformidad con los términos de dicho Decreto.

De acuerdo al ordenamiento vigente, corresponde a la DGAC:

1.- Planear, autorizar, coordinar, controlar e inspeccionar, la prestación de los servicios públicos y

privados de transporte aéreo nacional e internacional, de los servicios auxiliares y aéreos en general y de sus instalaciones.

II.- Autorizar y vigilar la operación de los aeródromos y aeropuertos civiles del país, y administrar y conservar aquellos que estén a su cargo.

III.- Tramitar las solicitudes de concesión o permiso para la construcción, administración, operación y modificación de aeródromos y aeropuertos civiles, y someterlos a consideración del secretario.

IV.- Tramitar las solicitudes de concesión o permiso para la prestación de los servicios de transporte aéreo nacional e internacional e intervenir en la negociación de convenios para la operación de líneas aéreas internacionales.

V.- Controlar, vigilar e inspeccionar los transportes aéreos públicos y privados, las operaciones aeronáuticas, la navegación y la seguridad aéreas dentro del territorio nacional.

VI.- Autorizar, instalar, calificar, verificar, supervisar y vigilar las instalaciones que faciliten la navegación y operación aeronáuticas, los sistemas de comunicación aeronáutica, los servicios de tránsito aéreo, y la meteorología aeronáutica.

VII.- Inspeccionar la navegabilidad de las aeronaves, y en su caso expedir o cancelar los certificados de aeronavegabilidad respectivos.

VIII.- Efectuar y controlar las notificaciones técnicas aeronáuticas.

IX.- Llevar el registro aeronáutico mexicano.

X.- Asignar las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles.

XI.- Expedir, revalidar, convalidar, controlar, suspender y cancelar las licencias al personal técnico aeronáutico.

XII.- Fijar los requisitos médicos mínimos y de aptitud que debe satisfacer el personal técnico aeronáutico para la obtención, revalidación y recuperación de sus respectivas licencias, coordinándose con la Dirección General de Medicina Preventiva en el Transporte.

XIII.- Organizar y controlar los servicios de búsqueda y salvamento de aeronaves civiles extraviadas o accidentadas.

XIV.- Vigilar el cumplimiento de la ley, de las concesiones, contratos o permisos otorgados y tramitar los procedimientos de caducidad, nulidad, rescisión o revocación de los mismos y someterlos a la consideración del titular de la Secretaría.

XV.- Autorizar y controlar las oficinas de despacho de vuelo, el despacho de las aeronaves y sus operaciones.

XVI.- Tramitar el otorgamiento de permisos para el uso de aviones particulares.

XVII.- Investigar y dictaminar sobre los incidentes y accidentes de aviación civil.

XVIII.- Autorizar, dentro del marco de sus facultades legales, los permisos de importación de aeronaves.

XIX.- Preparar y difundir las publicaciones técnicas aeronáuticas que se requieran.

XX.- Autorizar, controlar y vigilar las escuelas de aviación civil, públicas y privadas.

XXI.- Tramitar las solicitudes de concesión para establecer fábricas de aeronaves, motores y accesorios, y autorizar la instalación y explotación de industrias, talleres aeronáuticos y distribuidores de partes y

materiales para uso aeronáutico, y llevar su control y vigilancia.

XXII.- Dictaminar, calificar y autorizar la conservación y los proyectos de construcción o modificación de las aeronaves y sus partes.

XXIII.- Dictaminar, calificar y autorizar las instalaciones, equipo de abastecimiento y almacenamiento de combustible de aviación, y llevar su control y vigilancia.

XXIV.- Proponer normas para el control de la contaminación ambiental originada por las aeronaves y su operación.

XXV.- Autorizar y vigilar a los clubes aéreos de aeromodelismo, paracaidismo, y personas o grupos que realicen actividades aeronáuticas.

XXVI.- Dictaminar sobre la aplicabilidad y respeto a las normas y métodos recomendados por los organismos internacionales competentes en materia aeronáutica.

XXVII.- Organizar trabajos y servicios meteorológicos destinados a la seguridad e información sobre navegación aérea en la República.

XXVIII.- Autorizar y controlar la construcción de edificios, estructuras, elementos radiadores o cualquier obstáculo que afecte las operaciones aeronáuticas.

Aunque no se especifican otras por el art. 23 del Reglamento de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las demás que dicha autoridad tiene expresamente señaladas en los Reglamentos vigentes en materia aeronáutica.

La SCT está facultada en los términos del art. 36 de la LOAPF para: "formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país" (fr.c.1); "otorgar concesiones y permisos para establecer y

operar servicios aéreos en el territorio nacional, fomentar, regular y vigilar su funcionamiento y operación, así como negociar convenios para la prestación de servicios aéreos internacionales" (frc. IV); "regular y vigilar la administración de los aeropuertos nacionales, conceder permisos para la construcción de aeropuertos particulares y vigilar su operación" (frc.V); "administrar la operación de los servicios de control de tránsito, así como de información y seguridad de la navegación aérea" (frc.VI); "fijar las normas técnicas de funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismo, así como otorgar concesiones y permisos..." (frc. XII); "establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil... así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas" (frc.XV); "construir aeropuertos federales y cooperar con los gobiernos de los Estados y las autoridades municipales, en la construcción y conservación de obras de ese género" (frc.XXIII); "promover y, en su caso, organizar la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en materia de comunicaciones y transportes" (frc.XXVI); "los demás que expresamente le fijen las leyes y reglamentos" (frc.XXVII). Tanto la DGAC como la SCT tiene también las atribuciones que expresamente se les señalan en el RISPAC, y a las cuáles nos remitimos.

2.- EL ORGANISMO DESCONCENTRADO, DEPENDIENTE DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, DENOMINADO "SERVICIOS A LA NAVEGACION EN EL ESPACIO AEREO MEXICANO".(SENEAM).- Considerando que de conformidad con lo que establece la LVGC, el espacio aéreo en que transitan las aeronaves es una vía general de comunicación, así como que los servicios auxiliares son parte integrante de la

misma y, por lo tanto, están sujetas exclusivamente a los poderes federales;

Que a efecto de que el tránsito de las aeronaves por dicho espacio aéreo se realice conforme a normas adecuadas de seguridad, la propia ley otorga atribuciones a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar los servicios de ayudas a la navegación aérea, consistentes, principalmente, en control de tránsito aéreo, meteorología, telecomunicaciones aeronáuticas y radioayudas;

Que dentro de las atribuciones que la ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF) señala para la SDN, se encuentra la de organizar, administrar y preparar a la fuerza aérea y prestar los servicios auxiliares que requieran el Ejército y la Fuerza Aérea, para lo cual debe realizar funciones relativas al manejo y administración de aeropuertos, servicios meteorológicos y otras ayudas para la navegación aérea militar;

Que la LOAPF establece como atribución de la SARH la organización y dirección de estudios y trabajos sobre servicios meteorológicos y climatología, a través del Sistema Meteorológico Nacional, así como proporcionar la información sobre las condiciones del tiempo, actividades que tienen gran importancia para el auxilio de la navegación aérea;

Que el organismo público descentralizado ASA, tiene encomendadas funciones que guardan estrecha relación con el tránsito aéreo;

Que la seguridad aérea impone la necesidad de que las acciones encomendadas a las dependencias y organismos antes mencionados se coordinen debidamente;

Que para lograr dicha coordinación, así como para facilitar y garantizar debidamente la prestación de los servicios de ayudas a la navegación aérea se requiere que funcione en la SCT un órgano que con la colaboración y

cooperación técnica de la SDN y SARH, atienda específicamente esta actividad y proponga las medidas que estime adecuadas al desarrollo de tales servicios, se acuerda:

Se crea el Órgano desconcentrado, dependiente de la SCT denominado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM). (Publicado en el D.O. de 3 de octubre de 1978). Con tal planteamiento se crea dicho organismo.

Se determinan en el mismo acuerdo como sus funciones, proporcionar los servicios de ayuda a la navegación aérea, tales como meteorología, radioayudas, telecomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo, así como formular programas para el desarrollo de los servicios, construcción de instalaciones e inversiones diversas; todo ello con base en las leyes, convenios internacionales, reglamentos y demás disposiciones que dicten las autoridades competentes.

3.- EL ORGANISMO PUBLICO DESCENTRALIZADO AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES.- Por decreto Presidencial del 10 de junio de 1965 (publicado en el D.O. el 12 de junio de 1965) se crea el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se denominará "Aeropuertos y Servicios Auxiliares" (art.1 D-ASA).

Este organismo queda facultado por el propio decreto para:

1.- Administrar, operar y conservar los aeropuertos, sus pistas, plataformas, edificios y servicios complementarios, auxiliares y especiales, tanto en aquellos aeropuertos que formen parte de su patrimonio inicial, como de los que se requieran para la operación de las nuevas rutas que autorice la SCT, y los que le sean entregados

mediante la celebración de convenios o por disposición legal.

II.- Proporcionar y administrar los servicios auxiliares de radionavegación, meteorología, suministro de combustible, transporte de pasajeros entre los aeropuertos y zonas urbanas, terminales de concentración de pasajeros en las ciudades que por su importancia lo ameriten y otros similares.

III.- Recaudar los derechos que pagarán las líneas aéreas y los usuarios en general, por los servicios que preste.

IV.- Organizar y usufructuar los servicios complementarios, auxiliares y especiales que se presten en los locales y en las zonas anexas a los aeropuertos, percibiendo el importe de los arrendamientos respectivos y las participaciones que contrate en los rendimientos de esos servicios.

V.- Cubrir los gastos de administración, operación, conservación y demás que se le encomiendan en este decreto, y en la construcción de los nuevos aeropuertos.

VI.- Ejercitar todas las facultades técnicas y administrativas necesarias para lograr los fines que se dejan señalados.

De acuerdo al propio decreto, "este organismo queda sujeto a las disposiciones de la ley para el control de los organismos descentralizados y empresas de participación Estatal y a las demás que se expidan al respecto".

4.- DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO.- El Reglamento de Licencias al personal técnico aeronáutico, nos indica en su art. 2 que el personal técnico aeronáutico que necesita licencia para poder ejercer sus funciones, se clasifica en:

I. Personal de vuelo; II. Personal de tierra.

El personal técnico de vuelo lo clasifica el mismo reglamento como sigue: piloto estudiante; piloto privado; piloto comercial; piloto comercial de transporte público restringido; piloto comercial de transporte público ilimitado; piloto de planeador privado; navegante; mecánico de a bordo; piloto agrícola; piloto privado de helicóptero; piloto comercial de helicóptero; y piloto comercial de transporte público de helicóptero.(art. 3 RLPTA).

Al personal técnico de tierra lo clasifica de la siguiente manera: personal del servicio meteorológico aeronáutico; personal mecánico de aeronáutica y personal de operaciones.(art.4 RLPTA).

El primero de los anteriores los clasifica en: observador del tiempo; meteorólogo auxiliar y meteorólogo previsor.(art. 6 RLPTA).

A los segundos los clasifica como: aprendiz; mecánico de aeronaves, a quienes divide en estas clases: de planeadores, de motores y de planeadores y motores; mecánico especialista, con estas clases: hélices, de sistema eléctrico, de sistema hidráulico, de instrumentos, de laministería y de accesorios; y mecánico de radioayudas, en: de radiofaro omnidireccional de baja y media frecuencia (NDB), de radio omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR), de equipo radiotelemétrico (DME), de sistema radar y de sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS). (art.6 RLPTA).

El personal de operaciones es clasificado por el mismo reglamento como: controlador auxiliar; controlador de zona; controlador de área y despachador de aeronaves. Indica que los certificados de capacidad de éste personal (controladores) comprenderán: los de radar de vigilancia de aeropuertos y radar de vigilancia en ruta.(art.7 RLPTA).

De la anterior clasificación y para el objeto del presente estudio, únicamente tomaremos como sujetos del

mismo, del personal de vuelo, todos los indicados como pilotos, ya sea de aeronaves de ala fija o rotatoria; y del personal de tierra, el señalado como controladores, del de operaciones.

CAPITULO II

REGULACION JURIDICA DE LAS TRIPULACIONES AERONAUTICAS Y CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO.

SUMARIO

1.-Las Tripulaciones: A) Definición y Clasificación; B) Requisitos legales para su ejercicio: I. Requisitos de Nacionalidad; II. Requisitos de Aptitud; III. Requisitos de Licencia: a) Principio de Legalidad; b) Principio de Extraterritorialidad; c) Principio de Validez; d) Principio de Forma; e) Principio de Capacidad Plena; f) Principio de Inspección; g) Principio de Privilegio; h) Principio de Registro. 2.-Controladores de Tránsito Aéreo: A) Definición y Clasificación; B) Requisitos Legales para su Ejercicio: I. Requisito de Nacionalidad; II. Requisito de Aptitud: a) Controlador Auxiliar, b) Controlador de Zona, c) Controlador de Area; III. Requisito de Licencia.

CAPITULO II

REGULACION JURIDICA DE LAS TRIPULACIONES AERONAUTICAS Y
CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO.

I.- LAS TRIPULACIONES.

A) DEFINICION Y CLASIFICACION.- La operaci3n en vuelo de las aeronaves se efectúa por medio de personas físicas que, por lo general, son denominadas genéricamente como tripulaci3n. Los reglamentos de la Ley de Vías Generales de Comunicaci3n en materia aeronáutica, definen a los miembros de la tripulaci3n como la persona que presta servicios abordo de una aeronave en vuelo.

Asimismo, dichos reglamentos definen al miembro del personal de vuelo como el tripulante de una aeronave, poseedor de una licencia que lo acredite para desempeñar funciones técnicas esenciales durante el tiempo de vuelo.

Por su parte la Ley Federal del Trabajo indica, en su art. 218 que "deberán considerarse miembros de las tripulaciones aeronáuticas, de acuerdo con las disposiciones legales y técnicas correspondientes: I. El piloto al mando de la aeronave (Comandante o Capitán); II. Los oficiales que desarrollan labores análogas; III. El navegante; y IV. Los sobrecargos".

De la anterior clasificaci3n, destacan exclusivamente para este estudio, los denominados como piloto al mando de la aeronave y los oficiales que desarrollan labores análogas de piloto a bordo de las mismas, ya que, en la actualidad, por los alcances técnicos logrados, el navegante ha quedado como figura histórica y los sobrecargos sólo desempeñan labores de servicio abordo de las aeronaves.

El Comandante o Piloto al mando de la aeronave, es definido por los reglamentos de la LVGC como el "piloto responsable de la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de las aeronaves durante el vuelo"; los oficiales que desarrollan labores análogas de piloto a bordo de las aeronaves, es generalmente conocido como Copiloto, y a su vez es definido como el "Piloto titular de una licencia, que presta servicio de pilotaje sin estar al mando directo de una aeronave".

B) REQUISITOS LEGALES PARA SU EJERCICIO.

1.- REQUISITOS DE NACIONALIDAD.- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos estatuye, en su art. 32 segundo párrafo que "para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practica y comandante de aeródromo, así como todas las funciones de agente aduanal en la República".

Por su parte la LFT vigente estatuye en su art. 216 que: "los tripulantes deben tener la calidad de mexicanos por nacimiento", señalando que las disposiciones de este capítulo (IV: trabajo de las tripulaciones aeronáuticas) se aplican al trabajo de las tripulaciones de las aeronaves civiles que ostenten matrícula mexicana. (art.215 LFT).

En la legislación aeronáutica nos encontramos con dos decretos Presidenciales publicados en el mes de enero de

1942, en ambos se señala en el decreto V que "los aviones nacionales, cualquiera que sea su naturaleza, sólo podrán ser tripulados por pilotos mexicanos por nacimiento" (D-42 I/II). Se agrega en el primero de ellos que "los pilotos mexicanos por naturalización y ciudadanos de países democráticos con quienes México mantenga relaciones, sólo podrán tripular aviones nacionales con autorización especial de la SCOP, la que podrá otorgarla previo estudio que haga de los antecedentes de cada uno de los pilotos que lo soliciten". Ambos decretos fueron promulgados en tiempo del conflicto bélico, y guardan relación estrecha exclusivamente con el tiempo y la situación especial de los actos que motivaron su expedición, dados los términos determinantes del art. 32 Constitucional.

II.- REQUISITOS DE APTITUD.- Los interesados en obtener una licencia de piloto aviador deben cubrir ciertos requisitos de aptitud que se señalan en las leyes y reglamentos. Esta aptitud tiene dos modalidades, por un lado la aptitud técnica que requiere de ciertos conocimientos teóricos y prácticos que le permitan poder conducir y conocer las aeronaves que pretende operar. Un segundo apartado de estos requisitos serían los denominados clínicos, en que se tienen que satisfacer aptitudes físicas y mentales.

Al respecto el CINA señala en su art.12 que "el comandante, los pilotos, los mecánicos y los demás miembros del personal a bordo de una aeronave deben ir provistos de certificados de aptitud y de licencia entregados en las condiciones previstas en el anexo C, o revalidados por el Estado a cuya nacionalidad pertenece la aeronave". Asimismo señala en el segundo párrafo del art.13 que "cada Estado tiene el derecho de no reconocer válidas, para la circulación en los límites y sobre su propio territorio,

las patentes de aptitud y licencias conferidas a uno de sus súbditos por otro Estado contratante". Aquí cabe hacer la observación que el anexo C no se refiere a las condiciones previstas que señala el art.12, sino más bien a los libros de a bordo (diario de navegación; cuadernos de la aeronave; cartilla del motor; diario de señales y forma, implantación y teneduría de los libros de a bordo).

Tal error se subsana, en cierta medida, por el texto del párrafo primero del art.13 al remitirnos respecto de las patentes de aptitud y de las licencias expedidas o revalidadas, al anexo E, diciendo: "El certificado de navegabilidad (de la aeronave), las patentes de aptitud y las licencias expedidas o revalidadas por el Estado a cuya nacionalidad pertenece la aeronave, y establecidos conforme a las reglas fijadas por los anexos D y E, y en lo sucesivo por la Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea, serán reconocidos válidos por los demás Estados".

El anexo E nos señala "las condiciones mínimas requeridas para la obtención de títulos de pilotos o de navegantes", de la siguiente manera: para piloto de aviación; para piloto de globo libre; para piloto de dirigible y para navegante.

Respecto de los requisitos para piloto de aviación nos señala dos modalidades: título de piloto de avión de turismo (no válidas para transporte público) y título de piloto de avión de transporte público. Respecto de éstos últimos nos señala el de pruebas prácticas, consistentes en pruebas de altura, vuelo planeado y habilidad; vuelo de ruta y vuelo nocturno (solo), así como los siguientes requisitos técnicos: aviones, teoría de aerodinámica, montaje de aviones y partes, y prácticas de reglaje; motores y conocimientos especiales: reglamento sobre luces y señales, legislación aérea internacional, circulación aérea, lectura de mapas y meteorología elemental. La

sección V del propio anexo se refiere al "certificado médico" con las mismas modalidades, refiriéndose a la práctica del examen del sistema nervioso, quirúrgico general, médico general: ojos, nariz, garganta y boca.

En el mismo sentido se pronuncia el art. XIII de la CAC al señalar que: "El comandante de la aeronave, los pilotos, mecánicos y demás miembros de la tripulación de toda aeronave que practique la navegación internacional entre varios Estados contratantes, deberán, de acuerdo con las leyes de cada Estado que rijan esta materia, estar provistos de un certificado de competencia, expedido por el Estado contratante, cuya nacionalidad posee la aeronave. En el certificado o certificados se hará constar que cada piloto, además de haber cumplido con los requisitos exigidos por el Estado que los expide, ha rendido un examen satisfactorio sobre las reglas de tráfico existentes en los Estados contratantes sobre los que se desee circular". Señala que los requisitos de forma de tales documentos, serán uniformes en todos los Estados contratantes y redactados en su propio idioma.

El Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico abunda extraordinariamente al respecto. Basados en las convenciones internacionales anteriormente citadas, de las cuales el Gobierno Mexicano es firmante y ya han sido ratificadas y publicadas, por lo que son ley en los términos del art. 133 de la CPEUM, el citado reglamento señala en sus artículos del 10 al 16 bis inclusive, los requisitos necesarios para obtener la licencia de piloto; de piloto comercial; piloto comercial de transporte público ilimitado; piloto agrícola; piloto de planeador privado; piloto privado de helicóptero; navegante; piloto comercial de helicóptero y mecánico a bordo. (Para mayor referencia y abundamiento, remitirse al cuadro I, al final de este capítulo).

Los certificados de capacidad, por lo que concierne a la naturaleza del vuelo comprenden:

- I. Certificado de vuelo por instrumentos.
- II. Certificado de instructor de vuelo.
- III. Certificado de vuelo rasante.

Los certificados de capacidad, por categoría de aeronave, comprenderán:

- I. Aeroplanos.
- II. Giroplanos.
- III. Helicópteros.
- IV. Dirigibles.

Los certificados de capacidad, por clase de aeronave, comprenderán:

- I. Aeroplanos monomotores.
- II. Hidroaviones monomotores.
- III. Aeroplanos multimotores.
- IV. Hidroaviones multimotores.
- V. Anfibios monomotores.
- VI. Anfibios multimotores.

Los certificados de capacidad, por tipo de aeronave, comprenderán:

I. Tipo convencional de aeronave: un certificado por cada grupo de peso, como sigue:

- a) hasta 5,700 kgs.
- b) de 5,701 a 10,000 kgs.
- c) de 10,001 hasta 20,000 kgs.
- d) de 20,001 hasta 35,000 kgs.
- e) de 35,001 hasta 50,000 kgs.
- f) más de 50,000 kgs.

II. Tipo no convencional de aeronave: un certificado por cada tipo, sea cual fuere su peso bruto.

El propio Reglamento en sus artículos 21 al 24 inclusive señala los requisitos necesarios a satisfacer por los interesados en obtener los siguientes certificados: el

de vuelo por instrumentos; los pilotos comerciales de transporte público restringido que deseen obtener el certificado de capacidad en la categoría de helicóptero; el certificado de piloto instructor de vuelo; el piloto de helicóptero interesado en obtener el certificado de instructor de vuelo de helicóptero, los pilotos privados y comerciales que deseen obtener el certificado de capacidad en la categoría de helicóptero y de los demás certificados de capacidad a los que se refieren los artículos 17 al 20 de éste reglamento (naturaleza de vuelo; categoría de aeronave; clase de aeronave; y tipo de aeronave. Ver supra)., cuando se satisfagan los requisitos que en el mismo se señalan (art.24 RLPTA). Para no extender en demasía el presente, nos remitimos al reglamento indicado.

Por otra parte, los requisitos de capacidad clínica o médicos, como señala el propio reglamento, que deberán satisfacer los interesados, se encuentran profusamente determinados en el apéndice 1, que fija los necesarios para obtener, revalidar o recuperar una licencia de personal técnico aeronáutico y en el apéndice 2 que contiene las técnicas y procedimientos de examen médico, estudios complementarios, etc., a los cuales nos remitimos.

III.- REQUISITOS DE LICENCIA.- Gramaticalmente la palabra licencia significa la facultad o permiso para hacer una cosa, refiriéndose también al documento en que consta dicho permiso o facultad. Desde un punto de vista jurídico, la licencia es la autorización administrativa que faculta para hacer algo, también un beneficio otorgado a una persona y en general, permiso requerido para hacer una cosa. (ver nota 1 al final del capítulo).

Por nuestra parte, y concientes de las polémicas que causan las definiciones, definimos a la licencia en materia aeronáutica como el documento legal en el que se certifican

las capacidades (o aptitudes), las condiciones especiales, privilegios y restricciones, que autorizan legalmente a su titular a realizar los actos o hechos motivo de su expedición, por el plazo de tiempo determinado. Ya hemos visto que la licencia es un requisito que se exige al personal técnico aeronáutico para poder desempeñar el ejercicio de sus funciones.

Las licencias de éste personal técnico aeronáutico se rigen por ciertos principios que les son comunes a las mismas y que es conveniente señalar:

a) **PRINCIPIO DE LEGALIDAD.**— Amén de los términos prescritos por el art. 133 de la CPEUM, el art.307 de la LVGC indica: "La navegación civil sobre el territorio mexicano se rige por los tratados y convenciones internacionales que el Gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente, por la presente ley y sus reglamentos y por las demás leyes y reglamentos aplicables".

La obligatoriedad de ser titular de una licencia está contenida en la Ley, así tenemos que: "El comandante, los pilotos, los mecánicos y los demás miembros del personal a bordo de una aeronave deben ir provistos de certificados de aptitud y de licencia entregados en las condiciones previstas... o revalidados por el Estado a cuya nacionalidad pertenece el aeronave". (art.12 CINA). En forma semejante se expresa también el art. XIII de la CAC. Por su parte el art.32 inciso a) de la CPACI indica: "El piloto de toda aeronave y los demás tripulantes de las aeronaves que se dediquen a la navegación internacional, estarán provistos de certificados de competencia y licencia expedidos o declarados válidos por el Estado en que esté matriculada la aeronave". "Para actuar como miembro del personal técnico aeronáutico se requiere ser titular de una

licencia válida para ejercer las funciones correspondientes...". (art.319 LVGC). Como obligaciones especiales, la LFT estipula en la fracción II del art.237 a los tripulantes el "conservar en vigor sus licencias". El art. 2 del RLPTA nos indica que para efectos del mismo, "el personal técnico aeronáutico que necesita licencia para poder ejercer sus funciones, se clasifica en...".

b) PRINCIPIO DE EXTRATERRITORIALIDAD.— Las patentes de aptitud y las licencias expedidas o revalidadas por el Estado a cuya nacionalidad pertenece la aeronave, serán reconocidos válidos por los demás Estados contratantes. En este sentido se pronuncian los arts.13 del CINA, XIV del CAC y 33 del CPACI. En éste último convenio se condiciona "siempre que los requisitos bajo los cuales se expidieron o se declararon válidos dichos certificados o licencias sean iguales o excedan a las normas mínimas que, en su oportunidad, se establezcan de conformidad con esta convención".

Sin embargo, como se desprende de la lectura anterior, este principio sólo opera si la licencia es válida, esto es, si se encuentra vigente en el Estado que la expidió, por lo que el principio de validez que a continuación se trata, constituye una limitante a este principio.

c) PRINCIPIO DE VALIDEZ.— Este principio se encuentra condicionado de tres maneras principalmente: la primera de ellas consiste en un derecho de reserva que se concede a un Estado contratante; la segunda, se refiere a una condición de hecho impuesta por la propia ley; y la tercera se refiere a una condición de plazo generalmente expresado en la propia ley.

Veamos la primera de ellas: "Cada Estado tiene el derecho de no reconocer válidas, para la circulación en los

límites y sobre su propio territorio, las patentes de aptitud y licencias conferidas a uno de sus súbditos por otro Estado contratante". (Párrafo segundo art.13 CINA). "Cada Estado contratante se reserva el derecho de no aceptar, cuando se trate de vuelos sobre su propio territorio, certificados de competencia y licencias otorgadas a sus nacionales por otro Estado contratante". (art.32 inciso b) del CPACI). Esta condición, como se desprende de su lectura, está limitada única y exclusivamente en relación al titular de las patentes, certificados y licencias, que debe ser nacional de un Estado y estar autorizado por otro Estado distinto a aquel del que es súbdito. Solamente si este caso se llegase a presentar, sería la única condición por lo que el reconocimiento de validez puede ser lícitamente negado.

En la segunda se encuentra condicionado al hecho de que los certificados de aptitud y licencia entregados o revalidados deben serlo por el Estado a cuya nacionalidad pertenece la aeronave. Aquí existe un vínculo de sujeción de validez de licencia del titular al requisito de matrícula o registro de una aeronave en un Estado. Este sentido es el expresado por el art.12 del CINA y en igual sentido se expresa el art. XIII in fine de la CAC. Igualmente en la parte in fine del inciso a) del art.32 del CPACI. Esta limitante expresa genéricamente que los documentos (patentes, certificados y licencias) sólo son ejercitables en aeronaves con matrícula o registro de nacionalidad del Estado otorgante, o lo que es lo mismo, la licencia otorgada por un Estado no confiere derechos para ejercerse en aeronaves con matrícula o registro de otro Estado, independientemente de la aptitud del titular, ya que, si éste desea ejercerla en una aeronave con matrícula o registro extranjero, tendrá forzosamente que revalidar dicha licencia ante el Estado poseedor de la aeronave. Y

cumplir con los demás requisitos de ley que se señalen en las legislaciones particulares de cada uno de los Estados.

Siendo la capacidad o aptitud un requisito indispensable para la obtención de la licencia, dicha capacidad en sus aspectos teórico-práctico y clínico o médico, debe ser regularmente constatada por la autoridad competente, por tal motivo, para poder mantener un control sobre la constante satisfacción de ellas, se señala un plazo cierto y determinado que permita corroborar la existencia de tales aptitudes o capacidades. Así tenemos que las licencias del personal de vuelo son válidas por un año, excepto las de los pilotos comerciales que sólo lo son por seis meses. Los certificados de aptitud física de todo el personal técnico aeronáutico, deberán ser renovados cada año, excepto los de los pilotos comerciales que lo serán cada seis meses.(arts.35 y 37 RLPTA).

d) **PRINCIPIO DE FORMA.**— Originalmente se establece que el comandante de la aeronave, los pilotos, mecánicos y demás miembros de la tripulación de toda aeronave que practique la navegación aérea internacional entre los varios Estados contratantes, deberán de estar provistos de un certificado de competencia expedido por el Estado cuya nacionalidad posea la aeronave. Dicho certificado está sujeto a un requisito de forma, así tenemos que "los requisitos de forma de tales documentos, serán uniformes en todos los Estados contratantes, y estarán redactados en los idiomas de ellos..."(art.XIII CAC).

e) **PRINCIPIO DE CAPACIDAD PLENA.**— Ya se ha visto, como uno de los requisitos básicos para la obtención de una licencia (ver cuadro 1) el demostrar ante la autoridad competente la aptitud o capacidad que se posee para su

obtención. Sin embargo, ése requisito previo se mantiene vigente durante todo el lapso de tiempo de vigencia de la licencia, de acuerdo a su período de validez, y si, dado el caso, se pierde o reducen las capacidades ya vistas, o no se comprueba plenamente la existencia de las mismas, la licencia es revocada o suspendida, según proceda. "Si el tenedor de una licencia no satisface plenamente las condiciones exigidas por la norma internacional relativa a la clase de licencia o certificado que la persona posea, se inscribirá en su licencia, o se agregará a ésta la enunciación completa de los detalles en que deje de satisfacer dichas condiciones".(art.39 inciso b) CPACI). "Ni las aeronaves, ni el personal cuyo certificado o licencia haya sido anotado en tal forma, podrán tomar parte en la navegación aérea internacional, excepto con permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren".(art.40 CPACI). Dado que este principio que rige a las licencias del personal de vuelo es muy importante para el estudio que estamos realizando, abundaremos más ampliamente al respecto en el capítulo denominado "Revalidación, recuperación, suspensión y revocación de las licencias y certificados".

f) **PRINCIPIO DE INSPECCION.**- Este principio está íntimamente ligado al principio de validez y al principio de extraterritorialidad que poseen las licencias del personal de vuelo y más específicamente, las licencias de los miembros del personal a bordo de una aeronave. Así tenemos que: "Los certificados podrán ser en cualquier tiempo inspeccionados por los representantes debidamente autorizados de los Estados que visite la aeronave".(art. XIII CAC párrafo cuarto.)

g) **PRINCIPIO DEL PRIVILEGIO.**- Cumplidos los requisitos previos para la obtención de una licencia, y una

vez concedida la misma, el titular tiene y adquiere derechos para actuar o hacer algo que legalmente está autorizado a hacerse con la posesión de la licencia respectiva. Estos derechos en sí constituyen un privilegio del titular, dado que, solo otro titular de la misma clase o tipo de licencia puede actuar o hacer lo mismo. El privilegio que concede una licencia, debe forzosamente estar contenido en la ley que la rige y dichos privilegios son irrenunciables. Este principio está íntimamente ligado al principio de validez de la licencia, ya que ésta es el documento en donde constan. En materia aeronáutica, los privilegios están concedidos según sea el tipo de licencia que se desee obtener o que se obtenga, y los mismos están limitados a los concedidos, y como ya se ha visto, válidos únicamente para ejercerse en las aeronaves con matrícula del Estado otorgante. Los privilegios otorgados por tipo o clase de licencia del personal de vuelo, están determinados en nuestro sistema jurídico por el Reglamento de Licencias al Personal Técnico aeronáutico. (Para mayor referencia, favor ver cuadro 1).

h) PRINCIPIO DE REGISTRO.— Este principio está consignado en el Libro Cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación, Capítulo XVII bajo el rubro "Del registro aeronáutico mexicano" (arts. 371 al 373 inclusive) estando sujetos al mismo las licencias del personal técnico aeronáutico (tanto de tierra como de vuelo) y los certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves, entre otros. Tenemos que, la Secretaría de Comunicaciones (SCT) llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Mexicano en el cual se inscribirán:

1.- Los títulos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga el dominio, los demás

derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos o alquileres sobre: a) las aeronaves mexicanas....;

II.- Las concesiones y permisos que amparen el transporte aéreo y los actos y resoluciones que los modifiquen o extingan;

III.- Las licencias del personal técnico aeronáutico mexicano, sus renovaciones, suspensiones y cancelaciones.

Al margen de la inscripción que corresponda se anotarán:

a) las marcas de nacionalidad y matrícula de la aeronave, sus modificaciones y cancelaciones;

b) los certificados de aeronavegabilidad, sus renovaciones y cancelaciones;

c) las pólizas de seguro.

Para mayor referencia, remitirse al Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano. (D.O. 25 de octubre de 1951). En igual sentido a todo lo aquí tratado se expresan los siguientes ordenamientos: Apéndice I, art. X sección 3, 4 y 5 del CPACI, a los cuales nos remitimos.

2.- CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO.

A) DEFINICION Y CLASIFICACION.- Ya hemos señalado en el Capítulo I en el apartado correspondiente al personal técnico aeronáutico que necesita licencia para poder ejercer sus funciones y que el mismo se clasifica en: personal de vuelo y personal de tierra. En el punto anterior de éste capítulo hemos tratado sobre las tripulaciones, más específicamente sobre los pilotos (en el que se incluyen los copilotos, ya que desarrollan actividades de la misma naturaleza), como personal de vuelo.

En este numeral, veremos ahora del personal de tierra, el clasificado como personal de operaciones. Asimismo se ha señalado que dicho personal se clasifica por el RLPTA como:

controlador auxiliar; controlador de zona; controlador de área; y despachador. El mismo reglamento señala que los certificados de capacidad del personal de controladores comprenderán: los de radar de vigilancia de aeropuertos y radar de vigilancia en ruta.

Del personal anteriormente mencionado, haremos exclusión del denominado como despachador de vuelos y nos referiremos exclusivamente a los indicados tres primeros, señalados como controladores auxiliar, de zona y de área.

Antes de pasar a definir cada uno de los tipos de controladores clasificados, es conveniente saber cuál función desarrollan y en dónde la desarrollan; por lo que, la primera cuestión que surge es identificar que se entiende por control de tránsito aéreo. Por tal se entiende el servicio establecido (SENEAM, ver nota 2 al final de este capítulo) para facilitar el movimiento seguro, ordenado y rápido del tránsito aéreo. Una segunda cuestión que surgiría sería determinar qué es lo que se considera tránsito aéreo, de lo que tenemos, que es el vuelo de aeronaves y de las que circulan por el área de maniobras del aeródromo. Más específicamente tendríamos que, el tránsito aéreo son las aeronaves operando en vuelo o sobre la superficie de un aeródromo, excluyendo las rampas de carga y áreas de estacionamiento.

De lo anterior tenemos dos cuestiones por resolver: ¿qué se entiende por área de maniobras?, ¿qué se entiende por aeródromo?. Respecto de la primera tenemos que es aquella parte del aeródromo, excluyendo las plataformas, que debe utilizarse para el despegue y aterrizaje de las aeronaves y también para el movimiento de éstas, relacionado con los despegues y aterrizajes. Respecto de la segunda cuestión tenemos, que se entiende por aeródromo, toda área definida de tierra o de agua adecuada para el despegue, aterrizaje y movimiento de aeronaves.

Cabe hacer la consideración en este momento, que nos estamos refiriendo en forma general al concepto de aeródromo, ya que a su vez, éste puede clasificarse en militar, naval o civil y éste puede ser privado o público; esta clasificación obedece a la clase de aeronaves o destino del mismo, siendo militar, naval o civil. El RAAC los clasifica: por su aspecto físico, en terrestres, acuáticos y mixtos; por sus obras e instalaciones en aeródromos y aeropuertos; por su género de tránsito en nacionales e internacionales; en cuanto a su régimen de propiedad en particulares y oficiales (art.2). (Ver art.327 LVGC). Como dato exponemos que la diferencia que existe entre un aeródromo y aeropuerto consiste en que éste último puede ser cualquier aeródromo civil de servicio público que cuente con obras e instalaciones adecuadas para la operación de aeronaves de transporte público.

Hasta aquí, ya nos queda claro que es el control de tránsito aéreo, las funciones que se desarrollan y en dónde se desarrollan; ahora la cuestión por resolver es quién o quiénes la ejecutan; obviamente, el controlador o los controladores, pero ¿qué es un controlador?. Tenemos que, controlador es la persona debidamente autorizada (por la autoridad competente) que proporciona servicio de control de tránsito aéreo. Así tenemos que:

CONTROLADOR AUXILIAR.- Es la persona debidamente autorizada por la autoridad competente que auxilia a un controlador de zona o área a proporcionar el servicio de control de tránsito aéreo.

CONTROLADOR DE ZONA.- Es la persona debidamente autorizada por la autoridad competente que proporciona un servicio de control de tránsito aéreo en una zona de control.

CONTROLADOR DE AREA.- Es la persona debidamente autorizada por la autoridad competente que proporciona un

servicio de control de tránsito aéreo en un área de control.

B) REQUISITOS LEGALES PARA SU EJERCICIO.

I.- REQUISITO DE NACIONALIDAD.- Los controladores de tránsito aéreo no están contenidos en el supuesto que determina el art.32 de la CPEUM, ni contemplados en capítulo especial por la LFT que les imponga dicha condición; por ser empleados de la Federación y estar sujetos al régimen que señala la Ley Reglamentaria del Apartado B) del art.123 de la CPEUM sólo tiene los derechos y obligaciones que esta ley señala para los empleados del Gobierno Federal, en virtud de estar adscritos al organismo desconcentrado de la SCT denominado SENEAM. Por tal virtud, los trabajadores de base deberán ser de nacionalidad mexicana y sólo podrán ser sustituidos por extranjeros cuando no existan mexicanos que puedan desarrollar el servicio respectivo. La sustitución será decidida por el titular de la dependencia oyendo al sindicato.(art.9 de la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, Reglamentaria del apartado B) del art.123 Constitucional). En igual sentido y en forma general, se expresa el art.7 de la LFT.

Por otra parte, encontramos el requisito de nacionalidad en lo preceptuado por el art.8 fracción IV del Capítulo III del RLPTA que dice: "Personal de tierra: ser de nacionalidad mexicana, o de nacionalidad extranjera, cuando el Estado extranjero de que se trate conceda privilegios recíprocos a personas de nacionalidad mexicana, en iguales términos y condiciones que a sus propios nacionales".

II.- REQUISITOS DE APTITUD.- Al igual que los interesados en obtener una licencia de piloto aviador, los interesados en obtener una licencia de controlador de tránsito aéreo, deben de cubrir ciertos requisitos de aptitud que señalan las leyes y reglamentos. Al igual que la aptitud requerida para los pilotos, la requerida para los controladores cubre las dos modalidades antes señaladas: la aptitud técnica que comprende los conocimientos teóricos y prácticos que le permitan controlar el tráfico de las aeronaves y los requisitos clínicos o médicos, donde satisfagan las aptitudes físicas y mentales necesarias y consideradas indispensables para el ejercicio de su actividad.

Sabemos ya que el personal de controladores de tránsito aéreo es clasificado como controlador auxiliar, controlador de zona y controlador de área. Pues bien, los requisitos de aptitud técnica de los mismos, otros requisitos que se exigen y los privilegios que al ser titular de la licencia respectiva les confiere la ley, serán analizados bajo la misma clasificación, para evitar dispersión de nuestro objeto de estudio. Los requisitos de aptitud clínica y médica, al igual que para los pilotos aviadores, se encuentran profusamente señalados en los apéndices 1 y 2 del Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, a los que nos remitimos.

a) CONTROLADOR AUXILIAR.- Los requisitos que debe satisfacer el interesado, en obtener una licencia de controlador auxiliar deberán ser: haber cumplido 21 años de edad; ser titular de una licencia de observador del tiempo; ser titular de una licencia de radiotelefonista general aeronáutico; haber terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida, debiendo presentar el certificado correspondiente dentro de los seis meses siguientes a la

fecha de expedición; haber prestado sus servicios; al amparo de un permiso de capacitación, en una torre de control autorizada o en un centro de control de área, cuando menos durante seis meses de los últimos doce anteriores a la fecha de su solicitud. (Ver tabla 1, requisitos generales).

Los privilegios que confiere a su titular la licencia de controlador auxiliar, son: asumir funciones de control de tránsito, en una zona o área, bajo la supervisión de un controlador de zona o de área; actuar como controlador de zona, en los aeropuertos cuya intensidad de tránsito no amerite los servicios de un controlador de zona, pero no hará uso de este privilegio sin antes haber estado sujeto a un período de familiarización no menor de 24 horas de servicio, cada vez que cambie de lugar de adscripción. (art.28 RLPTA).

b) CONTROLADOR DE ZONA.- El interesado en obtener licencia de controlador de zona deberá satisfacer los siguientes requisitos: ser titular de una licencia de controlador auxiliar; haber prestado sus servicios como controlador auxiliar durante un mínimo de seis meses, durante los últimos doce inmediatamente anteriores a la fecha de su solicitud; sustentar los exámenes prescritos por la autoridad competente.

Los privilegios que confiere a su titular la licencia de controlador de zona, son: controlar o inspeccionar el tránsito aéreo dentro de la zona de control de su jurisdicción, pero no hará uso de este privilegio, sin antes haber estado sujeto a un período de familiarización no menor a 24 horas de servicios, cada vez que cambie de lugar de adscripción. (art.29 RLPTA).

c) **CONTROLADOR DE AREA.**- Los interesados en obtener una licencia de controlador de área, deberán satisfacer los siguientes requisitos: ser titular de una licencia de controlador auxiliar o de controlador de zona; haber prestado sus servicios como controlador auxiliar en un centro de área, cuando menos durante un año de los anteriores a la fecha de su solicitud; sustentar los exámenes prescritos por la autoridad competente.

Los privilegios que confiere a su titular la licencia de controlador de área, son: controlar o inspeccionar el tránsito aéreo del área de control de su jurisdicción pero no hará uso de este privilegio, sin antes haber estado sujeto a un período de familiarización no menor de 24 horas de servicio, cada vez que cambie de lugar de adscripción. (art.30 RLPTA).

Hemos indicado que el mismo reglamento señala que los certificados de capacidad de los controladores de tránsito aéreo con equipo radar (ver supra) "serán específicos para determinada área terminal o área en ruta y restringidos a determinado equipo radar", podrán ser: de radar de vigilancia de aeropuertos y radar de vigilancia en ruta. (art.30-1 RLPTA). Así tenemos que, para obtener los certificados de capacidad radar, se exigirá que el solicitante sea titular de una licencia vigente de controlador de área y reúna los siguientes requisitos respecto a conocimiento, experiencia y pericia:

1.- Demostrará a satisfacción de la autoridad competente, sus conocimientos sobre:

- a) Principios de radar;
- b) Características de aeronaves de diferentes tipos de los que afecten al control radar;
- c) Configuración del terreno y otros factores que tengan influencia importante en la función radar;

d) Efectos de las condiciones meteorológicas en el funcionamiento del radar;

e) Trayectorias seguras sobre los obstáculos y límites del despeje de obstáculos;

f) Procedimientos de coordinación con otras dependencias de los servicios de tránsito aéreo, dotadas o no de radar, según corresponda;

g) Fraseología radiotelefónica y procedimientos de comunicaciones pertinentes a la función radar que haya de realizarse;

h) Procedimientos radar de emergencia;

i) Procedimientos de identificación;

j) Aplicación de las normas de operación radar;

k) Características pertinentes del equipo radar; tales como: coberturas, mandos, procedimientos de reglaje, dispositivos adicionales, supresor de parásitos en la pantalla y utilización del radar secundario, etc.;

l) Procedimientos específicos pertinentes al control radar.

II.- La experiencia previa podrá acreditarse en los siguientes términos:

a) Haber completado satisfactoriamente un curso teórico práctico de instrucción reconocida y, en el periodo de un año que inmediatamente preceda a su solicitud, haber prestado servicios de control radar satisfactorios a las órdenes de un controlador radar autorizado, durante un mes como mínimo, o bien;

b) Demostrar satisfactoriamente tener los conocimientos equivalentes al curso teórico práctico de instrucción reconocida por la autoridad competente y que en el periodo de un año que preceda a su solicitud, ha prestado servicios de control radar satisfactorios a las

órdenes de un controlador radar autorizado durante tres meses como mínimo.

c) Y además, en uno u otro casos:

Cuando se trate de un controlador de área, que ejerza sus funciones en actividades de radar de vigilancia de aeropuerto, en la experiencia que alude el inciso a) incluirá como mínimo, veinticinco aproximaciones con indicador de posición de planta, y la que corresponde al inciso b) incluirá, como mínimo, cincuenta aproximaciones con indicador de posición en planta, habiéndose hecho todas las aproximaciones con el equipo de radar de vigilancia que se utilizará.

III.- El solicitante demostrará, a satisfacción de la autoridad competente su pericia y capacidad en la aplicación de los procedimientos radar en los servicios de tránsito aéreo. (art.30-2 RLPTA).

Las atribuciones de un controlador de área con certificado de capacidad de radar, serán las de proporcionar los servicios de control de tránsito aéreo radar, para los que esté capacitado:

a) Dentro del espacio aéreo bajo la jurisdicción de la dependencia de control de tránsito aéreo designada, con la utilización del equipo radar de vigilancia de aeropuerto;

b) Dentro del espacio aéreo bajo la jurisdicción de la dependencia de control de tránsito aéreo asignada, con la utilización del equipo radar de vigilancia en ruta. (art.30-3 RLPTA).

Destacable e incomprensible es el hecho, que se desprende de todo lo aquí asentado, que no se haya puesto un límite o restricción a los controladores, en el sentido de hasta que número de aeronaves en el espacio y tiempo pueden efectivamente tener bajo su control, que les permita

cumplir con sus funciones de facilitar el movimiento seguro, ordenado y rápido del tránsito aéreo. Si bien es cierto que los procedimientos manuales y radar se encuentran estandarizados a nivel mundial y que su capacidad teórica les puede permitir controlar aeronaves, reuniendo los requisitos de ley, en otros Estados, lo cierto también es, que los controladores en general, de cualquier Estado, tienen una limitante en cuanto a su capacidad de número de aeronaves que pueden atender personalmente. De acuerdo a lo anterior, puede suponerse que el controlador tiene la obligación de atender en forma segura a todas las aeronaves que pudieran concurrir en su jurisdicción en el tiempo y el espacio, pero, es importante considerar que para mantener una seguridad efectiva del tránsito aéreo en un momento determinado, la cantidad de aeronaves que efectivamente pueda controlarse constituye una restricción a la seguridad, orden y expeditéz que se exige, de otra manera se estaría fomentando la inseguridad, desorden y catastrófica conducción del tráfico aéreo. Y esta limitante es excluyente de responsabilidad en caso de accidente o error fatal si tomamos en cuenta el principio de que "nadie está obligado a lo imposible".

III.- REQUISITO DE LICENCIA.- Para actuar como miembro del personal técnico aeronáutico se requiere ser titular de una licencia válida para ejercer las funciones correspondientes, que le hayan otorgado o reconocido la SCT. Esta dependencia podrá convalidar o reconocer las licencias expedidas en el extranjero por autoridad competente, siempre que los requisitos bajo los cuales se expidieron o se declaran válidas, sean iguales, por lo menos, a las normas mínimas reglamentarias exigidas en México para el otorgamiento de tales licencias.

Los requisitos de edad, nacionalidad y conducta exigidos para obtener las licencias aeronáuticas; las condiciones de capacidad, aptitud física, exámenes, experiencia y pericia necesarios para obtenerlas, así como la aptitud que a sus titulares se reconozca y las facultades que se les concedan por las mismas licencias, serán determinados en los reglamentos respectivos que también prescribirán la vigencia, condiciones de renovación, suspensión y revocación de dichas licencias. (art.319 LVGC). Ya se ha visto también es un requisito que se señala en el art.2 de RLPTA.

Las licencias de este personal técnico aeronáutico gozan de principios de legalidad, de validez, de forma, de capacidad plena, del privilegio, de inspección y de registro. En el penúltimo se da únicamente en el ámbito nacional; no gozan del principio de extraterritorialidad, dado que sus privilegios son ejercitables únicamente en el territorio nacional. Estos principios operan con las condiciones exclusivas para cada tipo de licencia de controlador, manteniendo en lo general concordancia con los principios ya vistos en el numeral 1 de este capítulo, por lo que consideramos no ser necesario extender al respecto.

TABLA I

REQUISITOS GENERALES.

- I.- Presentar una solicitud ante la autoridad competente, en las formas especiales que dicha autoridad proporcionará.
- II.- Presentar un certificado médico que compruebe la salud y capacidad física para dedicarse a las actividades amparadas por la licencia respectiva.
- III.- Haber cursado la instrucción primaria, o demostrar poseer conocimientos que la autoridad competente juzgue equivalentes.
- IV.- PERSONAL DE VUELO: ser mexicano por nacimiento, excepto los pilotos estudiantes y los privados.
PERSONAL DE TIERRA: ser de nacionalidad mexicana, o de nacionalidad extranjera, cuando el Estado extranjero de que se trate conceda privilegio recíprocos a personas de nacionalidad mexicana, en iguales términos y condiciones que a sus propios nacionales.
- V.- Haber cumplido con la Ley del Servicio Militar en los casos en que sea aplicable.

(CONTINUA)

ARTICULO	ART. 13	ART. 13 bis	ART. 14	ART. 14 bis
PARA:	PILOTO COMERCIAL TRANSPORTE PUBLICO ILIMITADO	PILOTO AGRICOLA	PILOTO PLANEADOR PRIVADO	PILOTO PRIVADO HELICOPTERO
REQUISITOS:				
NACIONALIDAD:	-	Mexicano por nacimiento	-	-
EDAD:	-	21 años	-	-
CAPACIDAD	-	Secundaria Curso	Permiso Capacitación	Curso Titulo
OTROS:	Licencia Piloto comercial no menos 1200 hrs.	Licencia RTAR	Exámen prác. no menos 3 hrs. vuelo no menos 20 aterrizajes y despegues.	Licencia RTAR no menos 40 hrs. de vuelo
PRIVILEGIOS:	Los de los pilotos com. y priv. Pil. trans. Público restringido vuelos IFR. Actuar como Pil. al mando o Copil. aeronaves de trans. Público.	Los de los pilotos privados. Pil. al mando aeronaves operac. agricolas.	Piloto al mando en planeador no explotado	Volar como Pil. o Copiloto al mando de helic. de serv. priv. no comercial. Volar como Copiloto de helicóptero de serv. privado comercial.

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

(CONTINUA)

ARTICULO PARA:	ART. 15 NAVEGANTE	ART. 15 bis PILOTO COMERCIAL HELICOPTERO	ART. 16 MECANICO A BORDO	ART. 16 bis PILOTO COMERCIAL TRANSPORTE PUBLICO HELICOPTERO
REQUISITOS:				
NACIONALIDAD:	Mexicano	Mexicano	Mexicano	-
EDAD:	21 años	18 años	21 años	21 años
CAPACIDAD:	Curso Instrucción	Curso Titulo	Curso Lic. Mecánico	-
OTROS:	Secundaria Lic. RTAR No menos de 200 hrs. de navegación	Secundaria Lic. RTAR No menos de 180 hrs. de vuelos	Ing. Aeronáutico Ing. Mecánico	Lic. Piloto Comercial Helicóptero No menos de 500 hrs de vuelo.
PRIVILEGIOS:	Actuar como navegante en cualquier aeronave.	Los de Pil. priv. de Helicóptero Pil. al mando de Helicóp. vlos. no trans. púb. Pil. al mando de Helicóp. serv. no reg. trans. púb. pas. hasta 6000 kgs. Copiloto serv. trans. púb. de Helicóptero regular.	Actuar como tal	Gozar de todos los privilegios de los Pil. priv. y comerciales de Helicóptero. En serv. nac. trans. púb. pas. actuar Pil. mando de Helicóptero hasta 8000 kgs. Actuar como Pil. mando o Copil. en Helicóp. de trans. público.

CAPITULO II

NOTAS.

1. "La doctrina y la práctica administrativa no coinciden en cuanto al contenido de las nociones de permiso, licencia y autorización. A veces se les confunde con otros conceptos, principalmente con el de concesión. Gramaticalmente significan:

LICENCIA.- Es la facultad que otorga el poder público para hacer algo.

PERMISO.- Es el consentimiento que otorga quien tiene potestad también para hacer algo.

AUTORIZACION.- Es el acto por medio del cual se confiere a una persona el derecho para realizar una conducta.

Como puede apreciarse, estos tres conceptos en el fondo son sinónimos y varían sólo en cuestiones específicas o de grado. Jurídicamente pueden tener los siguientes contenidos:

1. Permiso, licencia o autorización es el acto administrativo por medio del cual se otorga por un órgano de la administración, o un particular, la facultad o derecho para realizar una conducta o para hacer alguna cosa.

2. Puede constituir también el documento formal por escrito donde se hace constar el acto administrativo.

3. La licencia y permiso, también pueden entenderse dentro de la relación de trabajo, como el acto por el cual el superior jerárquico, permite a los inferiores ausentarse de sus labores por períodos cortos, con o sin goce de sueldo.

Se señala que en el régimen de permisos, licencias y autorizaciones se reconoce al particular un derecho

preestablecido, cuyo ejercicio está sujeto a modalidades y limitaciones que, a través de requisitos, se establecen en vista de fines de seguridad, salubridad, orden público, urbanismo, etc.

Así al particular se le reconoce ese derecho, pero, para su ejercicio, necesita cumplir una serie de requisitos señalados en el régimen jurídico, cumplidos los cuales se les otorga la licencia, el permiso o la autorización.

En el régimen de licencias, permisos y autorizaciones, no se exige capacidad financiera y técnica del solicitante, ni garantía en el procedimiento para otorgarlos, no hay usuarios, no rigen los principios de rescate, ni de reversión.

El procedimiento para el otorgamiento de licencias, permisos y autorizaciones es más sencillo que el relativo a la concesión, no se da la oposición de terceros. Generalmente se reduce a la solicitud, a que se cumplan los requisitos establecidos por la ley y el acto administrativo que los otorga, que no se publica en el Diario Oficial de la Federación, sino que se le notifica personalmente al interesado, entregándosele el documento donde consta ese acto.

El régimen de licencias, permisos y autorizaciones generalmente no está sujeto a plazo forzoso: las licencias por lo regular son indefinidas en su duración o de plazos largos; los permisos y las autorizaciones pueden tener distintos plazos de duración que generalmente son períodos cortos o que se agotan con el ejercicio de los mismos.

El régimen jurídico de los permisos, licencias y autorizaciones también se encuentra a partir de la Constitución (art.21, actividades de policía y buen gobierno; art.73, fracción X, comercio, minería, industria cinematográfica, etc.), en las leyes ordinarias, en los

reglamentos, acuerdos, circulares y decretos".(1)

"La autorización, licencia o permiso, es un acto administrativo por el cual se levanta o remueve un obstáculo o impedimento que la norma legal ha establecido para el ejercicio de un derecho de un particular. En la generalidad de los casos en que la legislación positiva ha adoptado el régimen de autorizaciones, licencias o permisos, hay un derecho preexistente del particular, pero su ejercicio se encuentra restringido porque puede afectar la tranquilidad, la seguridad o la salubridad públicas o la economía del país, y sólo hasta que se satisfacen determinados requisitos que dejan a salvo tales intereses es cuando la administración permite el ejercicio de aquel derecho previo. Así es, pues, que la autorización, la licencia y el permiso constituyen actos que condicionan para un particular el ejercicio de algunos de sus derechos.

En nuestra legislación no existe una precisa distinción entre la licencia o permiso, pues en ocasiones se llama permiso a lo que, según la doctrina, es una verdadera concesión (permiso de caza, de pesca, entre otros), o bien se llama concesión a lo que no es más que una autorización o bien se llama permiso o concesión indistintamente a actos que tienen el mismo contenido y los mismos efectos jurídicos. (Leyes de Vías Generales de Comunicación y de Bienes Nacionales). Lo cierto es que dentro de nuestro régimen legal predomina el uso del sistema de licencias, autorizaciones y permisos con el alcance que a él reconoce la doctrina a que antes nos hemos referido, y así, las licencias o permisos son exigidos como medios de restricción o reglamentación de la propiedad o de la libertad de los individuos.

(1) Acosta Romero, Miguel. TEORÍA GENERAL DEL DERECHO ADMINISTRATIVO. México. Porrúa, S.A. 1986.

La licencia, el permiso y la autorización consituyen medios adecuados para el ejercicio de las funciones de policía, entendiendo por ésta la atribución del Estado que lo faculta para afectar los derechos de los particulares a fin de asegurar principalmente la tranquilidad, la seguridad y la salubridad públicas, sin las cuales no es posible la vida en común. Es indudable, pues, que atendiendo a su finalidad queda plenamente justificado el sistema legal de restringir el ejercicio de los derechos de propiedad y de libertad por medidas preventivas, como son las licencias, permisos y autorizaciones. Lo que sí constituye un problema es la determinación de si tales restricciones pueden también ser justificadas legalmente frente a los textos constitucionales que consagran la libertad y la propiedad de los individuos.

Por lo que hace a la libertad, principalmente a la libertad de trabajo, se hece necesaria una labor de interpretación. En efecto, el art.5 CPEUM dispone que: "a ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode, siendo lícitos. El ejercicio de esta libertad sólo podrá vedarse por determinación judicial, cuando se ataquen los derechos de tercero, o por resolución gubernativa, dictada en los términos que marque la ley cuando se ataquen los derechos de la sociedad..."(2).

Como se ve, en esta disposición existe la posibilidad de restricción en estos tres casos: cuando la profesión, industria o comercio son ilícitos; cuando se ataquen los derechos de tercero, y cuando se ofendan los derechos de la sociedad..."(2)

(2) Fraga, Gabión. DERECHO ADMINISTRATIVO. México. Porrúa, S.A. 1978. Pag. 242 No. 191.

"La licencia, la autorización y permiso, se diferencian de la concesión en que ésta es un acto constitutivo por medio del cual la administración confiere derechos a un particular. La autorización es un acto unilateral de la administración pública, el cual se otorga con relación a los servicios públicos, y por medio de ella la autoridad administrativa faculta a una persona privada o pública, para realizar un acto administrativo como ejercicio de un poder jurídico o un derecho preexistente, al comprobarse que se han satisfecho los requisitos legales para el ejercicio de un derecho; en tanto que el permiso alude a levantar una prohibición. La licencia no determina el nacimiento de un nuevo derecho a favor de una persona, sino la eliminación de un requisito jurídico, para poder ejercitar un derecho conferido por el propio poder". (3)

"El concepto de autorización ha sido empleado en significaciones diversas. Por una parte autorizar es facultar a una persona de derecho público para que cumpla un acto que excede de su competencia, por una autoridad que está legalmente capacitada para ello; además la autorización permite el ejercicio de un derecho preexistente por lo que, al cumplirse con los requisitos legales se asegura el interés público y permite a la autoridad administrativa levantar el obstáculo que facilita al particular el ejercicio de un derecho; en cambio en la concesión estamos en presencia de la creación o constitución de un derecho nuevo que no existía anteriormente.

Sobre el concepto de licencia y permiso, hemos indicado

(3) Serra Rojas, Andrés. DERECHO ADMINISTRATIVO. México. Porrúa, S.A. 1977. Tomo I. Pag. 236 N-3.

que son actos del poder público (ver supra) que establecen una amplia libertad de obrar al particular, en condiciones determinadas. El permiso es un título necesario que otorga la autoridad administrativa para hacer o decir una cosa o para no hacer. Es una limitación temporal más reducida que la concesión y su régimen es más flexible". (4)

"La autorización, licencia o permiso, se diferencia de la concesión, en que no determina el nacimiento de un nuevo derecho a favor de una persona, sino simplemente la remoción de un obstáculo jurídico, que hace posible el ejercicio de un derecho o de un poder que pertenecía al beneficiado, liberado por la autorización, licencia o permiso". (5)

"Se diferencia claramente la concesión de la autorización, porque mientras ésta se reduce a permitir el ejercicio de un derecho preexistente, aquélla crea, en beneficio del concesionario, un derecho de que antes carecía totalmente.

En consecuencia, no hay concesión sino permiso o autorización cuando existe para el particular libertad de obrar cumpliendo determinadas condiciones.

Lo anterior quiere decir que, entre los actos administrativos, se acostumbra distinguir, por los efectos que producen, las autorizaciones de las concesiones. Las primeras no crean un derecho nuevo, mientras que las segundas sí lo hacen nacer. Mediante el acto administrativo de la autorización, se actualiza un derecho existente en

(4) *Idem.* Tomo II. Pag. 222-3

(5) Olivera Toro, Jorge. MANUAL DE DERECHO ADMINISTRATIVO. México. Porrúa, S.A. 1976. Pag 104-c

potencia. En la concesión, los particulares, en unos casos, usan o aprovechan bienes de dominio directo de la Nación".(6)

Aquí cabe hacer una brevísima consideración respecto al régimen de licencias, permisos y autorizaciones, y la confusión que se produce entre dichos términos y la concesión. En general concordamos en algunos aspectos con los autores citados, y estamos en desacuerdo con otros que mencionan. Haremos una exposición breve sobre este tema, ya que es de vital importancia para este estudio definir que es lo que exactamente es una licencia, dado que la misma es un documento legal exigido al personal técnico aeronáutico para poder ejercer sus funciones.

Efectivamente, parece ser que existe un error en el manejo de los conceptos gramaticales de licencia, permiso y autorización, junto con el de concesión (de otra manera no se confundirían) que ha sido transmitida a su empleo jurídico, como lo señalan las citas anteriores. Si nos basamos exclusivamente en las definiciones de los conceptos que nos da la Real Academia de la Lengua Española(7), tenemos que:

LICENCIA.- Facultad o permiso para hacer una cosa. Documento en que consta una licencia.(8)

PERMISION.- Acción de permitir. Permiso.

PERMITIR.- (verbo transitivo). Dar su consentimiento el que tenga autoridad competente, para que otros hagan o dejen de hacer una cosa.

PERMISO.- Participio pasivo irregular anticuado

(6) *Ibidem*, pág. 236

(7) Real Academia Española. DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. Madrid. Espasa-Calpe, S.A. 1970.

(8) *Ibidem*. Pág.403

de permitir. Licencia o consentimiento para hacer o decir una cosa.(9)

AUTORIZACION.- Acción y efecto de autorizar.

AUTORIZAR.- Dar a una autorización o facultad para hacer alguna cosa.(10)

CONCESION.- Acción o efecto de conceder. Otorgamiento gubernativo a favor de particulares o de empresas, bien sea para apropiaciones, disfrutes o aprovechamientos privados en el dominio público...bien para construir o explotar obras públicas, o bien para ordenar, sustentar o aprovechar servicios de la administración general o local.(11)

CONCEDER.- Dar, otorgar, hacer merced y gracia de una cosa.(12)

De acuerdo con ello, autorización y concesión son acciones o efectos de autorizar y conceder respectivamente. Mientras que la primera se refiere a hacer, la segunda se refiere a un dar u otorgar una cosa (bien o derecho). Aquí la confusión entre autorización y concesión se diluye, de hecho no existe, pues hacen referencia a acciones distintas (dar-hacer). No así la licencia y el permiso, que se refieren al hecho de "hacer una cosa". Bien es cierto que los conceptos son sinónimos con diferencias de grado, tenemos que:

AUTORIZACION.- Venia, consentimiento, permiso, aprobación.(13)

(9) *Ibidem*. Pág.1010

(10) *Ibidem*. Pág.145

(11) *Ibidem*. Pág.336

(12) *Ibidem*. Pág.335

(13) ORNIA, DICCIONARIO DE SINONIMOS CASTELLANOS. Mexico. Pax.1972. pág.63

LICENCIA.- Autorización, facultad, permiso, venia.(14)

PERMISO.- Licencia, autorización, consentimiento, venia, aquiescencia.(15)

CONCESION.- Licencia, privilegio, exclusiva, merced, gracia.(16)

La concesión se distingue de los demás en cuanto se refiere a una acción de dar (un bien o derecho), no de hacer (alguna cosa). De ello inducimos que la autorización y la concesión son géneros; el permiso sería especie de la autorización y los diferentes tipos de concesión lo serían de la misma. Visto lo anterior, tenemos que, si gramaticalmente no hay razón para dicha confusión, jurídicamente no puede existir la misma. Aquí cabe hacer la consideración de que, si el legislador pretendiera otorgarle a dichos conceptos un significado diverso al gramatical, forzosamente tiene que indicar en la ley en qué sentido o qué definición les concede; si no lo hace así, para no producir una aberración, tendrán el mismo significado que tienen gramaticalmente y por ende el mismo valor.

Ahora bien, establecida la diferencia entre autorización y concesión, nos ocuparemos de las diferencias entre aquélla, el permiso y la licencia. De acuerdo con los conceptos gramaticales, autorización es la acción o efecto de autorizar. Tenemos que autorizar es dar a una autoridad o facultad para hacer una cosa. De ello tenemos que ser autorizado es recibir la acción o efecto por el que se da a una autoridad o facultad para hacer una cosa. Referente a la autoridad, tenemos que es el carácter o representación

(14) *ibidem*. Pág.283

(15) *ibidem*. Pág.333

(16) *ibidem*. Pág.105

de una persona por su empleo, mérito o nacimiento. Asimismo se refiere a la persona revestida de algún poder, mando o magistratura. Referente a la facultad, tenemos que es un poder, derecho para hacer alguna cosa; y por facultar, conceder facultades a uno para hacer lo que sin tal requisito no podría hacerse. El sistema que empleemos para dilucidar esta situación de términos es de quien - a quien. ¿Quién autoriza - a quién autoriza?, ¿quién permite - a quién permite?.

Si ajustamos lo hasta aquí asentado, a los principios legales que nos rigen, tendríamos lo siguiente: el Poder Legislativo, el Ejecutivo y el Judicial reciben autorización del Poder Constituyente para hacer alguna cosa. Esta autorización los faculta por Ley, a su vez, a autorizar a funcionarios menores que ellos para hacer alguna cosa. Es importante destacar que es para "hacer alguna cosa", esto es, lo que legalmente les está permitido, por lo que la autorización no comprende un "no hacer". Bien, ahora ajustándolo al término gramatical "autorización", tendríamos que: la autorización es la acción o efecto de dar autoridad o facultad a una persona a quien legalmente se reviste de un poder, mando o magistratura para hacer alguna cosa.

Vemos que permisión es la acción de permitir. Permitir, dice, es dar su consentimiento el que tenga autoridad competente, para que otros hagan o dejen de hacer una cosa. Y permiso, licencia o consentimiento para hacer o decir una cosa. Aquí vemos que sólo puede permitir "el que tenga autoridad competente", esto es, quien haya sido autorizado o facultado como tal y compete la materia que rige el permiso. Esto quiere decir que, quien no haya sido autorizado o no tenga autoridad o facultad previa competente, no puede permitir a otros el hacer o no hacer una cosa. La autoridad o facultad debe constar expresamente

en la Ley. Aquí sí, el permiso contiene una acción o una omisión (hacer-dejar de hacer). Al hacer referencia a "otros" ya hace alusión a cualquier persona, sin el previo requisito de autoridad o facultad. El permiso puede constar o no en una licencia, puesto que la licencia es un concepto contenido en el de permiso. Ahora sí, visto lo anterior, tenemos que licencia es la facultad o permiso para hacer una cosa y a su vez puede ser el documento en que consta lo mismo. Por ello, nos permitimos sugerir una definición de licencia: "Licencia es el documento en que consta un permiso emitido a un particular por la autoridad competente para hacer o dejar de hacer alguna cosa que le es legalmente permitida, pero sujeta al requisito previo legal de permisión".

Lo anterior nos ha permitido obtener ya una concepción más exacta de los conceptos autorización, permiso y licencia, juntamente con el de concesión, en su connotación gramatical y jurídica. En el aspecto puramente jurídico la sinonimia se presenta con diferencias de grado (jerárquicas).

Ahora bien, referente a los cuatro conceptos que hemos señalado, consideramos que es obligación de la autoridad competente el otorgarlos, si el interesado reúne los requisitos previos que las leyes señalan para su obtención, dados los términos expresados por el art.5 de la CPEUM, al cual nos remitimos; y consideramos que las únicas excepciones a esta regla, son las que el propio ordenamiento señala, lo contrario es una violación Constitucional.

Es necesario hacer notar que las licencias sea cual fuere la materia que las estatuyen, reúnen ciertos requisitos previos y se rigen por ciertos principios jurídicos, que pueden variar en los diferentes ordenamientos. Los requisitos necesarios para su obtención

y los principios que las rigen en materia aeronáutica se analizan en su apartado correspondiente.

Por otra parte, para no hacer una extensión excesiva de esta consideración y mientras no haya una teoría firme sobre la autorización, permiso y licencia, nos apegamos a lo indicado por los autores al respecto: autorización, permiso y licencia, serán respectivamente, al igual que la concesión, lo que la ley indica que son.

2.- De lo anterior se desprende que el controlador es una persona física que proporciona un servicio de control de tránsito aéreo. "Hasta el año de 1978 los servicios de control de tránsito aéreo estaban concesionados a la empresa Radio Aeronáutica Mexicana, S.A. de C.V. empresa de participación estatal mayoritaria que, según concesión de fecha 8 de abril de 1952, prestó servicios de control y vigilancia del tránsito aéreo y los servicios de meteorología, telecomunicaciones aeronáuticas y de ayuda a la navegación aérea. Por acuerdo del secretario de Comunicaciones y Transportes de 9 de agosto de 1978, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 11 de agosto de 1978, y en virtud de la terminación anticipada de la mencionada concesión, dichos servicios quedaron encomendados a una dependencia a nivel de Subdirección General dentro de la estructura de la DGAC de la propia Secretaría. Esta disposición quedó sin efecto por acuerdo de 3 de octubre de 1978, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 23 de octubre de 1978, en virtud de que por decreto Presidencial de 30 de septiembre de 1978, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 3 de octubre de 1978, se creó el organismo desconcentrado denominado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), con funciones similares a las de la

Subdirección General mencionada". (Véase el punto 2 del Capítulo I de este estudio, para mayor referencia).(17)

(17) De Pina Vara, Rafael. DICCIONARIO DE LOS ORGANOS DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL.

Mexico. Porrúa, S.A. 1983. Pag.572. Idem. SENEAN. Pag.621.

CAPITULO III

**REVALIDACION, RECUPERACION, SUSPENSION Y REVOCACION DE LAS
LICENCIAS Y CERTIFICADOS.**

SUMARIO

**1.-Vigencia. 2.-Revalidación y Recuperación. 3.-Suspensión
y Revocación. 4.-Restricciones.**

CAPITULO III

REVALIDACION, RECUPERACION, SUSPENSION Y REVOCACION DE LAS LICENCIAS Y CERTIFICADOS.

La revalidación, recuperación, suspensión y revocación de las licencias y certificados del personal técnico aeronáutico es ampliamente tratado en el Capítulo VII del RLPTA. Aquí trataremos de las licencias del personal de vuelo (pilotos) y del personal de tierra (controladores). Si no se hace referencia específica de éstos últimos, se entenderá que se rigen por las disposiciones comunes a los de tierra.

1.- **VIGENCIA.**- Las licencias del personal de vuelo son válidas por un año, excepto las de los pilotos comerciales que sólo lo son por seis meses. Las licencias del personal de tierra son válidas por doce meses. Los certificados de aptitud física de todo el personal técnico aeronáutico, deberán ser renovados cada año, excepto los de los pilotos comerciales que lo serán cada seis meses.

2.- **REVALIDACION Y RECUPERACION.**- Los certificados de capacidad deberán ser revalidados al mismo tiempo que la licencia en la cual estén inscritos. Las licencias deberán ser revalidadas dentro del término de su vigencia, elevando la correspondiente solicitud ante la autoridad competente, dentro de los treinta días anteriores a la fecha de vencimiento; la revalidación de las licencias surtirá efecto a partir de la fecha de su vencimiento.

La revalidación de las licencias requerirá: I. renovación del certificado de aptitud física; II. comprobación suficiente, a juicio de la autoridad competente, de que durante tres de los doce meses

anteriores, el interesado ha desempeñado satisfactoriamente las actividades por las que se expidió dicha licencia. Tratándose de pilotos privados, éstos deberán demostrar que su bitácora registra no menos de tres horas de vuelo solo dentro de los seis meses anteriores a la fecha de su revalidación; en el caso de pilotos comerciales, éstos deberán demostrar que su bitácora registra no menos de ciento ochenta horas de vuelo en calidad de piloto al mando, o trescientas sesenta en calidad de copiloto, durante los últimos seis meses anteriores a la fecha de su revalidación. Para la revalidación de las licencias de piloto agrícola los titulares deberán tener registradas no menos de ciento veinte horas de vuelo dentro de los doce meses anteriores a la fecha de revalidación. En cuanto al término de validez de las licencias de piloto agrícola y de helicóptero en sus diversas clases, éstas quedan sujetas a lo que previenen las disposiciones aplicables de éste capítulo. Las licencias de piloto estudiante sólo podrán revalidarse a juicio de la autoridad competente.

La revalidación de los certificados de capacidad radar se efectuará al mismo tiempo que la licencia de controlador de área en que esté inscrita y además de los requisitos que a la licencia corresponden, será necesario demostrar ante la autoridad competente, que no ha dejado de ejercer las atribuciones de la capacitación, durante los últimos tres meses. Cuando no se hubieren prestado los servicios de control de tránsito aéreo, con equipo radar, la licencia de controlador de área, podrá revalidarse restringida únicamente a las atribuciones que precedan y la autoridad competente determinará la experiencia adicional o las pruebas que sean pertinentes para revalidar o para obtener nuevo certificado de capacidad. (art.30-4).

Al concluir el término de validez de una licencia, quedarán impedidos sus titulares para dedicarse a las actividades de su profesión o especialidad.

Las licencias de piloto comercial, que no se hayan revalidado oportunamente, podrán recuperar su validez:

I. Cuando el piloto demuestre que reúne los requisitos del art.40 (RLPTA); II. Si el piloto hubiese estado alejado de sus actividades durante el término de dos revalidaciones, deberá someterse, al amparo de un permiso de capacitación a un período de instrucción de vuelo de diez horas, de las cuales no menos de ocho serán a doble comando, o, en su defecto, realizar cincuenta horas de vuelo en calidad de copiloto; III. Si el piloto hubiese estado alejado de sus actividades por más de dos períodos de revalidación, además de cumplir los requisitos que fija la fracción anterior, deberá someterse a un examen práctico de suficiencia.

En los casos de las dos primeras fracciones anteriores si el poseedor de una licencia de piloto comercial es al mismo tiempo titular de certificados de capacidad, por lo que concierne a la naturaleza de vuelo, para recuperarlos deberá satisfacer los siguientes requisitos: I. Si se trata de un certificado de vuelo por instrumentos, para recuperarlo, deberá sustentar un examen práctico de suficiencia, de acuerdo con la fracción II inciso c), del art.21, al cual nos remitimos; II. Si se trata de un certificado para instructor de vuelo, someterse, al amparo de un permiso de capacitación, a un período de instrucción de vuelo de 10 horas, de las cuales no menos de ocho serán a doble comando bajo la dirección de un instructor; III. Si se trata de un certificado de vuelo rasante, deberá someterse, al amparo de un permiso de capacitación, a un período de familiarización de 10 horas en operaciones de aviación agrícola.

Las licencias del personal de tierra que no se hayan revalidado oportunamente, podrán recuperar su validez: I. Si el titular demuestra que reúne los requisitos del art.40 (RLPTA); II. Si el titular hubiese estado alejado de sus actividades durante el término de dos revalidaciones, deberá someterse, al amparo de un permiso de capacitación, a un período de familiarización de tres meses; III. Si el titular hubiese estado alejado de sus actividades por más de dos períodos de revalidación, además de cumplir los requisitos que fija la fracción anterior, deberá someterse a un examen práctico de suficiencia.

3.- **SUSPENSION Y REVOCACION.**- La autoridad competente podrá revocar o suspender los privilegios conferidos a su titular, cuando su aptitud física haya sufrido alguna alteración que lo inhabilite para el ejercicio de su profesión o especialidad, de acuerdo con los dictámenes médicos especializados en medicina de aviación. Las licencias podrán ser suspendidas o revocadas por las causas que establece la LVGC. (ver art.319 LVGC y apéndice 1 y 2 del RLPTA).

4.- **RESTRICCIONES.**- Los titulares de licencias y certificados de personal técnico aeronáutico, no podrán hacer uso de privilegios distintos de aquellos que les confiere este reglamento (RLPTA) y que hayan sido registrados en la licencia respectiva. (art.56 RLPTA).

CAPITULO IV

DEL REGIMEN DE LAS AERONAVES.

SUMARIO

1.-Definición y Clasificación. 2.-Del Certificado de Aeronavegabilidad. Libros de a Bordo. 3.-De la Nacionalidad de la Aeronave. Matricula de la Aeronave.

CAPITULO IV

DEL REGIMEN DE LAS AERONAVES.

1.- DEFINICION Y CLASIFICACION.- Se entiende por aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire. Asimismo, se entiende por aeronave, cualquier vehículo que por reacción del aire pueda sostenerse en la atmósfera, fuera de los límites de la reacción llamada efecto de superficie.

Así tenemos que la palabra "aeronave" designa a todos los globos, cometas, dirigibles y aviones. La palabra "globo", designa una aeronave ya cautiva, ya libre, que utilice un gas más ligero que el aire, como medio de sustentación en la atmósfera y no tenga ningún medio propio de propulsión. La palabra "dirigible", designa una aeronave que utilice un gas más ligero que el aire como medio de sustentación en la atmósfera, y que posea medios propios de propulsión. La palabra "avión" designa a todos los aeroplanos, hidroplanos o toda otra aeronave más pesada que el aire (helicópteros, planeadores, etc.) y que posea medios propios de propulsión. El aeroplano es la aeronave más pesada que el aire, propulsada mecánicamente, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo. El hidroplano será el aeroplano que tenga flotadores o barquilla, que le permita amarizar. El helicóptero es la aeronave más pesada que el aire, propulsada mecánicamente, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies rotatorias.

Generalmente a las aeronaves se les clasifica como aeronaves del Estado y aeronaves privadas. Tenemos que, "serán consideradas como aeronaves de Estado: a) las

aeronaves militares; b) las aeronaves exclusivamente dedicadas a un servicio de Estado, como el correo, las aduanas y la policía. Las demás serán reputadas aeronaves privadas". (art.30 CINA). La CAC en su art.II señala que "La presente convención se refiere exclusivamente a las aeronaves privadas"; y agrega en su art.III: "serán consideradas como aeronaves de Estado: a) las aeronaves militares y navales; b) las aeronaves exclusivamente afectas a un servicio del Estado (correo, aduanas y policía). Las demás serán consideradas aeronaves privadas". (igual sentido la sección 3 art.VIII CPACI).(idem art.3 parte I).

En contravención a lo señalado por los convenios ya citados, la Ley de Vías Generales de Comunicación establece en el párrafo segundo de su art.311 que: "Las aeronaves mexicanas se clasifican en aeronaves de Estado y aeronaves civiles. Son aeronaves de Estado las de propiedad de la federación, de los Estados, de los municipios o de los organismos públicos descentralizados. Todas las demás se consideran aeronaves civiles, ya sean de servicio público o de servicio privado. Las aeronaves civiles destinadas permanentemente a un servicio de Estado se considerarán aeronaves de Estado". La contravención que se señala surge de la diferencia de considerar, fuera de lo señalado por los convenios respectivos, como aeronaves de Estado, no a las que estén afectas a un servicio de Estado, sino a las que son propiedad del mismo y de sus organismos públicos descentralizados; sin embargo, ajustándose a lo señalado por dichos convenios, sí se establece que se reputarán aeronaves de Estado, las civiles destinadas permanentemente a un servicio de Estado.

2.- DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD. LIBROS DE A BORDO.- El certificado de aeronavegabilidad es el documento

oficial expedido por el Estado poseedor de la aeronave, en el que constan las condiciones de operatividad de la aeronave, así como las restricciones impuestas a las mismas. Estas condiciones, como se verá más adelante, siempre son mínimas. Como ya se indicó anteriormente, dichos certificados son válidos y reconocidos por los demás Estados contratantes.

Así tenemos que, "en la navegación internacional, toda aeronave deberá ir provista de un certificado de navegabilidad expedido o revalidado, en las condiciones establecidas en el Anexo B, por el Estado a cuya nacionalidad pertenece la aeronave". (art.11 CINA). (ver nota 1). "El certificado de navegabilidad... expedidos o revalidados por el Estado a cuya nacionalidad pertenece la aeronave, y establecidos conforme a las reglas fijadas...serán reconocidos válidos por los demás Estados".(art.13 CINA).

El mismo convenio señala en su art.19 que "Toda aeronave dedicada a la navegación internacional debe ir provista de: a) un certificado de matrícula; b) un certificado de navegabilidad; c) las patentes y licencias del Comandante, de los pilotos y de los tripulantes; d) la lista nominal de pasajeros, si transporta; f) libros de a bordo (diario de navegación, cuaderno de la aeronave, cartilla del motor, diario de señales. Ver nota 2); g) la licencia prevista, si está provista de aparatos radiotelegráficos". "Los libros de abordo deberán ser conservados durante dos años a contar de la última inscripción en ellos verificada". (art.20 CINA). (idem.art.X secc. 1 CPACI; art.29 parte 1 y art.31 del mismo ordenamiento).

Más abundante, la CAC señala en su art.XII que "Toda aeronave destinada a la navegación internacional, entre los Estados contratantes deberá estar provista de un

certificado de navegabilidad expedido por el Estado cuya nacionalidad posee la aeronave. La certificación dará testimonio ante los Estados en los cuales va a operar la aeronave, de que, según opinión de la autoridad que lo expide, la aeronave llena los requisitos de navegabilidad exigidos en los Estados mencionados en la certificación. El comandante de la aeronave tendrá siempre, bajo su custodia, el certificado, y lo facilitará para su inspección y verificación a los representantes autorizados del Estado que visite dicha aeronave. Aunque los Estados afirman el principio de que las aeronaves de cada uno de los Estados contratantes tienen libertad para emprender entre sí el comercio aéreo sin sujeción al sistema especial de licencias del Estado con el cual hacen el comercio, todos y cada uno de los Estados contratantes mencionados en el certificado de navegabilidad se reservan el derecho de rehusar reconocer como válido dicho certificado de navegabilidad de una aeronave extranjera, cuando una inspección hecha por una comisión debidamente autorizada del Estado, demuestre que al tiempo de la inspección la aeronave carece de condiciones razonables de navegabilidad conforme a los requisitos ordinarios de las leyes y reglamentos en dicho Estado, concernientes a la seguridad pública. En tal caso, dicho Estado puede rehusarle el permiso para proseguir el viaje a través de su espacio aéreo, hasta que, teniendo en consideración la seguridad pública, las condiciones de navegabilidad se declaren satisfactorias, y notificará inmediatamente su decisión al Estado cuya nacionalidad posee la aeronave y a la Unión Panamericana".

Por lo que concierne a los libros de a bordo, el art.X de la Convención se manifiesta, en forma general, en el mismo sentido que lo hace el art.19 del CINA, ya

reproducido y al que nos remitimos. (en igual sentido se expresa el art.X, secc.I CAC).

La sección 3 del art.X del CPACI estatuye, referente a los certificados de navegabilidad que "toda aeronave que se dedique a la navegación internacional estará provista de un certificado de navegabilidad expedido, o declarado válido, por el Estado en que esté matriculada". (ver art.107 y 98 ROAC).

La ley de Vías Generales de Comunicación, por su parte, nos indica en su Libro Cuarto, capítulo cuarto, artículos 316 al 318 inclusive, que "La Secretaría de Comunicaciones expedirá el certificado de navegabilidad como constancia de que la aeronave ha pasado las pruebas y el control técnico prescritos, para permitirle volar en condiciones de seguridad técnicamente satisfactorias. La obtención, suspensión y cancelación del certificado de navegabilidad estarán sujetos a los requisitos reglamentarios. Se presume, salvo prueba en contrario, que una aeronave con certificado vigente de navegabilidad ha partido en condiciones de vuelo técnicamente satisfactorias. Las aeronaves, motores y accesorios que se construyan, reparen o modifiquen, no podrán ser puestas en servicio sin aprobación de la Secretaría de Comunicaciones, de conformidad con el reglamento respectivo".

Así tenemos que, las aeronaves civiles nacionales sólo podrán volar en el espacio aéreo nacional cuando los certificados expedidos de matrícula y aeronavegabilidad en vigor, por la SCT así lo autoricen y dentro de las limitaciones que en los mismos se señalen. El certificado de aeronavegabilidad se obtendrá de acuerdo con lo establecido en el reglamento respectivo o en las normas que expedida para tal caso la SCT. Dicho certificado deberá llevarse siempre a bordo de las aeronaves colocándose en lugar visible en su interior. El certificado de

aeronavegabilidad tendrá la vigencia que establezca el reglamento respectivo o las normas que expida la SCT. Transcurrido el término podrá renovarse a solicitud del interesado antes de concluir su vigencia, siempre que las aeronaves conserven las condiciones de seguridad y aeronavegabilidad exigidas por la citada dependencia. El certificado de aeronavegabilidad podrá ser renovado o cancelado antes de su vencimiento por la SCT en el caso de que las aeronaves dejen de mantener las condiciones de seguridad y aeronavegabilidad exigidas por la citada dependencia.(arts. 6 al 10 inclusive RISPAC).

3.- DE LA NACIONALIDAD DE LA AERONAVE. MATRICULA DE LA AERONAVE.- Se ha señalado en el punto 1 del capítulo primero, que las licencias de los tripulantes de una aeronave tienen estrecha relación con la nacionalidad de la misma. El Estado que tiene bajo su bandera una aeronave, está capacitado legalmente para expedir las licencias de las tripulaciones y el certificado de aeronavegabilidad, en las condiciones y en los términos que señalan los convenios y convenciones ya señalados y su propia legislación. Los fundamentos jurídicos respecto a la nacionalidad y matrícula de la aeronave, ya han sido señalados anteriormente, por lo que en este punto veremos exclusivamente lo que la LVGC y sus reglamentos señalan al respecto.

Manteniendo el espíritu de los convenios y convenciones internacionales celebrados por el Gobierno Mexicano y que han sido ratificados por el Senado de la República y promulgados en el Diario Oficial de la Federación, tenemos que el régimen de nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles se rigen por las disposiciones siguientes:

I.- Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas.

II.- Ninguna aeronave podrá tener más de una matrícula.

III.- Para adquirir, modificar o cancelar la marca de nacionalidad o la matrícula de una aeronave mexicana se requiere cumplir con las formalidades establecidas por la ley. (LVGC).

IV.- Las aeronaves matriculadas en otro Estado podrán adquirir matrícula mexicana, previa cancelación de la extranjera.

V.- La inscripción de una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano y el otorgamiento de su matrícula le confieren la nacionalidad mexicana.

VI.- La inscripción de una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano podrá ser solicitada por el propietario de la aeronave o por quien tenga título para ello.

Inscrita la aeronave se otorgará la matrícula correspondiente y se expedirá el certificado de nacionalidad y matrícula que la identificará y probará su inscripción. (art.312 LVGC).

Sólo los ciudadanos mexicanos o las personas jurídicas mexicanas podrán inscribir en el Registro Aeronáutico Mexicano y matricular aeronaves destinadas a servicio público de transporte aéreo, o a servicio privado de trabajos aéreos de aerofotografía, aerotopografía y otros análogos. La cancelación de la matrícula de una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano implica la pérdida de su nacionalidad mexicana. (art.313 y 314 LVGC).

Toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula. Las marcas de nacionalidad para las aeronaves mexicanas serán las siglas "XA" para las de servicio público; "XB" para las de servicio privado y

"XC" para las de Estado. La SCT asignará a cada aeronave su marca de matrícula, la cual junto con la de nacionalidad, se fijará en la aeronave en la forma y con las características que determine el reglamento respectivo. Las aeronaves mexicanas que se utilicen en un servicio público de transporte internacional deberán ostentar, en la forma reglamentaria, la insignia nacional. (art.315 LVGC).

El registro de matrícula de una aeronave podrá cancelarse: a) a solicitud escrita del propietario de la aeronave o del titular del certificado de matrícula; b) por orden de la autoridad competente; c) en caso de destrucción o pérdida de la aeronave; d) cuando la aeronave no ilene las condiciones de navegabilidad reglamentarias; e) por el vencimiento del plazo, cuando esté sujeta a término la vigencia de la matrícula respectiva; f) por abandono de la aeronave; g) por cualquier otra causa que señalen los reglamentos. No podrá cancelarse el registro de matrícula de una aeronave sujeta a gravamen sin el consentimiento del acreedor. (art.373 LVGC. Igual sentido art.17 parte 1 del CPACI, remitirse).

CAPITULO IV

NOTAS.

1. CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD. ANEXO B CINA.

"Las condiciones principales exigibles para la entrega del certificado de navegabilidad son las siguientes:

10.- El proyecto de la aeronave en lo concerniente a la seguridad, estará conforme con determinados requisitos mínimos.

20.- Deberá hacerse por medio de vuelos de ensayo, que correspondan a ciertas condiciones mínimas, una demostración satisfactoria de las cualidades efectivas de vuelo de cada tipo de aparato sometido a examen; pero, una vez aprobado el tipo, los demás aparatos que ulteriormente se construyan sobre el mismo modelo, estarán dispensados de estas pruebas.

30.- En la construcción de toda aeronave deberá ser sometido a aprobación tanto lo que concierne a los materiales como a la mano de obra. La inspección de la construcción y de las pruebas deberá satisfacer determinados requisitos mínimos.

40.- Toda aeronave deberá ir provista de los instrumentos adecuados para la seguridad de la navegación.

50.- La comisión Iberoamericana de Navegación Aérea fijará ulteriormente el mínimo de las condiciones requeridas en los apartados 10 a 30, inclusive. Antes, cada uno de los Estados contratantes resolverá por sí las reglas de detalle, según las cuáles serán concedidos los certificados de navegabilidad y conservación de validez".

2. LIBROS DE A BORDO. ANEXO C CINA. SECCION I. DIARIO DE NAVEGACION.

"Este libro deberá ser llevado por toda aeronave, y contendrá los pormenores siguientes: a) categoría a la cual pertenece la aeronave; marcas de nacionalidad y matrícula; nombre y apellidos; nacionalidad y domicilio del propietario; nombre del constructor y carga útil de la aeronave (capacidad); b) además, en cada viaje: 1o. Los nombres, nacionalidad y domicilio del piloto y de cada uno de los miembros de la tripulación; 2o. El lugar, fecha y hora de partida, el itinerario seguido y todos los incidentes del viaje, incluso los aterrizajes".

SECCION II. CUADERNO DE LA AERONAVE.

"Este cuaderno no es obligatorio más que para las aeronaves empleadas en el transporte público de pasajero o de mercancías. Debe contener los datos siguientes: a) categoría a la cual pertenece la aeronave; marcas de matrícula y de la nacionalidad; nombre y apellidos, nacionalidad y domicilio del propietario, nombre del constructor y carga útil de la aeronave; b) tipo y número de serie del motor, tipo de hélice con el número, peso y diámetro, así como el nombre del fabricante; c) tipo del aparato T.S.H. montado sobre la aeronave; d) cuadro en el que se den al personal responsable del funcionamiento y de la conservación de la aeronave todas las instrucciones útiles para arreglo de la cédula o de la suspensión; e) informes técnicos completos y detallados sobre el servicio anterior de la aeronave; incluso todas las pruebas de recepción, la revisión y substitución de piezas, reparaciones y todos los trabajos del mismo género".

SECCION III. CARTILLA DEL MOTOR.

"Esta cartilla no es obligatoria más que para los motores instalados en aeronaves destinadas al transporte público de pasajeros o de mercancías. Para cada motor

deberá existir y le acompañará siempre una cartilla especial, que contendrá los datos siguientes: a) tipo de motor, número de serie, nombre del constructor, potencia y régimen normal máximo del motor, fecha de fabricación y fecha de la entrada en servicio; b) marca de la matrícula y tipo de aeronave en la que se ha instalado el motor; c) informes técnicos completos y detallados sobre el servicio anterior del motor, incluso todas las pruebas de recepción, el número de horas de trabajo ya hechas, las revisiones, substituciones, reparaciones y todos los trabajos del mismo género".

SECCION IV. DIARIO DE SEÑALES.

"Este libro es sólo obligatorio para las aeronaves dedicadas al transporte público de pasajeros o mercancías. Debe contener los particulares siguientes; a) categoría de la aeronave, marcas de nacionalidad y de matrícula; nombre, apellidos, nacionalidad y domicilio del propietario; b) lugar, fecha y hora de transmisión o de recepción de cualquier señal; c) nombre o indicación de toda persona o de toda estación a quienes se haya dirigido o de quien se haya recibido alguna señal".

CAPITULO V

DE LA OPERACION EN EL ESPACIO AEREO MEXICANO.

SUMARIO

1.-De los Sistemas de Vuelo: A) Vuelos por Reglas Visuales (VFR); B) Vuelos por Reglas Instrumentos (IFR); C) Reglas Generales de Vuelo. (VFR/IFR); I. Protección de Personas y Propiedades; II. Prevención de Colisiones; III. Información de Vuelos; IV. Del Control de Tránsito Aéreo. 2.-Los Servicios de Tránsito Aéreo: A) Servicios de Información de Vuelo y Alerta; B) Servicios de Control de Tránsito Aéreo; C) El Procedimiento Radar. 3.-La Operación de las Aeronaves Civiles: A) Operaciones de Vuelo; B) Límites de Operación.

CAPITULO V

DE LA OPERACION EN EL ESPACIO AEREO MEXICANO.

1.- DE LOS SISTEMAS DE VUELO.- La aeronavegabilidad de la aeronave, en casi todo el mundo, se rige por reglas de carácter internacional establecidas y aprobadas en diversas convenciones y convenios, existiendo un organismo denominado la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), dependiente de la ONU, que emite normas y procedimientos con carácter general y uniforme, lo que ha permitido, hasta la fecha sostener en el mundo occidental la uniformidad de procedimientos y sistemas, facilitando la operación en vuelo, el control y las demás actividades generales en materia aeronáutica.

Se había señalado anteriormente, sin hacer hincapié en ello, que lo hasta aquí estudiado se refiere única y exclusivamente a al aviación civil, haciendo exclusión por ende de la aviación militar, que no es objeto de este estudio y cuyo sistema de vuelos y control de tránsito difiere de Estado a Estado. Sin embargo, es imposible pretender el crear para dichas aeronaves un espacio aéreo exclusivo o restringir sus operaciones en el territorio de un Estado, por lo que, se emiten reglas especiales de sujeción de dichas operaciones al ordenamiento civil, para evitar conflictos de control de tránsito y evitar colisiones. Nuestro país no es la excepción y así tenemos que "los pilotos de las aeronaves militares y de la Armada de México también se sujetarán a las disposiciones de este reglamento" (RTA). Cuando las necesidades de las operaciones militares o navales por órdenes expresas de la SDN o Marina lo ameriten, podrán apartarse de este reglamento, previa efectiva coordinación con los Servicios de Tránsito Aéreo cuando se opere en espacio aéreo controlado; y con las

autoridades aeronáuticas que correspondan fuera de espacio aéreo controlado, a efecto de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas". (art.2 RTA).

La operación de las aeronaves en vuelo en el espacio aéreo mexicano y de los servicios de control de tránsito aéreo se encuentran reglamentadas por el Reglamento de Tránsito Aéreo, señalando que "las disposiciones de este reglamento son de observancia obligatoria para los pilotos que operen aeronaves en el espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos y dentro de la región de información de vuelo (FIR) de la República Mexicana y, en su caso, para propietarios y poseedores que operen o exploten aeronaves en los términos de la LVGC". (art.1 RTA).

La aeronavegabilidad (operación de las aeronaves en el área de maniobras de los aeródromos como durante el vuelo) se rige por dos sistemas fundamentales de vuelo, amén de las reglas aplicables a ambos; dichos sistemas son observados por los pilotos y controladores, teniendo cada uno de ellos, diversas responsabilidades en cuanto a su ámbito de ejercicio. Estos sistemas son los denominados Reglas de Vuelo Visual (VFR) y las Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR).

A) VUELOS POR REGLAS VISUALES (VFR).- Al vuelo VFR se le define como la navegación aérea efectuada de acuerdo con las reglas de vuelo visual. VFR son las siglas que se utilizan para designar las reglas de vuelo visual. Gramaticalmente se entiende por visual el adjetivo perteneciente a la vista, como medio o instrumento para ver. La vista es el sentido corporal con que se perciben los objetos mediante la acción de la luz. De esta manera, el vuelo visual es la navegación aérea que se efectúa por

medio de la vista percibiendo los objetos, tanto terrestres como aéreos.

Las reglas que rigen este tipo de navegación aérea, se encuentran contenidas en diversos ordenamientos jurídicos, y básicamente se refieren a la navegación que efectúa una aeronave en la cual el piloto al mando de la misma, se conduce en todo tiempo de vuelo con referencia visual sobre los objetos existentes en la ruta y el tráfico aéreo, bajo condiciones meteorológicas que lo permitan.

El Reglamento de Tránsito Aéreo en su capítulo III artículos 68 a 74 inclusive, dispone las reglas de vuelo visual (VFR) señalando que, para realizar vuelo VFR las aeronaves se mantendrán a una distancia de las nubes y en condiciones de visibilidad igual o superior a las indicadas a continuación (estas distancias y condiciones de visibilidad son mínimas, es decir, por abajo de ellas, no puede haber vuelo VFR): I. dentro de aerovías y espacios aéreos controlados (visibilidad en vuelo: 5MN; distancia entre nubes: 2000ft. por encima, 1000ft. por debajo verticalmente y 1MN horizontalmente); II. fuera de aerovías y áreas de control (visibilidad: 3MN; distancia entre nubes: igual al anterior); III. fuera de aerovías y áreas de control, operando a/o abajo de 1000ft. de altura sobre el terreno (visibilidad 1MN; libre de nubes y con referencia visual con la superficie del terreno; los helicópteros pueden volar con visibilidad menor, si su velocidad permite observar el tránsito o cualquier obstáculo con tiempo suficiente para evitar colisiones).

Se sigue señalando que, excepto cuando lo autorice la dependencia de control de tránsito aéreo apropiada, las aeronaves en vuelo VFR no despegarán o aterrizarán en un aeródromo, ni entrarán al circuito de tránsito del mismo, cuando en dicho aeródromo: I. el techo sea inferior a

1500ft. o; II. la visibilidad en tierra sea menor a 5MN. A menos que la autoridad competente lo autorice, las aeronaves en vuelo VFR no operarán: entre la puesta y la salida del sol (vuelo nocturno); durante cualquier otro período de tiempo que sea prescrito por la autoridad competente y a/o arriba del nivel de vuelo 200. (Esto hace referencia a una altitud de 20000 pies).

Los vuelos VFR efectuados en vuelo horizontal de crucero a/o arriba de 2000ft. sobre tierra o agua, o a una referencia más alta, se realizarán de acuerdo con los niveles de crucero establecidos, excepto cuando la autoridad competente prescriba otra cosa con respecto a vuelos VFR que se efectúen dentro del espacio aéreo controlado.

Las aeronaves que operen de acuerdo con las reglas de vuelo visual, pueden cambiar a las reglas de vuelo por instrumentos si comunican dicho cambio a través de un plan de vuelo actualizado y obtienen el permiso de los servicios de tránsito aéreo, antes de proseguir IFR en el espacio aéreo controlado.

Los vuelos VFR solamente se efectuarán y autorizarán cuando las condiciones de techo y visibilidad cumplan con los valores señalados tanto en la ruta como en el aeródromo de destino, o sean superiores a dichos valores. Las condiciones meteorológicas, pronosticadas o notificadas a lo largo de la trayectoria de vuelo, deberán ser condiciones de cielo medio nublado, o mejor.

El piloto al mando de la aeronave será responsable de conservar su propia separación de otro tránsito aéreo, cuando vuele en condiciones meteorológicas visuales, dentro o fuera de áreas o zonas de control, aún cuando opere conduciendo la aeronave conforme a un plan de vuelo IFR aprobado.

Por su parte, y corroborando lo hasta aquí asentado, el Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles indica que "no se iniciará ningún vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo visual (supra), a no ser que los últimos informes meteorológicos, o una combinación de los mismos y de los propósitos (sic. debería ser "pronósticos"), indiquen que las condiciones meteorológicas en el aeropuerto o aeródromo de destino y a lo largo de la ruta, o en aquella parte de la ruta por la cual vaya a volarse de acuerdo con estas reglas, son y continúan siendo tales, que permitan realizarlo felizmente"(art.26)

B) VUELOS POR REGLAS INSTRUMENTOS (IFR).- Al vuelo IFR se le define como la navegación aérea efectuada de acuerdo con las reglas por medio de instrumentos. IFR son las siglas que se utilizan para designar las reglas de vuelo por instrumentos. Por "instrumento" se entiende el conjunto de diversas piezas combinadas adecuadamente para que sirva con determinado objeto en el ejercicio de las artes y oficios. Generalmente, dichos instrumentos, en casi todos los aviones (o aeronaves) son: los que controlan y operan: el tren de aterrizaje, controles de vuelo (elevadores, alerones, etc), los del grupo del motor (si lo tiene), sistema de combustible (si lo carga), sistema eléctrico, sistema hidráulico, aire acondicionado (interior, si lo tiene) presurización y oxígeno (si lo tiene) antihielo, luces, aviónica, radios, radares, etc. (El capítulo V -equipo de radio de la aeronave- y capítulo VI -equipo complementario de la aeronave- del ROAC señalan más ampliamente el mismo. Remítase).

Respecto de dichas reglas, el RTA en su capítulo IV, arts. 75 al 93 inclusive nos señala lo siguiente: "en cualquier caso en que no se puedan observar las reglas de vuelo visual (VFR), el piloto está obligado a seguir las

reglas de vuelo por medio de instrumentos (IFR)". En este tipo de vuelo, la referencia "visual" del piloto al mando de la aeronave o pilotos, se conducirá en todo momento a las marcaciones que sean señaladas por sus instrumentos (altímetro, VOR/DME, T básica, etc.) independientemente de que, si las condiciones de tiempo lo permiten, pueda observar objetos existentes en la ruta y el tráfico aéreo.

Los vuelos nocturnos quedan sujetos a todas las disposiciones que regulen los vuelos por instrumentos, exceptuándose lo referente al aeropuerto alternativo y los ascensos y descensos, desde o la altitud de crucero, dentro de un radio no mayor a 10MN del aeródromo de que se trata. Las aeronaves que vayan a efectuar este tipo de vuelo, deberán estar dotadas de los instrumentos adecuados y de los sistemas de radionavegación y comunicación apropiados a la ruta propuesta de vuelo.

Otras reglas que se determinan para este tipo de vuelo son: excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, ninguna aeronave en vuelo IFR, volará a una altitud menor a lo largo de las aerovías o rutas a las mínimas establecidas y publicadas por la autoridad competente y fuera de aerovías y rutas, a una altitud igual o superior (sic: debe ser inferior) a 2000ft. de altura sobre el obstáculo de mayor elevación en un radio de 10MN de la aeronave si se encuentra dentro del alcance de radioayudas que le permitan verificar con frecuencia y precisión su posición.

Si ha de cambiar de altitud dentro de aerovías o rutas nacionales, ésto se hará inmediatamente después de haber pasado la facilidad de navegación o antes de la facilidad a fin de pasarla a la altitud mínima de cruce publicada para la misma.

Si operan IFR a 2000ft. o más, sobre el terreno o agua en vuelo nivelado fuera de espacio aéreo controlado,

deberán volar a un nivel de crucero apropiado a su derrota; si operan IFR dentro de espacio aéreo controlado volarán al nivel de crucero especificado por los servicios de control de tránsito aéreo. Para efectuar un vuelo de ruta IFR, el piloto al mando del mismo deberá cumplir con las disposiciones del plan de vuelo presentado y aprobado. El plan de vuelo podrá cancelarse dentro del espacio aéreo controlado, informando previamente a los servicios de control de tránsito aéreo, a menos que ocurra una falla de comunicación y pueda completar el vuelo de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

Cuando una aeronave opere IFR y se encuentre volando en condiciones VHC (condiciones meteorológicas de vuelo visual), no cancelará su vuelo IFR, a menos que prevea que el vuelo continuará por un período de tiempo razonable en esas condiciones meteorológicas y tenga el propósito de proseguir en esas condiciones.

Las aeronaves que se conduzcan IFR y se vean precisadas a desviarse de la ruta proyectada, deberán: dentro de espacio aéreo controlado, pedir la autorización correspondiente; fuera de espacios aéreos controlados notificarlo a la estación aeronáutica más cercana con la que tenga comunicación. "Los cambios de vuelo VFR a IFR o viceversa, fuera de espacio aéreo controlado deberán notificarse a la estación aeronáutica más próxima, con la cual se encuentre en comunicación".

En ascensos y descensos IFR se observarán los procedimientos aprobados por la autoridad competente para los aeródromos de que se trata (publicación PIA). Los mínimos meteorológicos para todos los aeropuertos serán señalados por la autoridad competente (PIA). Dichos mínimos son de observancia obligatoria, pero pueden especificarse por los operadores valores superiores a esos mínimos, únicamente para su uso particular.

Todas las aeronaves en vuelo IFR, que operen dentro de áreas o a lo largo de las rutas, fuera de espacio aéreo controlado deberán observar los procedimientos especificados por la autoridad competente publicados a través de los medios de información respectivos (PIA). Además, deberán mantenerse a la escucha en las frecuencias apropiadas y establecer cuando sea necesario comunicación en ambos sentidos con los servicios de tránsito aéreo correspondientes o con las estaciones aeronáuticas que se encuentren a lo largo de su ruta de vuelo.

Las aeronaves que operen IFR fuera de espacio aéreo controlado y dentro de las regiones de información de vuelo con servicio de asesoramiento de tránsito aéreo, deberán cumplir con los mismos procedimientos que se aplican en los vuelos controlados exceptuando lo referente al plan de vuelo y sus cambios, que no están sujetos a permiso y que el servicio de asesoramiento sólo se proporcionará con respecto al tránsito esencial, por sugerencias. "Será responsabilidad del piloto al mando de la aeronave decidir si seguirá o no el asesoramiento sugerido, así como el comunicar su decisión sin demora. Deberá establecer comunicación directa con la dependencia autorizada de suministrar los servicios de asesoramiento de tránsito aéreo de que se trate".

Es obligatorio para todos los vuelos IFR, hacer uso de los servicios de asesoramiento de tránsito aéreo dentro de las regiones de información de vuelo que correspondan.

Por su parte el ROAC estipula que: "no se iniciará ningún vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por medio de instrumentos, a no ser que la información meteorológica disponible indique que las condiciones meteorológicas en el aeropuerto o aeródromo de aterrizaje propuesto serán, a la hora prevista de llegada por lo menos, las mínimas meteorológicas stables o con

tendencia a mejorar) indicadas para dicho aeropuerto o aeródromo en el manual de operaciones".(art.27). Continúa, "no se iniciará ningún vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, a no ser que la información meteorológica disponible indique que las condiciones meteorológicas (estables o con tendencia a mejorar) en el aeropuerto o aeródromo de alternativa, sean a la hora prevista de llegada las correspondientes a vuelo visual, indicadas en el manual de operaciones para tal aeropuerto o aeródromo. En caso de que éstas condiciones no sean las indicadas, se señalarán dos aeropuertos o aeródromos alternativos".(art.28).

C) REGLAS GENERALES DE VUELO (VFR/IFR).- Las reglas generales de vuelo son aplicables tanto a los vuelos VFR como a los IFR y se encuentran contenidas en el Capítulo II del Reglamento de Tránsito Aéreo subdivididas en cuatro apartados (arts. 8 al 67 inclusive). A continuación haremos una breve exposición del contenido de dichas reglas por apartado.

1.- PROTECCION DE PERSONAS Y PROPIEDADES.-

Se señala que ninguna aeronave deberá conducirse negligentemente o temerariamente, de manera que ponga en peligro la vida y propiedad ajena o que perjudique a terceros. Excepto cuando sea necesario para despegar o aterrizar o cuando se tenga permiso de la autoridad competente, las aeronaves no volarán: sobre aglomeraciones de edificios, ciudades, pueblos o lugares habitados o sobre reunión de personas al aire libre, a menos que vuelen a una altura que permita, en caso de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro (no menos de 1000ft. sobre el obstáculo más alto en un radio de 2000ft. de la aeronave); en lugares distintos a una altura no menor de 500ft. sobre

tierra o agua; los helicópteros pueden volar a una altura menor de las señaladas, operando sin poner en peligro la seguridad de las personas o bienes en la superficie.

Se prohíbe el vuelo en zonas señaladas como zonas prohibidas por el Ejecutivo Federal; está prohibido volar sobre zonas peligrosas o restringidas; en vuelo, no se hará ningún lanzamiento o rociado (los dos anteriores, excepto si se obtiene permiso); no se hará ningún salto en paracaídas, excepto en casos de emergencia o a menos de estar autorizado para ello; los vuelos de aerofumigación requieren autorización de la autoridad competente y se llevarán a cabo exclusivamente en las regiones agrícolas para las cuales fueron autorizados, éstos vuelos se registrarán por sus reglas especiales, pero, si no se encuentran realizando operaciones de fumigación, acatarán lo dispuesto por el Reglamento; no se podrá remolcar aeronaves u objetos por aeronaves si no se hace de acuerdo con los requisitos prescritos; se prohíbe la operación a bordo de cualquier aparato electrónico portátil que pueda causar interferencia a los sistemas de navegación o comunicación (la vigilancia de ello es por cuenta del concesionario o del piloto al mando).

Para efectuar vuelos acrobáticos, sóloamente un piloto ocupará la aeronave y no se podrán efectuar: sobre ciudades, pueblos, lugares habitados o reuniones de personas al aire libre; en aerovías o rutas nacionales, espacio aéreo controlado o aeródromo; a menos altura o igual a 3000ft. sobre la tierra o agua; si no hay condiciones meteorológicas positivas VFR y fuera de las horas de luz solar; deberán cumplir cualquier otro tipo de restricción que para seguridad operacional determine la autoridad competente.

II.- PREVENCIÓN DE COLISIONES.- En este apartado se fijan las reglas respecto a la vigilancia en vuelo, el derecho de paso, el alcance, las condiciones simuladas de vuelo por instrumentos, las relativas al tránsito de aeródromo y las prevenciones de colisión de aeronaves que se aproximen a una embarcación operando en el agua.

Respecto de las primeras se señala que "todo piloto al mando de una aeronave, cuando las condiciones meteorológicas se lo permitan, mantendrá una vigilancia visual durante todo el tiempo de vuelo a fin de establecer la separación reglamentaria con respecto de otras aeronaves". Sólo cuando sea necesario para aterrizar o despegar en pistas paralelas ninguna aeronave se acercará a otra a menos de 2000ft. en el plano horizontal y a 500ft. en el plano vertical en cualquier momento del vuelo. Las aeronaves civiles necesitan autorización expresa de la autoridad competente, para realizar vuelos en formación.

En cuanto a las segundas "toda aeronave cederá el paso a otra que se encuentre en estado de emergencia". "Cuando dos aeronaves se aproximen de frente o casi de frente y exista peligro de colisión, cada una alternará su rumbo hacia la derecha". La aeronave que tenga derecho de paso mantendrá su rumbo y velocidad, pero no queda eximido el piloto al mando de ella de la responsabilidad de tomar acciones para evitar colisiones; se evitará pasar por encima, debajo o cruzar por delante de otra aeronave, a menos que lo haga a suficiente distancia y observando todas las medidas de seguridad que dicha maniobra reclama. Si dos aeronaves están convergiendo aproximadamente a la misma altitud, la que tenga a la otra a su derecha, cederá el paso, excepto: los helicópteros y aviones cederán el paso a los dirigibles, globos y planeadores; los dirigibles a los

globos y planeadores; las propulsadas por motor, a las que vayan remolcando a otras o a otros objetos.

El problema de alcance se resuelve de esta manera: "si una aeronave es alcanzada por otra tendrá el derecho de paso y la aeronave que alcance, se mantendrá fuera de la trayectoria de la primera, cambiando su rumbo a la derecha (ascendiendo, descendiendo o en vuelo horizontal). Ningún cambio subsiguiente en la posición relativa de ambas aeronaves eximirá de esta obligación a la que esté alcanzando a la otra, hasta que la haya pasado o dejado atrás por completo". "Las aeronaves en vuelo y también las que estén esperando en tierra o agua, cederán el paso a otras aeronaves que estén aterrizando o efectuando su aproximación final para aterrizar".

"Cuando dos o más aeronaves se aproximen a un aeródromo para aterrizar, la que está a mayor altitud cederá el paso a las que estén más abajo, pero ésta últimas no se valdrán de esta regla para cruzar por delante de otra que esté efectuando su aproximación final, ni para alcanzarla". En horas nocturnas y otros periodos de tiempo que prescriba la autoridad competente todas las aeronaves que vuelen u operen en áreas de maniobras de un aeródromo ostentarán sus luces.

Respecto de las condiciones simuladas de vuelo por instrumentos se especifica que no se conducirá una aeronave en estas condiciones a menos que esté provista de doble mando funcionando; un piloto autorizado deberá ocupar el puesto de mando y mantener la vigilancia visual en todo momento del vuelo; se haya obtenido previamente la autorización de los servicios de tránsito aéreo; y se efectúe en condiciones meteorológicas visuales (VMC).

En cuanto a la penúltima, las aeronaves que operen en un aeródromo o en sus cercanías, tanto si se encuentran o no en una zona de tránsito deben observar el tránsito del

aeródromo para evitar colisiones; ajustarse al circuito de tránsito o evitarlo; realizar todos los virajes a la izquierda, a menos que se le indique lo contrario; aterrizar y despegar contra el viento preferiblemente; mantener contacto con los servicios de control de tránsito aéreo visualmente o por radio; para aterrizar seguir una línea recta cuando menos los últimos 1500ft. de aproximación final; después de despegar cambiar rumbo hasta alcanzados los 3000ft. sobre el terreno; efectuar rodaje a una velocidad que permita evitar colisiones; no efectuar aproximaciones directas en aeródromos no controlados.

Se señalan asimismo, las prevenciones de colisión de aeronaves que se aproximen a una embarcación operando en el agua, previniendo que cuando una aeronave tenga a otra a su derecha o una embarcación, le cederá el paso a suficiente distancia; las que se aproximen de frente o casi de frente a otra, o a una embarcación, virará su rumbo a la derecha; las que alcancen a otras o a una embarcación se mantendrán fuera de la trayectoria de la primera cambiando su rumbo a la derecha, siguiendo la regla ya señalada anteriormente para este caso; toda aeronave que amarice o despegue se mantendrá en cuanto sea factible, alejada de todas las embarcaciones y evitará obstruir su navegación. Se siguen las mismas reglas para la ostentación de luces, excepto cuando "se encuentren en una área especialmente exenta de esta obligación, no se podrán ostentar las luces si éstas pueden confundirse con las luces reglamentarias". Todas las aeronaves en el agua, además de las disposiciones estipuladas por el RTA se regirán por el Reglamento Internacional para la Prevención de Abordajes en el Mar.

III.- INFORMACION DE VUELOS.- Este apartado se refiere a la regulación de la existencia previa de un plan de vuelo, altimetría y notificaciones de posición de

la aeronave. Respecto de la primera tenemos que "antes de iniciar un vuelo de ruta, el piloto al mando de la aeronave, presentará para su aprobación ante la autoridad competente, dependencia autorizada o dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo, un plan de vuelo formulado de acuerdo al apéndice correspondiente". (apéndice B RTA).

Todo plan de vuelo deberá presentarse antes de salir o de realizar: cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de control de tránsito aéreo; cualquier vuelo IFR dentro de espacio de asesoramiento e información de vuelo o dentro de otras áreas según lo requieran los servicios de tránsito aéreo; cualquier vuelo de ruta VFR a fin de facilitar los servicios de alerta y de búsqueda y salvamento. La aprobación de dicho plan no exime al piloto de la responsabilidad de cumplir con las disposiciones reglamentarias aplicables al vuelo.

Será responsabilidad del representante de la autoridad competente, dependencia autorizada o apropiada, suministrar toda la información pertinente respecto del plan de vuelo aprobado a los servicios de tránsito aéreo. Se indica que las señales de urgencia y socorro y las visuales de advertencia, así como las de tránsito de aeródromos, serán las especificadas por el apéndice del reglamento correspondiente a señales.

Se señala para la altimetría que "toda aeronave en vuelo VFR o IFR observará los procedimientos de reglaje altimétrico, contenidos en el apéndice correspondiente del reglamento en su parte relativa a altimetría.

Y para la última, "toda aeronave en vuelo notificará su posición sobre cada punto de notificación obligatorios designados por la autoridad competente (vuelos IFR a/o abajo de 18000ft. de altitud; vuelos VFR o IFR a/o arriba de nivel de vuelo 200). Toda aeronave cualquiera que sea su

tipo de vuelo notificará su posición cuando menos cada cuarenta y cinco minutos de vuelo si va a/o arriba nivel de vuelo 200, fuera de espacio aéreo controlado, aerovías o rutas establecidas. A cada uno de los informes de posición, corresponderá el de condiciones meteorológicas significativas que hayan sido pronosticadas, así como cualquier otro dato relativo a la seguridad del vuelo o que se haya solicitado por el servicio de control de tránsito aéreo.

IV.- DEL CONTROL DE TRANSITO AEREO.- Este apartado es el más extenso, por cuanto la diversidad de reglas que contiene. Se refiere en forma extensa a los vuelos controlados, prioridades, permisos de control de tránsito aéreo, situaciones de emergencia, tránsito de un aeródromo, una subclasificación de los vuelos VFR denominada "vuelos VFR especiales", cambios en el plan de vuelo y otras consideraciones respecto a la información de posición, fallas de comunicación en ambos sentidos y las medidas a tomar en ruta, altitud, ascenso, abandono de espera y descenso; y por último reglas sobre descarga de combustible.

Para realizar un vuelo controlado o una parte del mismo, deberá anteriormente obtenerse el permiso de control de tránsito aéreo respectivo y se solicitará a través de las frecuencias de comunicación aire-tierra. Si alguna aeronave ha solicitado permiso que implique prioridad, explicará a la autoridad competente la necesidad de dicha prioridad (existe un reglamento respecto de las prioridades, remitirse). El permiso de control de tránsito aéreo es válido únicamente dentro de las áreas y zonas de control y los pilotos conducirán las aeronaves de acuerdo con las autorizaciones e instrucciones que hayan recibido. Si por situaciones de emergencia, el piloto se ve obligado

a apartarse de ellas, informará inmediatamente al control de tránsito aéreo y si es necesario obtendrá una nueva autorización. "Ningún piloto entrará a una zona de control o área o a cualquier otro espacio aéreo controlado, ni iniciará un vuelo o cualquier maniobra IFR dentro de ellos, sin haber obtenido autorización para tal efecto de la dependencia apropiada de los servicios de control de tránsito aéreo". Se autoriza el empleo del idioma inglés por parte de los servicios de tránsito aéreo con los pilotos que desconozcan el idioma español. Respecto a las "unidades de medida" se ajustarán a lo estipulado en el apéndice correspondiente del reglamento.

Si una torre de control de aeródromo está en servicio, las aeronaves que formen parte del tránsito de dicho aeródromo, están obligadas a: a) mantener una escucha constante de las frecuencias de la torre, o si no es factible, establecer vigilancia visual para recibir indicaciones por medio de señales de luces; b) obtener una autorización previa (radio o señales luminosas) para iniciar y realizar maniobras de rodaje, despegue o aterrizaje o cualquier otra relacionada con las anteriores; c) proceder conforme a las instrucciones recibidas por radio o señales luminosas; d) acusar de recibo de las instrucciones recibidas (por radio o señales luminosas). Se permite los vuelos nocturnos si existe el servicio de control de aeródromo y se puede mantener, en forma directa radio comunicación con dicho servicio.

Se regulan los denominados "vuelos VFR especiales", sujetos a que si las condiciones de tránsito aéreo lo permiten, la torre de control puede autorizar la operación de las aeronaves con plan de vuelo VFR, dentro de su zona de control, si las condiciones meteorológicas locales son inferiores a las prescritas para vuelo visual (ver supra) si estas operaciones cumplen con: visibilidad no menor a

IMN; se proporcione separación reglamentaria con otros tráficos conocidos; la aeronave esté equipada y pueda mantener radiocomunicación directa con la torre de control hasta que notifique que prosigue VFR; y el vuelo se realice fuera de nubes, lo que será responsabilidad del piloto al mando de la aeronave.

"La autoridad competente podrá restringir, suspender o prohibir todos los vuelos VFR o IFR, en cualquier parte del espacio aéreo nacional, si por condiciones especiales así lo estima conveniente. Asimismo, los servicios de tránsito aéreo podrán restringir o suspender temporalmente cualquier tipo de operación aeronáutica, cuando las condiciones de tránsito así lo requiera". (Acuérdese que se dijo en capítulos anteriores, que esta restricción no es puesta dentro de los límites de capacidad de la licencia de controlador; se desprende de esta lectura que la autoridad deja a juicio del propio controlador el establecer su limitante, lo cual es bastante peligroso tanto para él mismo, como para el tráfico existente, ya que normalmente uno no reconoce sus propias limitaciones).

Las aeronaves que cambien su plan de vuelo, deberán apegarse al plan de vuelo actualizado o a la parte aplicable del plan de vuelo actualizado, presentando previamente el mismo para un vuelo controlado, a menos que se presente una situación de emergencia o se haya solicitado un cambio y se haya conseguido la autorización respectiva. En los casos en que un vuelo controlado se desvíe inadvertidamente de su plan de vuelo actualizado deberán rectificar rumbo para volver a su derrota original y notificará un nuevo estimado a su siguiente punto de reporte si estima una diferencia de más-menos 5 minutos mayor sobre el tiempo que dió. Si se cambia el plan de vuelo original, se deberá de dar la información que se especifica en el art.58 del RTA y al cual nos remitimos. Constituye un cambio significativo en el plan de vuelo

original y como tal deberá notificarse el cambio de la autonomía o número de personas a bordo, si varía la hora de salida.

Se señala que toda información de posición deberá hacerse con la "veracidad que implica la responsabilidad de su propia operación y con la exactitud requerida para la eficiencia de los servicios de tránsito aéreo". La aeronave en vuelo controlado que haya aterrizado, tan pronto como sea posible informará a los servicios de control, a fin de cancelar el servicio respectivo; se deberá mantener a la escucha en las frecuencias apropiadas de los servicios de tránsito aéreo correspondientes y deberá establecer con el mismo comunicación (en ambos sentidos); si fallara la comunicación (en ambos sentidos), deberá observar las disposiciones del art.63 según sea el tipo de vuelo que viene desarrollando. (ver nota 1). En esta caso, los servicios de control de tránsito aéreo se proporcionarán en la creencia de que el piloto está operando de acuerdo a lo previsto por dicho artículo.

Se dispone, y ésto es muy importante, que "en todos los casos de emergencia, incluyendo las derivadas por falla de comunicación en ambos sentidos, y las no previstas por el presente reglamento (RTA), los pilotos harán uso de su buen juicio en cualquier acción o decisión que tomen, e informarán por escrito a la autoridad competente de las causas que originaron la emergencia y las decisiones tomadas".

Toda aeronave que requiera descargar combustible, informará a los servicios de control de tránsito aéreo a efecto de que se le designe una área apropiada para dicha maniobra. Dichos servicios informarán al demás tráfico de la hora de inicio y término de la descarga y protegerá la zona de descarga.

2.- **LOS SERVICIOS DE TRANSITO AEREO.**- Habíamos señalado en el apartado A) del punto 2 del Capítulo II que el control de tránsito aéreo se efectúa por una persona física denominada genéricamente como controlador y que el servicio de tránsito aéreo puede ser proporcionado por una persona moral u organismo público (servicio concesionado anteriormente a RAHSA y en la actualidad prestado por el organismo público desconcentrado SENEAM). Esto sólo obedece a consideraciones de tipo político, que no son materia de este estudio.

También vimos en dónde y qué función desarrollan los controladores, ahora corresponde ver qué es el servicio de control de tránsito aéreo. Ya hemos visto también quién lo puede proporcionar o quién lo proporciona (para mayor referencia ver el capítulo I punto 3). Servicio de tránsito aéreo es la expresión genérica que se aplica según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo y control de tránsito aéreo.

Sabiendo lo anterior tenemos que el servicio de información de vuelo es el servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos. El servicio de alerta no es definido por ninguno de los reglamentos de la LVGC en materia aeronáutica, sin embargo, se indica que alertar es dar aviso rápido al centro coordinador de salvamento o al organismo de control respectivo, de cualquier accidente aéreo, indicando las radiofrecuencias que deben escucharse constantemente para iniciar la búsqueda y el salvamento. La dependencia designada por la autoridad competente para que realice la función de alerta, se denomina centro de alerta. La dependencia establecida por la autoridad competente para iniciar, coordinar y completar la búsqueda y el salvamento

en una zona determinada, se le denomina centro coordinador de salvamento.

El servicio de asesoramiento de tránsito aéreo es la información y asesoramiento que se suministra para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelo IFR.

Tenemos que el servicio de control de tránsito aéreo es el servicio suministrado para permitir el movimiento seguro, ordenado y expedito del tránsito aéreo. Incluye los servicios de control de tránsito de aeródromo, aproximación y área. El servicio de control de tránsito de aeródromo, es el servicio de control de tránsito aéreo suministrado por una torre de control de aeródromo, a las aeronaves que operan en el área de maniobras o en las proximidades de un aeródromo. El servicio de control de aproximación, es el servicio de tránsito aéreo suministrado por una dependencia de control, en una área terminal a las aeronaves IFR de llegada, de salida y en ocasiones a las aeronaves VFR. El servicio de control de área, es el servicio de control de tránsito aéreo, suministrado por los centros de control a las aeronaves con plan de vuelo IFR cuando operan en áreas de control.

El Reglamento de Tránsito Aéreo en su capítulo V titulado "Servicios de Tránsito Aéreo", clasifica a dichos servicios en: I. Servicios de control de tránsito aéreo; y II. Servicios de información de vuelo y alerta. (art.94).

A) SERVICIOS DE INFORMACION DE VUELO Y ALERTA.-

Se indica que "los servicios de información de vuelo y alerta serán suministrados dentro de una región de información de vuelo por un centro de información de vuelo, a menos que, dicha responsabilidad se asigne a una dependencia de control de tránsito aéreo que disponga del equipo adecuado para desempeñar esta funciones y dentro del

espacio aéreo controlado, por las dependencias de tránsito aéreo". De ello se desprende que el servicio de información de vuelo y alerta, dentro de un espacio aéreo controlado será suministrado por el propio servicio de control de tránsito correspondiente, y que, fuera del espacio aéreo controlado, en las regiones señaladas por la autoridad competente como región de información de vuelo (FIR), por un centro de información creado expresamente para proporcionar dicho servicio. A diferencia de los servicios de control de tránsito aéreo, el servicio de información y alerta se da a todas las aeronaves, independientemente del tipo de plan de vuelo que vengán desarrollando (VFR o IFR), dentro o fuera del espacio aéreo controlado. El fin que se persigue con la prestación de este servicio ya fue señalada anteriormente, por lo que lo damos por reproducido en el presente. (Ver nota 3).

B) SERVICIOS DE CONTROL DE TRANSITO AEREO.— Son clasificados por el Reglamento en: I. Servicios de control de área, suministrados por un centro de control de área; II. Servicio de control de aproximación, suministrado por un centro de control de área o por una torre de control de aeródromo; y III. Servicio de control de aeródromo, suministrado por una torre de control de aeródromo. Los centros de área y torres de control, son dependencias que prestan el servicio, establecidas por la autoridad competente, con zonas de control definidas en todo el Territorio Nacional. Ya hemos señalado anteriormente en qué consiste cada uno de estos servicios, por lo que los damos por aquí reproducidos.

Sin embargo, se dan un conjunto de reglas especiales con respecto de estos servicios que es necesario conocer para los fines de este estudio; así tenemos que el control de las aeronaves VFR o IFR, que lleguen o salgan de un

aeródromo u operen en espacio aéreo controlado, es función exclusiva de las dependencias de control de tránsito aéreo, las que designarán personal especializado y debidamente capacitado, titulares de la licencia respectiva (ver supra). Las reglas de control de tránsito aéreo establecidas por la autoridad competente, deberán ser aplicadas uniformemente por estos servicios y según los procedimientos autorizados.

El control de tránsito aéreo será responsable de garantizar que el movimiento de las aeronaves controladas, se efectúe en forma segura, ordenada y expedita, para cuyo fin deberán proporcionar las instrucciones necesarias para su separación adecuada entre: vuelos VFR operando dentro de espacio aéreo controlado; vuelos VFR o IFR operando dentro de porciones determinadas de espacio aéreo controlado; y proporcionar a los pilotos la información adicional que ayude a la seguridad de los vuelos y a los organismos apropiados, la información sobre aeronaves en emergencia, cooperando con ellos de acuerdo con las circunstancias y urgencia del caso.

Las autorizaciones o permisos expedidos por el control de tránsito aéreo, autorizan a las aeronaves para que efectúen su vuelo con respecto al tránsito aéreo conocido, sin eximir al piloto al mando de la aeronave de su responsabilidad en caso de que viole las reglas y disposiciones aplicables.

Dichas autorizaciones y permisos se basarán en condiciones conocidas que afecten la seguridad de las operaciones, no solo de las aeronaves en vuelo, sino también de las que se encuentren operando en el área de maniobras y sobre las cuales se ejerce un control, adicionándose a los vehículos y obstáculos no permanentes en dicha área de maniobras.

Tales autorizaciones o permisos de tránsito aéreo son de observancia obligatoria para los pilotos al mando de las aeronaves, y éstos pueden solicitar y obtener, un permiso enmendado. (Respecto de autorizaciones y permisos, remitirse a la nota 1 del capítulo II de este estudio; mantenemos el mismo criterio al respecto). Dichos servicios deben apegarse a los procedimientos de "altimetría" del propio reglamento.

Se insiste en responsabilizar al propio controlador de fijarse sus propias limitaciones, señalando que "cuando las dependencias de control de tránsito aéreo estimen que no es posible atender más tránsito del que ha aceptado, para un período de tiempo y lugar determinado, tendrán la obligación de notificarlo a las demás dependencias de control de tránsito aéreo que estén involucradas, a los pilotos al mando de las aeronaves que se dirijan al lugar en cuestión, y a los operadores, de las demoras que se esperan o de las restricciones que se impondrán". (Ver nota 2).

Estos servicios, tanto de control como de información de vuelo y alerta, que no reciban información sobre alguna aeronave en un período de tiempo razonable, a partir de la hora prevista o supuesta (de llegada o estimado sobre un punto obligatorio de reporte) tratarán de obtener información respecto de las misma en un período de tiempo de 30 minutos, denominado fase de incertidumbre. Si transcurrido dicho plazo no han obtenido dichos servicios tal información, iniciarán la fase de alerta, coordinándose con los servicios, dependencias y autoridad competente, aplicando los procedimientos respectivos. Se mantendrá "una estrecha y completa coordinación para atender los casos de emergencia y harán uso de su mejor criterio, para proporcionar seguridad a las operaciones aeronáuticas". (Ver nota 3).

C) EL PROCEDIMIENTO RADAR.- Al advenimiento de los sistemas radar a nuestro país, el servicio de control de tránsito aéreo se clasificó, en la jerga aeronáutica en control manual y control radar. El procedimiento de control de tránsito aéreo radar, contiene reglas especiales para su operación, pero en cuanto a lo demás que ya se ha visto, es aplicable en dicho tipo de control. El empleo del radar, para proporcionar los servicios de control de tránsito aéreo, al igual que los anteriores, está sujeto al espacio en que se determine, en este caso, el lugar donde se establezca un servicio de control de área, aproximación o torre, con servicio radar. Dicho servicio estará sujeto a las restricciones y procedimientos establecidos por la autoridad competente.

El servicio radar será suministrado a las aeronaves en vuelo IFR, dentro del área de cobertura del mismo, hasta el grado máximo posible de capacidad del equipo "y del volumen de trabajo del controlador", nos señala el Reglamento (aquí no hay dependencia que valga; se puede aplicar por analogía a los CTA), según los procedimientos que se señalan en el apéndice 9 del RTA. Dicho servicio se podrá suministrar a las aeronaves en vuelo VFR, si lo solicita el piloto, lo sugiere el controlador y lo acepta el piloto, se siga un procedimiento especial establecido para proporcionar este servicio o a juicio del controlador sea necesario para la seguridad aérea.

El controlador se asegurará de que el número de aeronaves bajo su control radar no exceda de aquél que se pueda controlar con seguridad, insiste el reglamento. Antes de proporcionar el servicio radar, se deberá establecer y mantener identificación radar con las aeronaves involucradas. Se les informará del establecimiento del contacto o de pérdida del mismo, así como la terminación de dicho servicio.

La transferencia de tráfico está sujeta a que la traza radar de una aeronave se encuentre dentro de la cobertura de la presentación radar del controlador aceptante. (Ver punto 1.9 apéndice 9 RTA). En cuanto a lo ya visto del reglamento, el apéndice contiene en su parte II relativa a la separación radar, la aplicación y los mínimos de separación (que difieren de los mínimos manuales); en su parte III -aproximaciones radar- las generalidades, pérdida de radiocomunicación, pérdida de contacto radar y aproximaciones de vigilancia; en su parte IV lo relativo al ajuste de velocidad; parte V, servicios adicionales y parte VI, emergencias; apéndice al cual nos remitimos.

3.- LA OPERACION DE LAS AERONAVES CIVILES.- Es el Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles, el ordenamiento que rige las reglas especiales a que se sujetarán las mismas para poder volar en el espacio aéreo mexicano. Ya hemos señalado que el presente estudio se refiere al regimen de dichas aeronaves y la sujeción de otros tipos de aeronaves a los términos de la legislación civil.

Destaca entre las disposiciones que con carácter general se enuncian en el Capítulo II de este reglamento, la obligación, por parte del explotador, de exigir a sus tripulaciones el conocimiento de los reglamentos y procedimientos prescritos para las zonas que van a volar y aeródromos que van a utilizar, por ende, las tripulaciones de vuelo (pilotos al mando y copilotos) tienen la obligación ineludible de conocer y aplicar dichos reglamentos y procedimientos. También, por parte de ambos, y en el mismo sentido, deben conocer y aplicar los reglamentos y procedimientos aplicables a sus funciones en la operación de las aeronaves.

Solamente en caso de emergencia que ponga en peligro la seguridad de las personas o de la aeronave, y si se ven obligados a ello, las tripulaciones podrán apartarse de los reglamentos y disposiciones locales, notificando este hecho, el piloto al mando, a la autoridad competente. Si dicha situación ocurre en el extranjero, está obligado el piloto a presentar un informe, tan pronto como sea posible, a la autoridad competente, amén de lo que proceda de acuerdo a lo establecido por la legislación del país correspondiente.

En ninguna aeronave se llevará a bordo explosivos y artículos peligrosos, a menos que sean transportados bajo autorización de la autoridad competente (líquidos y sólidos inflamables, materias oxidantes, líquidos corrosivos, gas - inflamable o no-, gas o líquido venenoso, etc.). No está autorizado ningún pasajero a portar arma consigo, si la portare, deberá hacer entrega de la misma al abordar la aeronave, al piloto al mando, quién al finalizar el vuelo la devolverá. Si se trata de armas de fuego, el piloto al mando se hará depositario de la misma, si el poseedor o portador tiene licencia correspondiente. Se entregará descargada el arma.

A) OPERACIONES DE VUELO.- Básicamente, a excepción de las señaladas en la parte final de los apartados A) y B) del punto 1 de éste capítulo (arts.26, 27 y 28 de este ordenamiento, respectivamente), lo demás hace referencia a determinadas obligaciones del explotador, para poder poner en operación sus aeronaves; dentro de ellas destacan:

- El haber satisfecho, anteriormente, los requisitos establecidos por la ley y su reglamento, para poner en operación sus aeronaves. No iniciará un vuelo si no

dispone de los servicios o instalaciones necesarias para la seguridad de la aeronave y sus pasajeros.

- Proveerá a su personal de operaciones de manuales, previamente aprobados por la autoridad competente, e instruirlos y entrenarlos al respecto. Designará para cada vuelo un piloto que ejerza las funciones al mando de la aeronave.

- Está obligado a verificar si la técnica de pilotaje y pericia necesarios para llevar a cabo los procedimientos de emergencia, son satisfactorios, de manera que quede probada la competencia de sus pilotos (2 veces al año), llevará los registros al día, de las horas de vuelo de cada uno de sus pilotos y establecerá las limitaciones sobre las mismas sin excederse, en ningún caso, de lo establecido en el art.139 de este reglamento. (No más de 90 hrs. al mes, ni más de 1000 hrs. al año; en sentido parecido: Cap.IV título sexto LFT. Remítase).

- Verificará que los miembros de las tripulaciones reciban instrucción necesaria del uso del equipo de emergencia y de salvamento requerido a bordo, práctica de simulacros y evacuación y periódicamente les examinará al respecto. Exigirá que sus tripulaciones indiquen a sus pasajeros las salidas de emergencia y el lugar en que se encuentre el equipo de urgencia de uso individual en la aeronave.

- No podrá ordenar la iniciación o prosecución de ningún vuelo, hasta que se haya completado el formulario de la preparación del mismo. Certificará que el piloto al mando de la aeronave ha comprobado: que se reúnen las condiciones de aeronavegabilidad; que los instrumentos y equipo instalados son suficientes para realizar el vuelo; se está conforme respecto al mantenimiento de la aeronave; que su peso sea tal que pueda realizarse el vuelo según las condiciones de vuelo

previstas; la carga está sujeta y distribuida de manera tal, que sea segura para el vuelo; que se satisfagan los supuestos de los arts.27, 28, 30, 31, 32 y 33 del reglamento.

No podrá efectuarse ningún vuelo que pueda encontrar condiciones de formación de hielo conocidas o previstas, a no ser que la aeronave tenga equipo para afrontar dichas condiciones (art.30). No se iniciará un vuelo "si teniendo en cuenta el viento y demás condiciones meteorológicas previstas para el mismo, a las altitudes especificadas en el plan de vuelo, no se lleva, cuando menos, combustible y aceite suficiente: I. Para volar VFR, hasta el aeródromo de aterrizaje propuesto y 45 minutos más, a potencia de crucero; II. Para volar IFR y cuando se haya especificado un aeródromo de alternativa, hasta el aeródromo de aterrizaje propuesto, y desde allí al de alternativa, más 45 minutos; III. Para volar IFR, cuando no se haya especificado el aeródromo de alternativa hasta el propuesto, regreso al de partida (que se considerará como de alternativa) y 45 minutos más (art.31). En todos los casos se llevará combustible y aceite en exceso de las cantidades mínimas indicadas, si hay algún indicio de que se requerirá más combustible y aceite, según circunstancias previstas (ascensos, descensos, demoras por tránsito, carreteos, etc.) (art.32). La cantidad y calidad de ambos (combustible y aceite) serán precisamente de la calidad especificada en los manuales de operación de los motores, o sus equivalentes (art.33).

De las condiciones peligrosas de vuelo que se encuentran en la ruta, se notificará inmediatamente a la estación aeronáutica que corresponda y se hará saber a su vez a la estación meteorológica respectiva. "Estos informes contendrán los detalles que permitan aplicar medidas pertinentes para la seguridad de las aeronaves".

"Los miembros del personal de vuelo (pilotos y copilotos) deberán permanecer en sus respectivos puestos durante toda la travesía, excepto en casos de imperiosa necesidad. Cuando se trate de tripulaciones múltiples, lo anterior se aplicará únicamente al personal en turno", señala el reglamento respectivo.

Los presentes supuestos son reglamentarios de los arts.323 a 325 inclusive, del Libro Cuarto, Capítulo VII de la LV6C a los cuáles nos remitimos.

B) LIMITES DE OPERACION.- Toda aeronave será utilizada de acuerdo con las condiciones establecidas en su certificado de aeronavegabilidad, y aprobados los límites de operación contenidos en su manual de vuelo o en otros documentos relacionados con dicho certificado. De entre los supuestos previstos por el capítulo IV del reglamento indicado, nos encontramos que se regula en su art.39 el procedimiento de descarga (en vuelo) de combustible y se señala que el explotador "tendrá la obligación de tomar las precauciones factibles que estime necesarias para que se mantenga el grado de seguridad establecida", en los casos no tratados específicamente por el propio ordenamiento. Si las aeronaves se encuentran a 90 minutos de vuelo de la costa, mar adentro, se cumplirá con las normas para descensos de emergencia sobre el agua. Los límites de operación asegurables se refiere, en general, a los contenidos en el manual de vuelo de las aeronaves por lo que se refiere a: capacidad ascensional a régimen de máxima potencia; falla de motores; pesos máximos de despegue y aterrizaje; distancia de pista requerida para despegue y aterrizaje en atención al peso máximo de la aeronave; relación de distancia aceleración-parada, etc. (para mayores detalles, remítase al capítulo indicado del reglamento). Se especifica que "no se iniciará ningún vuelo

cuando el peso calculado para el aterrizaje en el aeropuerto o aeródromo propuesto, exceda el peso máximo de aterrizaje especificado en el manual de vuelo de la aeronave, para la altitud de densidad correspondiente del aeródromo".

"Las operaciones de aeronaves, tanto en el interior del país como en el extranjero, se desarrollarán de conformidad con lo estipulado en el certificado respectivo de aeronavegabilidad, y dentro de las limitaciones de operación contenidas en los manuales de operación y vuelo de la aeronave".

CAPITULO V

NOTAS.

1. "En caso de falta de comunicación en ambos sentidos, toda aeronave que realice un vuelo controlado deberá observar los siguientes procedimientos:

I. Si la falla ocurre en condiciones meteorológicas visuales, o se encuentran estas condiciones después de la falla:

a) La aeronave proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual y aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo, tan pronto como sea factible; y

b) Notificará su llegada a la dependencia de control de tránsito aéreo apropiada por el medio más rápido posible.

II. Si la falla ocurre en condiciones meteorológicas por instrumentos o no se puede cumplir con lo especificado en la fracción anterior, la aeronave proseguirá como sigue:

A- RUTA.

a) Por la ruta asignada en la última autorización de tránsito recibida;

b) Si se encuentra siendo vectoreada por radar, por la ruta más directa desde el punto en que ocurrió la falla de comunicaciones al fijo, ruta o aerovía, especificada en la autorización radar;

c) A falta de una ruta asignada, por la ruta que el control de tránsito aéreo haya avisado podrá ser esperada en una autorización posterior; o

d) A falta de las rutas citadas en el inciso anterior, por la ruta especificada en el plan de vuelo.

B- ALTITUD.

A la mayor de las siguientes altitudes o niveles de vuelo:

a) A la altitud o nivel de vuelo asignado en la última autorización de tránsito recibida;

b) La altitud o nivel de vuelo que el control de tránsito aéreo haya avisado podrá ser esperado en una autorización posterior; y/o

c) La altitud mínima en ruta o la altitud de nivel de vuelo especificado en el plan de vuelo.

C- ASCENSO.

Cuando sea necesario ascender para cumplir con el inciso B anterior, se deberá proceder como sigue:

a) Ascenso a la altitud o nivel de vuelo asignado de acuerdo con la última autorización de tránsito recibida;

b) Ascienda a la altitud o nivel de vuelo, que el control de tránsito aéreo haya avisado podrá ser esperado en una autorización posterior, a la hora o en el lugar incluido en dicho aviso de autorización posterior; y/o

c) Ascienda a la altitud mínima en ruta a la hora o lugar necesario para cumplir con dicho mínimo.

D- ABANDONO DEL FIJO DE ESPERA.

Si ha recibido instrucciones de espera, abandone el fijo de espera a la hora que el control de tránsito le avisó que podría esperar una autorización posterior o, si recibió una hora prevista de aproximación, abandone el fijo de espera de manera de llegar sobre el fijo desde el cual comienza la aproximación lo más cerca posible a la hora prevista de aproximación recibida.

E- DESCENSO.

Inicie el descenso desde la altitud o nivel de vuelo en ruta al llegar al fijo desde el cual comienza la aproximación:

a) A la hora prevista de aproximación recibida; o

b) Si no recibió hora prevista de aproximación, a la hora estimada de llegada especificada en el plan de vuelo en la forma que haya sido encomendado por el control de tránsito aéreo, pero no antes de dicha hora; y

c) Aterrice de ser posible, dentro de los siguientes 30 minutos de la hora prevista de aproximación o de la hora estimada de llegada, la que resulte más tarde".(art63. RTA).

2. Al parecer, aquí hay un error por parte del reglamentador, dado que una dependencia es un organismo público; veamos: DEPENDENCIAS DE LA ADMINISTRACION PUBLICA DESCENTRALIZADA.- "Tienen ese carácter las Secretarías de Estado y los Departamentos Administrativos".(art.2 LOAPF). Por otra parte es "la oficina pública o privada, dependiente de otra superior" (Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua. Opus cit.pag.433). Y por lo mismo, por ser una dependencia pública está obligada a proporcionar el servicio que por Ley le está asignado. Tenemos que el art.99 del propio reglamento previene: "La planta mínima del personal requerida en las diferentes dependencias que suministren los servicios de tránsito aéreo deberá ser fijada de conformidad a lo dispuesto por la autoridad competente previo estudio de las necesidades operacionales de cada caso en particular". Dichas necesidades operacionales deben prever el máximo operacional, y dichas dependencias no pueden negar el servicio que por Ley les está encomendado y menos sujetarlo a demoras o restricciones. La dependencia no debe negarse a recibir más tráfico, pero el controlador -persona física- sí, pues puede llegar al límite de su capacidad (reconocida

o no por él). La expeditéz del tráfico aéreo, así como su seguridad y orden, son obligaciones del servicio de tránsito aéreo, y ya hemos visto que dichos servicios son prestados por dependencias, por lo que, si a su juicio restringen el tránsito en un lugar y tiempo determinado, estaría dejando de cumplir con la expeditéz que se demanda de dicho servicio. En lo personal consideramos que dicho artículo es aplicable al controlador -persona física- pero no a la dependencia, que puede tener tantos controladores como se requiera, pero el controlador sólo tiene una capacidad, y es él quien puede limitar el tráfico que está atendiendo, en virtud de la seguridad del propio y del mismo, lo contrario, ya habíamos señalado, provocaría un caos operacional y aumentaría las posibilidades de falta de seguridad.

3.- "Los servicios de tránsito aéreo se suministran en el espacio aéreo controlado designado dentro de las cuatro regiones de información de vuelo bajo la jurisdicción de México: FIR/UIR Mazatlán, FIR/UIR Mérida, FIR/UIR México, FIR/UIR Monterrey, según se indica en los siguientes párrafos.

SERVICIOS DE TRANSITO AEREO:

Los servicios de tránsito aéreo en México son suministrados por el órgano desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), a excepción de todas las bases aéreas militares y estaciones aeronavales.

El control de tránsito aéreo se suministra:

ESPACIO AEREO INFERIOR (abajo FL200):

a) En las aerovías y rutas ATS, designadas como espacio aéreo inferior controlado.

b) En las áreas de control terminal.

c) En las zonas de control y zonas de tránsito de aeródromo.

ESPACIO AEREO SUPERIOR (arriba FL200):

a) En las áreas de control superior normalmente, a lo largo de las aerovías y rutas ATS y ocasionalmente fuera de las mismas en áreas bajo cobertura radar.

b) En las áreas de control terminal cuyo límite superior está encima de FL200.

El servicio de Información de Vuelo y Asesoramiento son suministrados:

a) El servicio de asesoramiento se suministra en las áreas designadas para tal efecto.

b) El servicio de información de vuelo se suministra en las áreas de control, áreas de asesoramiento, áreas de control terminal y zonas de tránsito de aeródromo, a través de las distintas dependencias de los servicios de control de tránsito aéreo, siempre que la carga de trabajo, las comunicaciones y disponibilidad de información se lo permitan al controlador". (PIA. Sección RAC. "Reglas y servicios de Tránsito Aéreo").

SEGUNDA PARTE

GENERALIDADES SOBRE

ACCIDENTES DE AVIACION

CAPITULO VI

LOS ACCIDENTES DE AVIACION.

SUMARIO

**1.-Determinación Gramatical del Concepto "Accidente".
Definición Legal. 2.-Espacio en el que suceden:
A) Procedimientos en Agua; B) Procedimientos en el Aire;
C) Procedimientos en Tierra. 3.-Aspectos Jurídicos respecto
de los Accidentes. 4.-La Meteorología y Radiocomunicación
como auxiliares de la Navegación en la Prevención y Auxilio
de Accidentes. 5.-Es un Accidente de Trabajo.
6.-Consideraciones entre "Accidente" e "Incidente".**

CAPITULO VI

LOS ACCIDENTES DE AVIACION.

1.- DETERMINACION GRAMATICAL DEL CONCEPTO "ACCIDENTE".
 DEFINICION LEGAL.- Tenemos que el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (1) dice que "accidente" es un "suceso eventual que altera el orden regular de las cosas. Suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas". El suceso, nos dice el propio diccionario, es una cosa que sucede; y conceptúa el término "sucede" como efectuarse un hecho, acontecer, o incurrir. Por eventual, determina, el estar sujeto a cualquier evento o contingencia; el evento, es un acontecimiento, suceso imprevisto o de realización incierta o contingente (que puede suceder o no suceder). De ello podemos decir que "accidente" es un suceso contingente que altera el orden regular de las cosas, o el suceso o acción que sin voluntad ni consentimiento origina daño para las personas o las cosas. Se destaca de lo anterior la condición de que es "sin voluntad ni consentimiento", de otra manera, no podría ser un accidente.

Por otra parte, en su diccionario de Derecho, el Lic. De Pina (2) nos dice que "accidente" es un acontecimiento eventual que ocasiona un daño, produciendo determinados efectos jurídicos. Los diferentes reglamentos en materia aeronáutica que tratan o hacen referencia a los accidentes de aviación, no definen dicho concepto (ROAC; RBSIAA y RISPAC por lo que toca a nuestro ordenamiento legal y los convenios o convenciones internacionales ya señalados), por lo que tomamos como definición legal la señalada por el

(1) ESPASA-CALPE, S.A. 1970 Madrid. pag.12

(2) FORROA, S.A. 1966 México. pag.21

Lic. De Pina ya que concuerda a su vez con la gramatical, señalando que, para la ley, dicho acontecimiento produce efectos jurídicos.

2.- **ESPACIO EN EL QUE SUCEDEN.**- Si tomamos en cuenta el espacio en que normalmente pueden transitar las aeronaves y de acuerdo a los diferentes tipos de las mismas, vemos como esto puede ser tanto en tierra como agua, en cuanto a su posibilidad de circulación, y de todas, en el aire. Las condiciones para aviones, hidroaviones y helicópteros con aparatos de flotación (que pueden ser hidrohelicópteros o helicópteros con flotadores fijos o dotados con flotadores expansibles al contacto con el agua) son iguales en cuanto a su circulación en el aire, pero varían en cuanto a procedimientos particulares tanto en tierra como en el agua (lo cual no obsta para que, una aeronave carente de sistemas de flotación, en caso de emergencia pueda amarizar, solo que amarizando, deberá seguir en lo posible, las reglas especiales para estas operaciones). Estas condiciones o procedimientos especiales son las que a continuación exponremos.

A) PROCEDIMIENTOS EN AGUA.- La sección VI del Anexo D, arts.49 al 51 inclusive del CINA expresan que toda aeronave operando en el agua por sus propios medios, se sujetará a los reglamentos establecidos con objeto de prevenir colisiones en el mar y dichas aeronaves serán consideradas como un buque de vapor. Ostentarán las luces de aeronaves, no las de buque y no harán uso de señales sonoras ni están obligados a oír las mismas. (Las colisiones pueden ser consideradas, en el agua, como abordaje, son sinónimos).

"Ninguna de las prescripciones del presente reglamento podrá ser invocada para relevar a una aeronave o a su

propietario, a su piloto o a su tripulación, de las consecuencias de una negligencia...en la observancia de las precauciones requeridas en la práctica de la navegación aérea en tiempo normal o en las circunstancias especiales del caso que se examine". (art.50; en igual sentido art.51).

Al no existir un reglamento específico sobre el tratamiento de procedimientos en el agua para hidroaviones, basados en lo señalado por el primer párrafo de este apartado, en el sentido de que, en las operaciones en el agua los hidroaviones (aeronaves) serán consideradas como buque de vapor (tráfico marino) y de que, como se expresa el art.XXV del CAC en el sentido que, si un Estado contratante "no haya establecido reglas adecuadas, el comandante de una aeronave tendrá derechos y deberes análogos a los de un capitán de buque mercante, según las leyes respectivas de cada Estado"; extendiendo dicha analogía a lo aquí tratado, para una aeronave maniobre en el agua, le serán aplicables las reglas contenidas en el Libro Tercero de la LVGC y las relativas y aplicables por los demás convenios o convenciones ratificados y publicados por el Estado Mexicano en los términos del art.133 Constitucional, así como otras Leyes Federales y Reglamentos que rigen las comunicaciones por agua; no siendo así, en tanto que la aeronave se encuentre en el aire, que se regirá entonces por los ordenamientos de comunicaciones aéreas aquí tratados.

Se destaca que "en caso de naufragio, incendio, abordaje, varada o cualquier otro accidente que sufra una embarcación, su cargamento, tripulantes u otras personas a bordo de ella, el capitán procederá a practicar una investigación y hará constar los hechos en el diario de navegación o cuaderno de bitácora que lo substituya, si el accidente ocurre fuera de puerto. Si el accidente ocurre en

puerto dará cuenta desde luego a la autoridad marítima, la que procederá a practicar la investigación que corresponda, informando por la vías más rápida a la SCT, la cual, si el caso lo amerita, designará dos peritos que deberán emitir su opinión respecto a las causas del accidente y de los presuntos responsables del mismo; una vez agotada la averiguación se turnará dentro de los cinco días siguientes al Agente del Ministerio Público Federal que corresponda. Si el accidente ocurriere en puerto extranjero, el capitán de la embarcación lo pondrá desde luego en conocimiento del cónsul de México". (art.262 LVGC).

Por otra parte, el capítulo VI del RAAC arts.78 al 81 inclusive, destaca que "las aeronaves que operen en los hidroaeródromos deberán también cumplir con los requisitos y las disposiciones que señale la Secretaría de Marina, para la seguridad del tránsito marítimo", corroborando de esta forma lo que ya hemos asentado anteriormente. En cuanto a los hidroaeródromos, su operación estará sujeta a las disposiciones de dicho reglamento que les sean aplicables.

B) PROCEDIMIENTOS EN EL AIRE.— Tenemos que el CINA en su sección III del Anexo D, arts.23 al 34 inclusive, titulado "Reglas Generales de Circulación Aérea", nos señala que cuando las circunstancias sean factibles puede preverse el riesgo de colisión con otra y otras aeronaves observando con cuidado la orientación y la inclinación del rumbo seguido de éstas. "Cuando ni uno ni otro de estos elementos cambien de modo apreciable, debe considerarse posible la colisión". (Tener en cuenta lo que ya se dijo respecto de los vuelos en el punto I del capítulo anterior).

"La expresión riesgo de colisión comprende todo riesgo de accidente causado por la excesiva aproximación de dos

aeronaves". Los problemas de alcance de una aeronave a otra ya fueron expuestos, solo cabe señalar que para evitar una colisión entre aeronaves, se debe mantener una distancia (en lo vertical y en lo horizontal) teniendo en cuenta las circunstancias del momento.

Básicamente, se mantienen los mismos principios de solución a los problemas de alcance, encuentro, cruces, derecho de paso ya vistos en los vuelos VFR del capítulo anterior; se insiste en que "toda aeronave obligada a desviarse de la ruta de otra aeronave deberá, en cuanto se posible, evitar cruzarla por delante".

Se indica que "toda aeronave que siga una ruta aérea oficialmente reconocida (ver PIA), deberá guardar la derecha de esa ruta, mientras ello sea posible y sin peligro. Ninguna aeronave que esté a punto de levantar el vuelo, desde el suelo o desde el mar, deberá intentar despegar, si hay riesgo de colisión con otra aeronave a punto de aterrizar. (Recuérdese que se exige a las aeronaves aterrizar y despegar contra el viento, lo que les obliga a llevar el mismo rumbo; no sucede así cuando el rumbo es opuesto, esto es, una despegando o aterrizando en contra del viento y una despegando o aterrizando a favor del mismo. Téngase presente el accidente ocurrido en Tenerife a un B-747 de Pan American y otro, por no observar esta regla). Toda aeronave que se encuentre entre nubes, en niebla, bruma o cualquier otra condición de mala visibilidad, deberá maniobrar con precaución, teniendo cuidadosamente en cuenta las circunstancias del momento. De conformidad con estas reglas, no se perderán nunca de vista tales riesgos de navegación y de colisión, o cualquiera otra circunstancia que pudiera hacer necesario desviarse para evitar un peligro inmediato".

De lo anterior queda latente la obligación del capitán al mando de una aeronave, de guardar su separación debida

en condiciones meteorológicas que lo permitan o no, con respecto del tráfico aéreo conocido u observado, como ya se vio en el capítulo que antecede. "Ninguna de las prescripciones anteriores (primeros dos párrafos del apartado A) antecedente) podrá ser invocada como excusa en caso de infracción de los Reglamentos especiales establecidos y debidamente publicados, relativos a la circulación de las aeronaves en las proximidades de los aeródromos o de otros lugares; la observancia de estos reglamentos se considerará obligatoria para todos los propietarios, pilotos o tripulantes de una aeronave". (art.51 CINA).

Abundando un poco, en relación con lo que se trata en este apartado y en el que antecede, al igual que el que precede, indicamos que "Las aeronaves de todos los Estados tendrán derecho, en casos de peligro, a todo auxilio posible". (art.XXVII CAC). En el mismo sentido se expresa la Sección 2 del art.IX de Apéndice 1 del CPACI: "Todos los Estados miembros se comprometen a proporcionar la ayuda que sea posible a las aeronaves que se hallan en peligro en su territorio y a permitir, de acuerdo con las regulaciones de sus propias autoridades, que los dueños de las aeronaves, o las autoridades del Estado en que estén matriculadas, proporcionen la ayuda que las circunstancias exijan". En igual sentido al anterior, pero agregando que "todos los Estados contratantes, al emprender la búsqueda de aeronaves perdidas, colaborarán en las medidas coordinadas que en su oportunidad se recomienden de conformidad con esta Convención". (art.25, parte 1 del CPACI).

C) PROCEDIMIENTOS EN TIERRA.- Las maniobras en tierra que efectúan las aeronaves suceden, por lo regular en los aeródromos o aeropuertos; es innegable que, a pesar de estar en tierra suceden accidentes en los mismos o en

sus inmediaciones (aeronaves despegando o aterrizando), por causas varias, al igual que en los anteriores. El control de los aeropuertos y su operación corresponde al organismo descentralizado "Aeropuertos y Servicios Auxiliares", por lo que respecta a nuestro país (ver punto 3 del capítulo I). En los aeródromos y aeropuertos existen en forma general, obstáculos permanentes y no permanentes, vehículos, objetos varios, aeronaves, etc. que en un momento dado pueden constituir un peligro a las maniobras. Asimismo, pueden ser peligrosas ciertas condiciones de pistas y calles de rodaje, elevaciones cercanas, edificios, etc. mismos que, para evitar colisiones en tierra deberán estar pintados o marcados (cuadros blancos y rojos) y balizados para ser visibles tanto en el día como en la noche.

El Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles especifica que "ninguna área de tierra o de agua nacionales puede ser utilizada normalmente para operaciones de despegue, aterrizaje, o amarizaje de aeronaves, si previamente no ha sido autorizada como aeródromo o aeropuerto por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas". (Hoy SCT. Art.47). Se prohíbe la operación de toda aeronave no provista de aparato transreceptor de radio en aeropuertos de servicio público (art.49). Asimismo ninguna aeronaves podrá despegar sin tener la autorización previa del comandante de aeropuerto, quien es la autoridad máxima del mismo (véase arts.50 y 56 RAAC). Quedan bajo la exclusiva responsabilidad de los propietarios de las aeronaves, las operaciones de despegue, aterrizaje o acuatizaje y de arrastre. Asimismo la seguridad de las aeronaves en el aeropuerto queda a riesgo de sus propietarios, en virtud de lo cual, los propietarios o concesionarios de un aeropuerto no asumen ninguna responsabilidad por destrucción total o parcial de las

aeronaves, robo o destrucción de sus piezas o carga u objetos que conduzcan (arts.58 y 59 RAAC). Esto se corrobora por lo preceptuado por la regla décima segunda del D-61 que a la letra dice: "Los propietarios de las aeronaves serán responsables de los desperfectos que puedan ocasionarse a las áreas de aterrizaje en los casos a que se refieren las reglas décima y décima primera" (aterrizajes de emergencia y que el aeropuerto no reúna las condiciones adecuadas para el peso de la aeronave). Para brindar seguridad, se prohíbe la prueba de motores de aeronaves localizadas en plataformas de carga y descarga; abastecer de combustible con pasajeros abordo y sin los respectivos extintores colocados para prevenir un siniestro (arts.67 y 68 RAAC).

Otro ordenamiento que regula la seguridad de las aeronaves en tierra, es el Reglamento de Administración Aeroportuaria que en el Capítulo II arts.9 al 38 inclusive señala algunas reglas al respecto que son:

- El lugar de estacionamiento se asignará por ASA a través del CTA y en dicha zona queda prohibido efectuar trabajos de mantenimiento extraordinarios o probar motores sin autorización; no podrá acelerarse motores en forma excesiva o a prueba mientras estén en posición de desembarque/embarque; para correr motores únicamente en las zonas indicadas por ASA; no derramar combustibles, líquidos o desperdicios en plataformas y pistas.

- Las ráfagas de los motores no deberán dañar las instalaciones terrestres, personas, vehículos y otros aviones (responsabilidad a cargo del explotador); no hacer labores de limpieza en posición de embarque/desembarque; no usar las plataformas para almacenar carga, correo y equipaje ni de estacionamiento de vehículos (si no son los de servicio a las aeronaves).

- Se asegurarán (los operadores) que el remolque de aeronave esté debidamente autorizado por la torre de control; las aeronaves no excederán el peso máximo autorizado por la DGAC; no podrán estacionarse fuera de las posiciones establecidas por ASA; si la aeronave se encuentra en movimiento (por sus propios medios o remolcada) deberá tener encendidas las luces de navegación; si se accidentan dentro del perímetro del aeropuerto, deberá ser retirado (el aparato) por su propietario, después de que haya sido puesto a su disposición por la autoridad competente; los operadores serán responsables del estado de sus equipos e instalaciones y cuidarán el no obstruir las operaciones; no se pondrá en operación el equipo radar de una aeronave a menos de treinta y cinco metros de otra que esté reabasteciendo de combustible; etc. Estas son las más importantes y las que destacan sobresalientemente en materia de seguridad a las aeronaves en tierra. El control de pasajeros en las instalaciones del aeropuerto así como el de pasajeros en embarque/desembarque está regulado profusamente por los reglamentos ya mencionados, y a los cuales nos remitimos para este efecto.

3.- ASPECTOS JURIDICOS RESPECTO DE LOS ACCIDENTES.- Aquí veremos algunas situaciones jurídicas concretas que se exigen se observen al ocurrir un accidente, relacionados con la situación de la aeronave, carga, pasajeros, explotador, tripulaciones y autoridades sobre cómo se deberá proceder y por quien en la avocación de gastos, seguridad, intervenciones, levantamientos de actas, etc. Todas estas situaciones se encuentran reguladas en el capítulo IX (disposiciones generales) del ROAC y consideramos que por su importancia, bien deberían estar en un capítulo especial en lugar de uno general (ver arts.146 a 158 inclusive del ROAC).

Tenemos que tan pronto como el explotador tenga noticia de cualquier anomalía en la operación de sus aeronaves (plazo de una hora) tiene la obligación de avisar a la DGAC, incluyendo todos los detalles que permitan determinar la gravedad del suceso y otorgará facilidades para que se proceda a su investigación, cuidando de guardar la aeronave en las mismas condiciones en que quedó después del accidente; si la aeronave accidentada constituye un peligro para el tránsito aéreo podrá ser removida del lugar del accidente, previo levantamiento del acta correspondiente en que se harán constar las condiciones que tenía antes de ser removida; se le tomarán las fotografías necesarias que permitan complementar las investigaciones.

Si el accidente da lugar a la búsqueda, los gastos de rescate, puesta a salvo de sobrevivientes, levantamiento y conducción de los cadáveres, sepelio y demás, serán por cuenta del explotador; si hay heridos como consecuencia del mismo, "el explotador de la misma deberá tomar inmediatamente las medidas conducentes para la rápida prestación de asistencia médica adecuada"; la carga podrá ser retirada inmediatamente, después del levantamiento del acta correspondiente y será mantenida en custodia a disposición de la autoridad competente, hasta que ésta ordene su entrega.

Queda a cargo del explotador el establecer la vigilancia adecuada y eficaz, alrededor del sitio donde se encuentre su aeronave accidentada, hasta que lleguen los investigadores y demás personal autorizado por la DGAC, quienes podrán autorizar el retiro del aparato previa acta y fotografías como ya se ha señalado. Aquí cabe destacar, en primer lugar, que la vigilancia de la aeronave debería corresponder a las autoridades, ya que ellas son las que disponen de cuerpos policíacos que pueden desarrollar tal función; en segundo lugar, no siempre el explotador puede

cumplir cabalmente con los requisitos que se señalan, suponiendo el caso de que sea extranjero y no tenga oficina de representación en el país, caso éste por ejemplo, del accidente ocurrido en la salida de la carretera a Toluca; después de todo, es una función ad-hoc de los cuerpos policiales (caminos, preventiva o tránsito y judiciales), ya que cuentan con elementos para salvaguardar los restos y evitar la rapiña o pérdida.

Los documentos y datos relacionados con la misma y que tenga el explotador, deberán ser puestos a disposición de la autoridad competente, en relación formulada por quien entrega y signada por el propio y por quien recibe. Si la documentación o datos se hallaren a bordo de la aeronave, el explotador se hará acompañar por un representante de la autoridad competente a efecto de que ésta recoja dicha documentación.

"Los tripulantes de una aeronave accidentada no podrán ser designados nuevamente para ejercer funciones de vuelo hasta que la autoridad competente los autorice", señala la ley. Los tripulantes de la aeronave, por separado, deberán rendir un informe escrito, completo y veraz del suceso a la DGAC.

4.- LA METEOROLOGÍA Y RADIOCOMUNICACIÓN COMO AUXILIARES DE LA NAVEGACIÓN EN LA PREVENCIÓN Y AUXILIO DE ACCIDENTES.-

Tanto la meteorología como las telecomunicaciones y radioayudas, son servicios que se prestan para garantizar y prevenir en forma adecuada las operaciones de navegación aérea. Sobre dichas operaciones es innegable la importancia de los fenómenos de la atmósfera en relación directa con las aeronaves; dichos fenómenos pueden ser identificados y localizados para brindar la seguridad requerida. Recuérdese que se señaló anteriormente, que los tripulantes de una aeronave que observen en la ruta o fuera de ella

situaciones peligrosas respecto de los mismos, deberá notificarlos para que se hagan del conocimiento del demás tránsito aéreo que pueda circular por ellas. La condición de cielo y techo es de vital importancia para las operaciones, así como la velocidad de los vientos, turbulencias, las llamadas bolsas de aire, etc. que pudieran constituir en un momento dado un riesgo latente contra la seguridad. No menos importante lo es el sistema de telecomunicaciones y radioayudas que se establece con el mismo fin y que permite en forma continua realizar eficazmente las mismas.

El servicio meteorológico aeronáutico tiene por objeto asegurar la eficiencia de los transportes aéreos nacionales e internacionales, mediante el suministro de información constante sobre el estado del tiempo en las rutas y aeropuertos o aeródromos. Con este propósito se establecen estaciones meteorológicas que se encargan de recabar y recopilar los datos necesarios para emitir los pronósticos del tiempo y su rápida distribución (art.1 RSHA). Para mayores datos e informaciones, nos remitimos al texto del reglamento respectivo.

Por su parte, el sistema de telecomunicaciones aeronáuticas tiene por objeto garantizar los informes necesarios para la seguridad de la navegación aérea en la República Mexicana, así como la eficiente operación de los transportes aéreos nacionales e internacionales. Por consiguiente, el fin principal de este servicio es contribuir a la seguridad de los vuelos y a la protección de la vida humana y de la propiedad en el aire. Su propósito secundario lo sería el debido intercambio de comunicaciones entre estaciones terrestres, auxiliares de las operaciones de vuelo (art.2 RTARNA).

Cabe destacar la importancia de dicho servicio no tanto para la seguridad y la protección de las vidas y las

propiedades en el aire, sino también, en la atención de emergencias y operaciones de auxilio a los casos de accidentes de aviación; por tal motivo, destacaremos algunas consideraciones de importancia al respecto, en relación con dicho servicio. Los sistemas de telecomunicaciones y procedimientos se encuentran, al igual que los servicios de tránsito aéreo, estandarizados en occidente, esto con el objeto de evitar confusiones que pudieran ser más peligrosas que auxiliares. Dicha estandarización no representa más que un aumento en la seguridad que se busca. Así tenemos que "el servicio de telecomunicaciones aeronáuticas será uniforme y coordinado, por cuanto se refiere a los procedimientos de comunicaciones y métodos de funcionamiento" (art.3 RTARNA). "Con excepción del texto de mensajes, en el servicio de telecomunicaciones aeronáuticas solamente se usarán las abreviaturas autorizadas por la OACI y por la UIT, y aceptadas por la SCOP" (hoy SCT. art.38 RTARNA).

Es de destacarse lo que se señala con respecto de la prioridad de la seguridad y el tratamiento a las comunicaciones con naturaleza de emergencia. Respecto de las primeras se señala que "los servicios relativos a la seguridad tienen prioridad sobre cualquier otro" (art.27 RTARNA). Respecto al segundo "las comunicaciones que se estén verificando sin que su naturaleza sea de emergencia, pueden interrumpirse en cualquier momento para las transmisiones de emergencia o comunicación de socorro" (art.37 RTARNA). Respecto de éstas últimas, nos remitimos al texto del capítulo IV del reglamento respectivo.

No se deja fuera las consideraciones respecto del llamado "secreto de transmisión", así tenemos: "el titular de una licencia está obligado a guardar secreto de las telecomunicaciones; queda prohibido captar las radiocomunicaciones que no sean las que la estación está

autorizada para recibir. En caso de que tales radiocomunicaciones sean captadas involuntariamente, no deben utilizarse para ningún fin, cualesquiera que sea su contenido" (art.24 RTARNA). Esto es de vital importancia para la seguridad de las comunicaciones, dado que es común que gente sin conocimientos se encuentre "monitoreando" frecuencias destinadas a un uso exclusivo, e intercepte mensajes de los cuales, normalmente, se hace uso indebido, generando confusiones y problemas adicionales y peor aún, cuando interfieren en dichas comunicaciones.

Los mensajes del servicio radio aeronáutico móvil comprenden: mensajes de socorro y urgencia; de tránsito de urgencia; notams urgentes (mensajes de seguridad, véase en glosario. Véase Cap.IV Arts.81 a 103 y el art.180 del reglamento respectivo); mensajes de control de tránsito aéreo; los de movimiento de las aeronaves; los operacionales; los meteorológicos y los de servicio (art.48 RTARNA). Estos mensajes tienen establecido un orden prioritario que es; la llamada de socorro, mensaje de socorro y tránsito de socorro; las llamadas que son precedidas por la señal de urgencia; las precedidas por la señal de seguridad; las que llevan el prefijo de prioridad urgente; los de control de tránsito aéreo; los de movimiento de las aeronaves, los relativos a la meteorología; los mensajes operacionales y otros que pudieran y debieran ser transmitidos; en ése orden respectivamente (art.51 RTARNA).

5.- ES UN ACCIDENTE DE TRABAJO.- Aquí analizaremos algunas consideraciones legales existentes respecto al riesgo que se tiene al desempeñar determinadas actividades, por el peligro latente que conllevan. Respecto de las tripulaciones aeronáuticas este riesgo es constante durante el desempeño de sus labores. Las aeronaves en vuelo, vencen

determinadas resistencias físicas para poder sostenerse en el aire, luego, si no las vencieran, no podrían elevarse o ya elevado, las mismas fuerzas físicas no vencidas, actuarían en sentido normal, precipitándolos a tierra (ver nota 1). Al mismo tiempo, las condiciones meteorológicas inciden significativamente en su operación, al igual que fallas en los sistemas de control.

Estos riegos, que pueden desembocar en un accidente están legalmente regulados en una Ley Federal. Estableceremos el principio lógico-jurídico de los mismos. En primer lugar principiaremos por establecer que la actividad de las tripulaciones aeronáuticas a bordo de una aeronave es una actividad laboral, esto es, tienen la categoría jurídica de trabajadores, así lo establece la ley sosteniendo que "trabajador es la persona física que presta a otra, física o moral un trabajo personal subordinado" (art.8 LFT). Dicho trabajo es entendido como una "actividad humana intelectual o material, independientemente del grado de preparación técnica requerido por cada profesión u oficio". El trabajo está establecido en nuestro orden jurídico como un derecho y un deber sociales, y como derecho, está establecido como una garantía individual. "El trabajo es un derecho y un deber sociales" (art.3 de la LFT). "No se podrá impedir el trabajo a ninguna persona ni que se dedique a la profesión, industria o comercio que le acomode, siendo lícitos" (art. 5 CPEUM. art.4 LFT). Dicho ejercicio sólo podrá vedarse por determinación judicial gubernativa en términos de ley, cuando se ofendan los derechos de la sociedad. Quedando establecido que el ejercicio de la actividad de las tripulaciones aeronáuticas es un trabajo, y que dichas relaciones son reguladas por la Ley Federal del Trabajo vigente, las mismas son de orden público (art.5 LFT). La relación de trabajo se entenderá por la prestación de un trabajo personal subordinado a otra

persona, mediante el pago de un salario, cualquiera que sea el acto que lo origine (art.2 LFT).

Ya habíamos señalado que el presente estudio se refiere exclusivamente a las aeronaves civiles, tanto nacionales como extranjeras, pero en materia de trabajo, las reglas que se imponen a las tripulaciones de dichas aeronaves, se aplican a las que ostentan matrícula mexicana (art.215 LFT). Al referirnos anteriormente a las tripulaciones aeronáuticas, señalamos que de acuerdo a la legislación que rige la materia aeronáutica, el piloto al mando de la aeronave tiene una responsabilidad irrenunciable; dicha responsabilidad se extiende en materia laboral en iguales términos de la siguiente manera: "El piloto al mando de una aeronave es el responsable de la conducción y seguridad de la misma durante el tiempo efectivo de vuelo, y tiene a su cargo la dirección, cuidado, el orden y la seguridad de la tripulación, de los pasajeros, del equipaje y de la carga y correo que ella transporte. Las responsabilidades y atribuciones que confiere a los comandantes la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos, no podrán ser reducidos ni modificados por el ejercicio de los derechos y obligaciones que les corresponden conforme a las normas de trabajo" (art.220 LFT).

Ahora bien, tenemos que por "riesgos de trabajo" se entienden los accidentes y enfermedades a que se exponen los trabajadores con motivo o en ejercicio de su trabajo (art.473 LFT). Por "accidente de trabajo" se entiende "toda lesión orgánica o perturbación funcional, inmediata o posterior, o la muerte, producida repentinamente en ejercicio o con motivo del trabajo, cualesquiera que sea el lugar y el tiempo en que se preste" (art.474 LFT). La realización de estos riesgos pueden producir: incapacidad temporal; incapacidad permanente parcial; incapacidad

permanente total y la muerte (art.477 LFT). No siendo objeto de este estudio las cuestiones laborales, nos remitimos al Título Noveno de la Ley Federal del Trabajo vigente titulado "Riesgos de Trabajo" del que destacamos lo preceptuado por los artículos 487, 488, 489 y 499. Aquí cabe destacar que de acuerdo con el ROAC el explotador (o patrón, para efectos laborales) tiene la obligación de suscribir seguros de vida a favor de sus tripulaciones; los que cubran su responsabilidad contra terceros y el seguro de viajero.

En relación con lo anterior, las tripulaciones aeronáuticas tienen, amén de las ya señaladas anteriormente, responsabilidades especiales que están contenidas en el art.237 de la LFT, y que se señalarán posteriormente. Tanto las responsabilidades señaladas por la LVGC y sus reglamentos aplicables, como las indicadas en el artículo mencionado de la LFT, ostentan la misma categoría obligacional, según términos "in fine" del artículo 220 de la LFT transcrito.

Dado que la regulación jurídica que prevee el Capítulo IV del Título Sexto "Trabajos Especiales" de la Ley Federal del Trabajo, tiene también como finalidad garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, se imponen a las tripulaciones ciertas prohibiciones relacionadas directamente a la consecución de tal fin; ellas son: ingerir bebidas alcohólicas durante la prestación del servicio y las veinticuatro horas anteriores a la iniciación de los vuelos que tengan asignados; usar narcóticos o drogas enervantes dentro o fuera de sus horas de trabajo, sin prescripción médica de un especialista en medicina de aviación, antes de iniciar el servicio, pondrá este hecho del conocimiento del patrón presentando la prescripción suscrita por el médico; y ejecutar como tripulante algún vuelo que disminuya sus posibilidades

físicas y legales de realizar vuelos al servicio de su patrón (art.242 LFT).

Consideramos que, de acuerdo con lo asentado, el riesgo a que está expuesta la tripulación de una aeronave es continuo durante el lapso de tiempo en que se desarrolla su actividad, y que el accidente sufrido con motivo de tal riesgo, asumido explícita o implícitamente, fuera como consecuencia de su torpeza o negligencia, o imprudencia o negligencia de sus compañeros u otra persona, es un riesgo que, aún cuando por diferentes motivos, acepta explícita o implícitamente la persona denominada pasajero. El accidente, desde un punto de vista laboral, podrá ser de trabajo, pero desde otro punto de vista (digamos penal) puede devenir en un hecho delictuoso.

Los controladores de tránsito aéreo también son trabajadores, en los términos de la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, pero consideramos que no corren riesgo alguno en el desempeño de sus actividades de controlador, más que su propia capacidad.

6.- CONSIDERACIONES ENTRE "ACCIDENTE" E "INCIDENTE".- En materia aeronáutica no todo suceso peligroso suele traducirse en un accidente; el volumen de tráfico, la capacidad del controlador (entiéndase capacidad individual), algunas imprudencias y temeridades, errores y situaciones peligrosas especiales, se producen continuamente durante el desarrollo de la actividad aeronáutica, cuyo desenlace no es desastroso. Estos sucesos, que tienen implicaciones jurídicas de cualquier manera, son sancionados a juicio de la autoridad competente por la vía administrativa, si de acuerdo con el suceso, constituye una violación a la Ley o a sus reglamentos. Suele denominárseles comunmente como un "incidente". Haciendo un breve paréntesis, respecto al "juicio" de la

autoridad competente, es lamentable que se deje a su arbitrio tan amplio, esto ha degenerado en abusos no solo por parte de la misma, sino también de los concesionarios y aún de los organismos públicos de la rama; en muchas ocasiones se ha llegado incluso, a privar de los privilegios de una licencia, fuera de procedimiento de ley, por la vía del resultado del examen médico obligatorio.

Habíamos señalado que el accidente es un suceso contingente que altera el orden regular de las cosas, o el suceso o acción que sin voluntad ni consentimiento origina daño para las personas o las cosas y que produce determinados efectos jurídicos. Tenemos que gramaticalmente el concepto "incidente" (del latín *incidens*) es lo que "sobreviene en el curso de un asunto o negocio y tiene con éste algún enlace" (3). *Sobrevenir*, nos dice la Real Academia de la Lengua es "acaecer o suceder una cosa además o después de otra. - Venir improvisadamente" (4). De esta manera es el hecho inesperado que sucede después de otro en el decurso de un asunto o negocio con el que está enlazado. La concepción legal no corresponde al sentido genérico que se utiliza, a pesar de ser usada por la propia autoridad competente, que también se aparta del contexto teórico-jurídico que se le asigna; veamos: "INCIDENTE: procedimiento legalmente establecido para resolver cualquier cuestión que, con independencia de la principal surja en el proceso" (5). El término "incidente" en la forma en que se maneja (6),

(3) Real Academia Española de la Lengua. *Opus. Crl.* pag.736

(4) *Ibidem* pag.1211

(5) De Prasa. DICCIONARIO DE DERECHO, *Opus Crl.* pag.297

(6) Ver fracción XVII art.23 RSCJ transito en el Cap.I punto 1 de este estudio.

corresponde a un suceso principal que acaece con motivo de las operaciones aeronáuticas o el desempeño de las funciones aeronáuticas, correspondiendo o refiriéndose a un conflicto suscitado que no se traduce en un accidente. De este conflicto la autoridad competente es informada y procede a hacer la investigación correspondiente, refiriéndose generalmente, al "incidente ocurrido...", que puede ser entre controlador-aeronave; controlador-controlador; aeronave-aeronave; aeronave-vehículos; y otras situaciones generales. En este sentido, el "incidente" se maneja como un hecho acaecido que ocasiona conflicto en la operación de las aeronaves y del servicio, que puede producir consecuencias de derecho, pero que no llega a constituir un "accidente" propiamente dicho.

CAPITULO Y I

NOTAS.

1. En un avión en vuelo hay cuatro fuerzas principales en marcha: peso, fuerza de sustentación, empuje y resistencia al avance. La gravedad, al actuar sobre el peso del aparato, tira de él hacia abajo. La fuerza de sustentación, producida por el aire que pasa por las alas, contrarresta la fuerza de gravedad y mantiene al avión en vuelo. El aire ofrece una resistencia al avance del avión. Los motores deben proporcionar la fuerza de empuje suficiente para vencer estas resistencias.

CAPITULO VII

ASPECTOS GENERALES SOBRE INSPECCION, SEGURIDAD Y POLICIA DE LA NAVEGACION AEREA CIVIL.

SUMARIO

- 1.-Generalidades del Reglamento respectivo.**
- 2.-El Comandante de Aeropuerto.**

CAPITULO VII

ASPECTOS GENERALES SOBRE INSPECCION, SEGURIDAD Y POLICIA
DE LA NAVEGACION AEREA CIVIL.

1.- GENERALIDADES DEL REGLAMENTO RESPECTIVO.- El reglamento que nos ocupa fue publicado en el Diario Oficial de la Federación con fecha de 16 de noviembre de 1979, entrando en vigo al día siguiente de su publicación. Este reglamento abrogó al anterior, que fue publicado en el Diario Oficial de fecha 27 de agosto de 1942 (arts.1 y 2 transitorios del RISPAC). Se señala como materia de este reglamento, las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación, sobre inspección, seguridad y policía de la navegación aérea civil, sus instalaciones, servicios conexos y auxiliares de la misma (art.1 RISPAC. Desde nuestro punto de vista no cumple con ello). Las atribuciones sobre esta materia, serán ejercidas por la SCT a través de la DGAC por conducto de las autoridades que designe (art.2 RISPAC). Este reglamento resulta insuficiente e insatisfactorio, y en realidad no cumple en forma alguna con el objetivo o fin que debe satisfacerse al reglamentar, que es facilitar la aplicación de la Ley, ya que en general, sólo es un resumen breve de ciertos ordenamientos señalados en los convenios o convenciones y demás reglamentos vistos. Además de las disposiciones generales, trata sobre las aeronaves, los aeropuertos y de las autoridades aeronáuticas, en 30 artículos principales y transitorios, en contraposición del propio que derogó, que constaba de 100 artículos principales y un transitorio, desarrollando los siguientes temas: generalidades, estudiantes y pilotos de aeronáutica; del personal de aeronáutica; de las aeronaves; del tránsito en los aeródromos o aeropuertos; del tránsito en el espacio aéreo (derogado por el RTA); inspección y sanciones. Cabe

hacer notar que varios de los ordenamientos del antiguo reglamento se encuentran considerados en la gran profusión de normas que rigen la materia, pero ello no obsta, para reproducir exclusivamente normas contenidas en otros y evitar, por ejemplo, el tratamiento de las sanciones y los procedimientos de inspección, y especificar más profusamente sobre la seguridad y la policía de la navegación aérea civil.

Respecto a las disposiciones generales, se reproducen ordenamientos respecto de las aeronaves civiles para operar satisfaciendo las disposiciones de la LVGC y sus reglamentos; que el personal técnico aeronáutico debe cumplir con la LVGC y está obligado a llevar consigo "la licencia que lo acredite como tal, en el momento en que desempeñe sus funciones" (arts.3, 4 y 5 RISPAC).

Referente a los aeropuertos o aeródromos, se señala que habrá en todos ellos, un comandante designado por la SCT, quién será la máxima autoridad, con sus propias facultades (art.15 RISPAC). Con motivo de poner en marcha los motores (calentamiento y prueba), estacionamiento y maniobras, se repiten los principios ya vistos (ver arts. 16 al 19 inclusive RISPAC).

Por lo que toca a las aeronaves, se señala que "sólo podrán volar en el espacio aéreo nacional cuando los certificados de matrícula y aeronavegabilidad en vigor, expedidos por la SCT y dentro de las limitaciones que en el mismo se señalen" (sic). (art.16 RISPAC). Sobre dichos certificados de aeronavegabilidad, se señala, al igual que en lo referente al de matrícula y nacionalidad, los principios que ya hemos señalado contenidos en otros ordenamientos (ver arts.7 al 14 inclusive RISPAC).

En el Capítulo IV, artículos 20 al 30 inclusive, se hace referencia a las autoridades aeronáuticas, reproduciendo un catálogo de facultades de la SCT a través

de la DGAC, que se aumentan a las indicadas en el capítulo I de este estudio, haciendo referencia especial sobre la inspección y vigilancia de: las aeronaves, instalaciones, servicios conexos (radiocomunicaciones, control de tránsito aéreo y meteorología -art.73 RAAC; a otros se refiere el art.55 RAAC, que son algunos de los que proporciona ASA) y auxiliares (los que tiene a su cargo ASA); las licencias del personal técnico aeronáutico, las técnicas y procedimientos operacionales y el cumplimiento de las obligaciones de los permisionarios y concesionarios del servicio de transporte público aéreo, ya todas señaladas en sus aspectos más importantes. En general se hace referencia a la instauración de regiones de inspección aérea, designación de autoridades, uso de uniformes de los mismos, parar aeronaves, impedir operaciones en aeropuertos, etc. (Si se desea abundar al respecto, remítase al reglamento respectivo).

2.- EL COMANDANTE DE AEROPUERTO.- El comandante de aeropuerto, como ya se ha visto, es la máxima autoridad del mismo, nombrado directamente por la SCT a través de la DGAC para actuar a su nombre y representación y cumpla con las atribuciones, tanto de la SCT como de la DGAC en la materia.

"La autoridad suprema en un aeropuerto o aeródromo se ejerce por el comandante nombrado por la SCOP (hoy SCT). En los aeropuertos o aeródromos particulares este nombramiento recae en la persona encargada del control de tránsito aéreo o en el jefe de la estación, o en el agente del propietario o concesionario" (art.50 RAAC).

Son atribuciones del comandante de aeropuerto (art.51 RAAC):

a) Inspeccionar las licencias de pilotos, instructores, mecánicos, radio-operadores y demás personal adscrito a las operaciones aeronáuticas.

b) Inspeccionar las matrículas y tarjetas de aeronavegabilidad de las aeronaves. En los casos irregulares informará a la DGAC para la aplicación de sanciones.

c) Inspeccionar los equipos e instalaciones de seguridad, contra incendios y primeros auxilios.

d) Formar las estadísticas de las operaciones aeronáuticas que se verifiquen en el aeropuerto.

e) Intervenir, en auxilio de las autoridades judiciales, en la investigación inicial de los accidentes que ocurran en el aeropuerto.

f) Atender a la exacta aplicación de los reglamentos y tarifas por servicios, y certificar las circunstancias en vista de la aplicación de sanciones.

g) Autorizar la salida de las aeronaves de cualquier clase o servicio que sean, previo cumplimiento de los requisitos impuestos por los reglamentos respectivos.

h) Tener bajo su cuidado los servicios de control de tránsito aéreo, meteorología y radioayudas para la navegación.

CAPITULO VIII

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO.

SUMARIO

1.-De los Accidentes y de la Búsqueda y Salvamento. 2.-El Procedimiento. 3.-Investigación de Accidentes.

CAPITULO VIII

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO.

1.- DE LOS ACCIDENTES Y DE LA BUSQUEDA Y SALVAMENTO.- Se señala por la sección 3 del artículo IX del apéndice 1 del CPACI que "en caso de que una aeronave de un Estado miembro sufra en el territorio de otro Estado miembro un accidente que implique muerte o heridas graves, o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las ayudas a la navegación aérea, el Estado donde ocurra el accidente hará una investigación de las circunstancias que rodearon al mismo. Se ofrecerá al Estado donde esté matriculada la aeronave, la oportunidad de nombrar observadores que se hallen presentes en la investigación, y el Estado donde ésta tenga lugar transmitirá al otro Estado el informe y las conclusiones que sean del caso". (Con el mismo texto: art.26 parte 1 del mismo CPACI).

En el siguiente sentido, se da cabal cumplimiento a lo preceptuado en el CPACI: "Corresponde a la SCT la investigación de los accidentes sufridos por aeronaves civiles. Concluida la investigación, que se llevará a cabo con audiencia de los interesados, dicha dependencia determinará la causa probable del accidente y, en su caso, impondrá sanciones y deducirá las responsabilidades administrativas que procedan. Si hay lugar a ello, pondrá los hechos en conocimiento de la autoridad competente" (art.358 LVGC). Por su parte el RBSIAA señala: "el servicio de búsqueda y salvamento se proporcionará a todas las aeronaves que hayan sufrido un accidente, sin distinción de nacionalidad o matrícula" (art.4).

Se declara ser de interés público la búsqueda y el salvamento en el caso de accidente de aeronaves civiles, quedando obligados a participar en ello las empresas de

transporte aéreo, los particulares y las autoridades según su esfera de atribuciones y posibilidades. (En igual sentido art.5 RBSIAA). Todas las operaciones de búsqueda y salvamento, estarán siempre bajo el control y dirección de la SCT; los gastos originados por el rescate (como ya se vió) serán por cuenta de la empresa operadora de la aeronave. Cualquier persona que tenga conocimiento de un accidente aéreo, está obligada a informar a la autoridad competente de dicho suceso. Se señala, como es lógico, que "la primera autoridad que acuda al lugar del accidente tomará bajo su responsabilidad la aeronave, los equipajes, carga y correo y proveyó lo necesario para la protección y auxilio de los pasajeros y tripulación". Se crean los centros auxiliares de búsqueda y salvamento por parte de la SCT. Se da el criterio (que ya vimos) de que el explotador o sus representantes, tienen la obligación de dar parte a la SCT de cualquier accidente que sufran sus aeronaves. (Agregado a un estado de emergencia, en igual sentido art.14 RBSIAA). A las empresas operadoras se les impone la obligación, teniendo los informes precisos del accidente, de proporcionar un boletín a las personas interesadas (art.359 LVGC).

Considerase que una aeronave necesita socorro: cuando se reciba información procedente de la misma o del explotador de quien dependa, que indique que su posición es dudosa y que se teme por su seguridad; cuando se reciban noticias que indiquen, sin lugar a duda, que ha efectuado un aterrizaje forzoso o que está a punto de realizarlo; cuando se reciban noticias de ella o de su explotador informando que funciona en tal forma que se cree inevitable el aterrizaje forzoso; cuando exista demora excesiva o se desconozca su paradero, de acuerdo con las circunstancias necesarias del caso y, cuando sea posible, previa confirmación de su explotador; cuando se tenga conocimiento

de que la aeronave ha sido abandonada en vuelo y cuando se reciba la noticia de la caída de una aeronave en vuelo (art.6 RBSIAA).

Se considerará perdida a una aeronave en los siguientes casos: cuando transcurridos tres meses desde la fecha en que se tuvieron las últimas noticias oficiales o particulares de la aeronave se ignore su paradero; por declaración del propietario o poseedor, bajo protesta de decir verdad, sujeta a comprobación por parte de la SCT; en ambos casos dicha Secretaría hará la declaración de pérdida de la aeronave y cancelará las inscripciones correspondientes (art.360 LVGC). No hay que confundir la situación de abandono de una aeronave en vuelo al abandono de la aeronave en tierra; respecto de la primera, aunque no se señala, consiste en la pérdida por cualquier circunstancia de la tripulación, esto es, que la aeronave no tenga personal capacitado al mando de la misma, en tanto que la segunda corresponde exclusivamente al abandono sufrido en tierra, y regulado de la siguiente manera: la misma SCT hará la declaración de abandono, cuando su propietario así lo declare o el poseedor, ante la propia; cuando en un término de noventa días permanezca en un aeródromo sin efectuar operaciones y no se halle bajo el cuidado, directa o indirectamente, de su propietario o poseedor y cuando carezca de matrícula y se ignore el nombre del propietario y el lugar de procedencia (art.361 LVGC).

El servicio de búsqueda y salvamento tendrá a su cargo las siguientes funciones: (art.9 RBSIAA).

a) Localización y rescate de los supervivientes, cadáveres, efectos, valores y correo, pertenecientes a la aeronave que haya sufrido cualquier desastre aéreo que ocurra dentro del territorio y aguas nacionales;

b) Coordinación de las comunicaciones de socorro, búsqueda y salvamento;

c) Procedimientos de control de vuelo en casos de socorro;

d) Coordinación de las maniobras de auxilio;

e) Movilización oportuna de las brigadas de búsqueda y salvamento y del equipo necesario para proporcionar los primeros auxilios a los supervivientes;

f) Entrenamiento de personal para formar las brigadas de búsqueda y salvamento, así como su organización;

g) Difusión de recomendaciones y procedimientos tendientes a evitar accidentes aéreos.

"Los centros de alerta son responsables de iniciar el servicio de búsqueda y salvamento, tan pronto como tengan noticia fidedigna de que ha ocurrido un accidente aéreo o de que una aeronave necesita socorro, lo comunicará sin demora al centro coordinador de salvamento correspondiente" (art.18 RBSIAA). Estos existirán en los aeropuertos o aeródromos donde haya un centro de control de tránsito aéreo (art.25 RBSIAA).

2.- EL PROCEDIMIENTO.- "Tan pronto como se tengan informes de que una aeronave se encuentra en peligro inminente o de que se demora excesivamente, se procederá como sigue: (art.29 RBSIAA).

a) La sección encargada de los planos y posiciones establecerá inmediatamente la posición de la aeronave en peligro;

b) La red de comunicaciones y los servicios para fijar la posición transmitirán los informes disponibles al centro coordinador de salvamento;

c) El centro coordinador de salvamento despachará las brigadas correspondientes, en las naves de

búsqueda y salvamento o en las unidades terrestres necesarias;

d) El centro coordinador de salvamento se pondrá en contacto con otros servicios públicos y privados, incluyendo los barcos que puedan ayudar en la búsqueda y salvamento, para coordinar las actividades de dichos servicios;

e) El centro coordinador de salvamento designará al jefe de la brigada que se ha de encargar de dirigir los servicios en el lugar del accidente;

f) El centro coordinador de salvamento comunicará el accidente al explotador de líneas aéreas a que pertenezca la aeronave, y lo mantendrá al corriente de los acontecimientos relativos al mismo accidente;

g) El centro coordinador de salvamento, basándose en toda la información recibida respecto del accidente, tomará las disposiciones que considere pertinentes para mantener al día las cartas de las zonas donde se está realizando la búsqueda, de acuerdo con las necesidades relacionadas con la misma;

h) Las brigadas de salvamento de los servicios coordinados procederán a llevar a cabo la búsqueda, localización y salvamento de los supervivientes;

i) El centro coordinador de salvamento se encargará de todo cuanto sea necesario para que los supervivientes vuelvan a su condición normal, suministrando la atención debida;

j) El centro coordinador de salvamento no podrá dar por terminada una misión sino hasta después de que todas las brigadas que intervinieron en el caso hayan terminado sus maniobras de salvamento y rescate de los supervivientes, cadáveres, efectos, valores y correo; hayan puesto estos últimos en manos de la autoridad competente y rendido su informe.

3.- INVESTIGACION DE ACCIDENTES.- Ya se ha señalado en los anteriores capítulos que la autoridad competente es la encargada de investigar los accidentes de aviación y que, en su caso, turnará los resultados de la misma a la autoridad judicial. "La autoridad competente será la única encargada de llevar a cabo la investigación de los accidentes que sufran las aeronaves civiles, y de turnar, en su caso, el resultado de dicha investigación a las autoridades judiciales" (art.38 RBSIAA). Para dar cumplimiento a ello, la DGAC "nombrará una comisión formada por peritos técnicos del propio departamento (ahora dirección) y demás personal ajeno" que juzgue conveniente para que esta comisión "haga un estudio completo en el lugar donde ocurrió el accidente". Este estudio completo es el que en su caso y "debido tiempo" se entregará a las autoridades judiciales (art.39 RBSIAA). Dicho personal se incorporará a las brigadas de salvamento e iniciará sin demoras la investigación respectiva "a fin de evitar pérdidas de pruebas, ya sea por la acción del tiempo o a causa de actos de personas irresponsables" (art.40 RBSIAA). Dichos representantes deberán ser especialistas en materia de aviación (art.42 RBSIAA). La actuación de éste personal "no podrá sustituirse por la de cualquier otra autoridad local que haya tomado cuenta del mismo accidente" (art.48 RBSIAA). Las autoridades locales proporcionarán, a solicitud de los representantes de la autoridad competente, los auxilios necesarios "para evitar el acceso al lugar del accidente de personas ajenas a las brigadas de salvamento" (art.47 RBSIAA). Si alguna autoridad local se presenta al lugar de los hechos y "toma nota de ellos o levanta actas", el o los representantes de la autoridad competente solicitarán copia de la misma (o de las mismas) y las acompañarán al informe que rindan (art.49 RBSIAA).

Como ya se ha mencionado, la persona que tenga "noticia cierta de que ha ocurrido un accidente aéreo, está

obligada a dar cuenta de ello, por cualquier medio rápido, al representante más cercano de la autoridad competente o a cualquier funcionario o empleado de la SCT, quien a su vez, tiene el deber de comunicar la noticia a la repetida autoridad competente" (art.43 RBSIAA). Los lesionados y los muertos se recogerán del sitio del accidente con el mínimo de movimientos, con el objeto de no "destruir las pruebas o cambiar de posición las parts de componentes de la aeronave accidentada" (art.46 RBSIAA).

Ya hemos visto que la autoridad competente puede autorizar a remover todo o parte de una aeronave accidentada, previo levantamiento del acta correspondiente (en igual sentido el art.43 RBSIAA). Por lo que, si no se da tal condición "queda terminantemente prohibido remover todo o parte de una aeronave accidentada en la que una o varias personas hayan resultado gravemente lesionadas o muertas, o cuando se sepa o presuponga que el accidente fue ocasionado por fallas o defectos estructurales, excepto en los siguientes casos: cuando sea necesario para auxiliar a las personas lesionadas o atrapadas en los escombros; cuando sea necesario en beneficio de la seguridad pública; cuando la autoridad competente lo autorice directamente o a través de su representante; cuando se considere necesario moverla para protegerla de daños posteriores, y no sea posible obtener la autorización respectiva" (art.41 RBSIAA).

En la investigación de un accidente, la autoridad competente, o su representante encargado de la investigación, recabará la siguiente información:

a) Descripción del lugar y naturaleza del accidente, especificando tipo y matrícula de la aeronave, nombres de los tripulantes y lista de pasajeros;

b) Declaraciones del piloto al mando de la aeronave, del primer oficial o del copiloto;

- c) *Declaraciones del sobrecargo, camareras o camareros;*
- d) *Declaración del jefe de la estación del aeropuerto o aeródromo de donde salió la aeronave en su última escala;*
- e) *Declaración de los despachadores que hayan intervenido específicamente en el vuelo;*
- f) *Declaración del personal de mantenimiento que haya atendido a la aeronave, y la de otros empleados o testigos;*
- g) *Declaración del médico que expidió el último certificado de salud del piloto al mando de la aeronave, primer oficial o copiloto, con expresión de las fechas en que se hizo el examen médico respectivo;*
- h) *Descripción detallada del tiempo de vuelo, asignaciones regionales y validez de los certificados del piloto al mando de la aeronave, primer oficial o copiloto;*
- i) *La documentación de despacho de la aeronave;*
- j) *Bitácora de la aeronave;*
- k) *Carta barográfica y lectura de los instrumentos a bordo, expresando las frecuencias a que se encontraron sintonizados los aparatos de radio, receptor, transmisor y radio compás;*
- l) *Libro de registro de vuelos, especialmente la hoja que contenga los datos del vuelo en que ocurrió el accidente;*
- m) *Condiciones meteorológicas en la fecha en que ocurrió el accidente, consignando los siguientes datos:*
 - I. *Los pronósticos de ruta y terminal que se emplearon para el despacho de la aeronave;*
 - II. *Análisis del tiempo correspondiente al viaje;*

III. Plan de vuelo;

IV. Informes de tiempo, horarios de aerovía o especiales expedidos antes y durante el vuelo, para las áreas en donde éste se efectuaba;

V. Diarios de comunicación radio de las estaciones aeronáuticas terrestres que hicieron contacto con la aeronave accidentada;

VI. Registro de vuelos de control o de tránsito aéreo, si el accidente ocurrió dentro de una área de control;

VII. Declaraciones de los representantes de la autoridad competente y de los peritos del explotador de la aeronave, respecto a las causas probables del accidente;

VIII. Historial de la aeronave y de sus componentes, incluyendo las revisiones y reparaciones de rutina, así como las reparaciones mayores;

IX. Fotografías orientadas de la aeronave accidentada, donde se vean los daños que recibió y el terreno donde ocurrió el accidente;

X. Análisis físico químicos de los materiales empleados en la construcción de las partes vitales de la aeronave, para comprobar su estado de vida;

XI. Historial del piloto al mando de la aeronave y de los miembros de la tripulación.

Que acompañarán a las actas y turnará a la comisión investigadora (art. 44 RBSIAA). Es de notar que no se hace mención expresa del documento denominado "certificado de aeronavegabilidad" de la aeronave, para hacer la investigación del accidente, ni se señala, expresamente, el tratamiento e importancia de las grabaciones, tanto de los servicios de control de tránsito aéreo como de la propia aeronave, ni el documento en donde conste la transcripción de tales grabaciones. Lo anterior se puede corroborar con el informe de investigación de accidente que la autoridad desarrolla, según machote anexo.

A N E X O

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

INFORME DE ACCIDENTE

MATRICULA

SECCION I LUGAR, FECHA Y HORA

1. Lugar exacto
2. Municipio
3. Estado
4. Ciudad o poblado más cercano
5. Fecha del accidente
6. Hora (local)
7. Fecha y hora de la localización
8. Fecha y hora de arribo al lugar del accidente
9. Motivo de tardanza

SECCION II TRIPULACION

- A.
1. Piloto
 2. Nacionalidad
 3. Domicilio
 4. Licencia: a) Clase y Núm. b) Vigencia
 5. Horas de vuelo: a) Totales b) En este equipo
 6. Capacidades
 7. Lesiones: a) Fatales b) Graves c) Leves d) Ileso
- B.
8. Copiloto
 9. Nacionalidad
 10. Domicilio
 11. Licencia: a) Clase y Núm. b) Vigencia
 12. Horas de vuelo: a) Totales b) En este equipo
 13. Capacidades
 14. Lesiones: a) Fatales b) Graves c) Leves d) Ileso
- C.
15. Mecánica de a bordo y sobrecargas. Anexar lista por separado, informando el nombre completo, domicilio, licencia, vigencia, capacidades y lesiones.

SECCION III PASAJEROS

1. Adultos
2. Medios
3. Infantes
4. Total
5. Fallecieron
6. Lesionados: a) Graves
7. Ilesos
- b) Leves

SECCION IV AERONAVE

1. Propietario
2. Domicilio
3. Explotador
4. Domicilio
5. Certificado de Aeronavegabilidad Núm. Vigencia

6. Planeador Marca	Modelo	Núm. Serie	Tiempo Total	Tiempo U.R.M.

7. Motores Marca	Potencia	Núm. Serie	Tiempo Total	Tiempo U.R.M.
	1 .....	.....	.....	.....
	2 .....	.....	.....	.....
	3 .....	.....	.....	.....
Modelo	4 .....	.....	.....	.....
8. Hélice o rotores Marca	Potencia	Núm. Serie	Tiempo Total	Tiempo U.R.M.
	1 .....	.....	.....	.....
	Modelo palas	2 .....	.....	.....
	3 .....	.....	.....	.....
Modelo núcleo	4 .....	.....	.....	.....
9. Mantenimiento a cargo de				
Domicilio				
Licencia: a) Clase				
b) Núm.				
c) Vigencia				
Tipo de mantenimiento: a) Periódico <input type="checkbox"/>				
b) Progresivo <input type="checkbox"/>				

SECCION V CARGAS Nota: Cargas durante la operación del accidente.

1. Peso total al despegue Kg. 2. Peso vacío Kg.

3. Combustible al despegue Lt. 4. Carga Kg.

consistente en

Bien sujeta Mal sujeta

SECCION VI CONDICIONES METEOROLÓGICAS

1. Techo pies 2. Visibilidad horizontal Km. Temp. Amb. nudos

3. Viento: a) Orientación b) Velocidad

4. Lluvia: a) Intensa b) Moderada c) Niebla d) Humo e) Bruma

5. Otras

Si se consideran factores causales, o las condiciones meteorológicas eran malas o adversas, adjuntar reportes meteorológicos.

SECCION VII IDENTIFICACION Y CONDICIONES DEL VUELO

1. Servicio destinado: a) Transporte público de pasajeros de carga mixto

b) Privado c) De Estado d) Itinerario regular e) Irregular f) Contrato

g) Especial h) Escuela i) Fumigador j) Otros

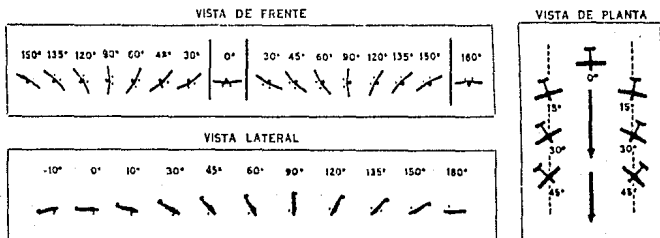
2. En el caso de aeronaves extranjeras:
La aeronave contaba con permiso de internación temporal número
en vigor hasta, vencida desde Con algún otro permiso de estancia en el país,

No contaba con ningún permiso debido a

3. Tipo de operación de este vuelo: a) Particular b) Especial c) Compañía d) Ejecutivo
 e) Pasajeros f) Carga g) Mixto h) Fumigación i) De prueba j) Instrucción
 k) Práctica l) Traslado m) Otros
4. Fecha, hora y lugar donde se originó el vuelo
5. Destino
6. Lista de escalas
7. Fecha, hora y lugar del último despegue
8. Condiciones del vuelo: a) Local b) De ruta c) Diurno d) Nocturno e) Visual (VFR) f) Instrumentos (IFR) g) Otras
9. Autorizaciones otorgadas al vuelo: a) Plan de vuelo b) Reporte de vuelo local c) Visual (VFR) d) Instrumentos (IFR) e) Ninguna f) Otras
- Adjuntar copia de las autorizaciones.

SECCION VIII INSPECCION DE LA AERONAVE Y RESTOS

1. Encierre dentro de un círculo la figura en sus tres vistas de la actitud aproximada de la aeronave con relación al horizonte, antes del impacto.
2. Encierre dentro de un cuadro la figura en sus tres vistas, de la actitud aproximada de la aeronave, en el momento del impacto.



3. Posición final de la aeronave: a) Normal b) Invertida c) Se deluvo en el impacto principal d) Resbaló e) Capoteó f) Giró sobre su eje longitudinal g) Sobre su eje vertical h) Otras
4. Daños de la aeronave: a) Quedó completa b) Se separaron sus partes

SECCION IX POSICION DE LA TRIPULACION Y PASAJEROS

1. El piloto se encontraba en la cabina de pilotos: a) Del lado izquierdo b) Del lado derecho
c) En la cabina de pasajeros
2. El copiloto se encontraba en la cabina de pilotos: a) Del lado izquierdo b) Del lado derecho
c) En la cabina de pasajeros
3. Los pasajeros se encontraban en sus asientos Fuera de ellos
4. Indicar si fallaron algunos de los cinturones de seguridad
5. Indicar si se encontraron personas accidentados fuera de la aeronave

SECCION X INSPECCION DEL LUGAR DEL ACCIDENTE

1. Proximidad al aeropuerto de
a) En el aeropuerto b) A ¼ Km. c) A ½ Km. d) A ¾ Km. e) A 1 Km.
f) A 2 Km. g) A 3 Km. h) A 4 Km. i) A 5 Km. j) A más de 5 Km.
2. Dentro del área del aeropuerto: Elevación El accidente ocurrió en:
a) La pista b) Calle carreteo c) En plataforma
En buenas condiciones En malas condiciones consistentes en:
.....
(tomar fotografías)
.....
Con obstáculos consistentes en
(tomar fotografías)
.....
Cercado en buenas condiciones En malas condiciones consistentes en
(tomar fotografías)
.....
Huellas encontradas en el terreno
(tomar fotografías)
.....
3. Fuera del área del aeropuerto: a) Elevación El accidente ocurrió
en lugar: a) Montañoso b) Colinas c) Plano d) Inclinado con una pendiente
aproximada de grados. e) Despejado f) Boscoso g) Desértico
h) Arboles aislados i) Matorrales j) Plantío de
k) Poblado (casas) l) Carretera m) Brecha n) Mar ñ) Laguna o) Río
p) Colisión con
q) Otros

NOTA: Adjuntar fotografías y un croquis de la posición final en que haya quedado la aeronave y sus restos, indicando la posible trayectoria, obstáculos, huellas, etc., con las distancias acotadas en metros (según hoja 6).

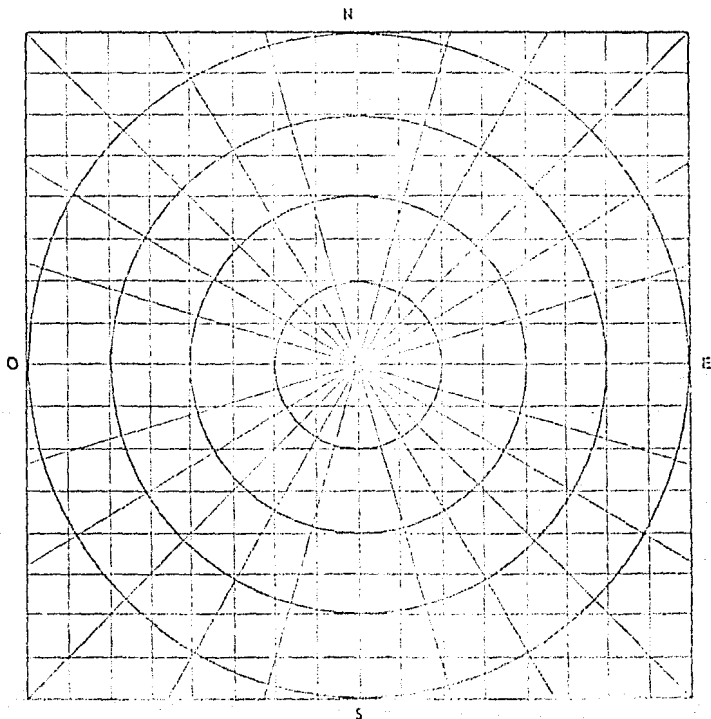
SECCION XI TESTIGOS PRESENCIALES

1. a) Testigos a bordo de la aeronave (pasajeros) b) En el lugar del accidente (dignos de crédito)
c) Del centro, control de aproximación, control de torre o de radar (anexar cinta magnetofónica de los contactos o comunicaciones con la aeronave) d) Otros

NOTA: Las declaraciones de los testigos deberán de rendirse preferentemente en las formas elaboradas ex profeso.

CROQUIS

Dibuje la posición final en que haya quedado la aeronave y distribución de sus restos, indicando la posible trayectoria, obstáculos, huellas, etc., con las distancias acotadas en metros.



NOTAS: Marcar la trayectoria probable o verdadera de la aeronave:

- Longitud de la pista
- Ancho de la pista
- Orientación de la pista
- Elevación del terreno
- Material de la superficie de la pista
- Componente del viento
- Obstáculos

SECCION XII DECLARACIONES DE LA TRIPULACION

1. Las declaraciones de cada uno de los tripulantes deberán de rendirse preferentemente en las formas elaboradas ex profeso.

SECCION XIII ANALISIS DE LA CAUSA PROBABLE DEL ACCIDENTE

1. Según su análisis, indique su opinión sobre los factores, condiciones, circunstancias, etc., de la causa probable del accidente:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

NOTA: Esta opinión no deberá de estar forzosamente basada en las declaraciones de los tripulantes y testigos, ni será considerada como el Dictamen del mismo.

SECCION XIV REPORTE DE FALLA MECANICA O MAL FUNCIONAMIENTO

1. Si el accidente se debió a mal funcionamiento, falla mecánica en la estructura de la aeronave, motor, accesorios, instrumentos, etc. (no incluyendo paros de motor por falta de combustible, aceite o uso inadecuado de los controles del motor por la tripulación), indicar la causa, o en su defecto que el propietario de la aeronave entregue un reporte escrito, firmado por el mecánico o taller autorizado encargado del mantenimiento.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

NOTA: Adjuntar fotografías que muestren, de cerca y claramente, la parte que fallo, y de ser posible enviar dicha parte.

SECCION XV

1. El presente Informe es una recopilación de datos y será turnado a la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes, quien será la que dictamine la causa probable del accidente.

2. Documentos Anexos:

Reporte meteorológico Plan de vuelo Reporte de vuelo Cinta magnetofónica de los contactos (CTA) Rollo fotográfico Fotografías (cantidad) Declaraciones de tripulantes Declaraciones de testigos Certificado de aeronavegabilidad Bitácoras Informe de falla mecánica Copia de certificado médico Copia de certificado de defunción Copia del acta del agente del Ministerio Público Federal Otros:

3. Autoridad Aeronáutica:

Nombre Firma

Fecha en que se llenó la forma:

..... a de de 19.....

NOTA. Cuando se deje alguna de las secciones de este informe, o parte de la misma, sin llenar, la autoridad aeronáutica deberá dar una explicación de las razones que tuvo para no hacerlo.

TERCERA PARTE

EL DELITO

Y LA RESPONSABILIDAD

CAPITULO IX

GENERALIDADES SOBRE EL DELITO.

SUMARIO

1.-Ambitos de Aplicación de la Ley. 2.-Teoría Legal del Delito: A) El Acto; B) La Omisión; C) La Sanción; D) La Ley Penal; E) Su Clasificación; F) Su Concurso. 3.-Elementos del Delito: A) La Conducta; B) La Sanción; C) La Antijuridicidad; D) La Tipicidad. 4.- Los Delitos en la Ley de Vías Generales de Comunicación. Actividad Aeronáutica. 5.-Los Delitos y Tipos aplicables en el Código Penal: A) Delitos en materia de vías de comunicación y de correspondencia; B) Delitos contra la Autoridad; C) Revelación de Secretos; D) Delitos cometidos por Servidores Públicos; E) Responsabilidad Profesional; F) Falsedad; G) Delitos contra la Vida y la Integridad Corporal; H) Delitos en contra de las Personas en su Patrimonio.

CAPITULO IX

GENERALIDADES SOBRE EL DELITO.

1.- **AMBITOS DE APLICACION DE LA LEY.**- De acuerdo con los términos expuestos por el art. 133 de la CPEUM, tenemos que, indica el CPACI "Los Estados miembros reconocen que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio" (art. VIII, secc.1; con igual sentido art.1 parte 1). "Para los fines de este convenio, se considerarán como territorio de un Estado, la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella, que estén bajo la soberanía, jurisdicción, protección o mandato de dicho Estado" (art. VIII, secc.2; en igual sentido art.2 parte 1). "Las altas partes contratantes reconocen que cada potencia tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico correspondiente a su territorio. Para los fines del presente convenio, el territorio de un Estado se entenderá que comprende el territorio nacional metropolitano y colonial, juntamente con las aguas territoriales adyacentes a dicho territorio" (art.1 CINA). "Las altas partes contratantes, reconocen que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y a sus aguas territoriales" (art.1 CAC). Por su parte, tenemos que "la soberanía reside esencial y originalmente en el pueblo" (primera parte del art.39 CPEUM); y el territorio nacional comprende: I. El de las partes integrantes de la Federación; II. El de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes; III. El de las islas de Guadalupe y Revillagigedo, en el Océano Pacífico; IV. La plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes; V. Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos

que fija el derecho internacional, y las marítimas interiores, y VI. El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho internacional" (art.42 CPEUH). De los señalados en las fracciones II; III; IV; V y VI anteriores, "dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados" (art.48 CPEUH).

"El espacio situado sobre el territorio mexicano, está sujeto a la soberanía nacional. Para los efectos de esta Ley, el término territorio mexicano comprende la extensión terrestre de los Estados Unidos Mexicanos, las aguas territoriales e islas adyacentes en ambos mares, y las islas de Guadalupe y Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico" (art.306 LVGC). "La navegación civil sobre el territorio mexicano se rige por los tratados y convenciones internacionales que el Gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente, por la presente ley y por sus reglamentos y por las demás leyes y reglamentos aplicables" (art.307 LVGC).

"Las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellos, estarán sujetos exclusivamente a los Poderes Federales. El Ejecutivo ejercerá sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (hoy SCT)" (art.3 LVGC). Las vías generales de comunicación son enumeradas por el art.1 de la LVGC, del que destaca la fracción VIII- el espacio aéreo nacional en que transiten las aeronaves.

Se señala que "para los efectos de inspección vigilancia y control de la navegación aérea civil, toda aeronave civil que se encuentre en territorio mexicano o vuele sobre el mismo, así como su tripulación, pasajeros y efectos transportados quedan sujetos exclusivamente a la jurisdicción y competencia del Ejecutivo Federal" (art.308

LVGC). "La reparación del daño causado a las personas o a las cosas en el territorio del Estado subyacente se rige por las leyes de dicho Estado" (art.XXVIII CAC).

"Se someterán a las leyes mexicanas:

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

II.- Los actos delictivos ocurridos a bordo de cualquier aeronave sobre territorio extranjero, cuando produzcan o se pretenda que tengan efectos en territorio mexicano. Son aplicables a la navegación aérea civil las disposiciones que sobre nacimientos y defunciones a bordo de un buque mexicano establece el Código Civil para el Distrito Federal" (art.309 LVGC).

"Serán solidariamente responsables el propietario, poseedor u operador de la aeronave con el comandante o piloto de la misma, por cualquier violación a esta ley y sus reglamentos, resultante de órdenes dictadas por alguno de aquellos" (art.310 LVGC).

Por su parte el art.1 del Código Penal vigente, en materia Federal, señala que su aplicación será "en toda la República, para los delitos de la competencia de los Tribunales Federales" (segunda hipótesis). Se aplicará asimismo "I. Por los delitos que se preparen, inicien o cometan en el extranjero, cuando produzcan o se pretenda que tengan efectos en el Territorio de la República" (art.2 C.P.). Para los delitos continuos cometidos en el extranjero que se sigan cometiendo en la República Mexicana, se perseguirán de acuerdo a esta ley (C.P.), sin importar la nacionalidad de los delincuentes (sean

nacionales o extranjeros --art.3 C.P.-- la misma regla se aplica a los casos de delitos continuados). Por otra parte, "los delitos cometidos en territorio extranjero por un mexicano contra mexicanos o extranjeros, o por un extranjero contra mexicano, serán penados en la República, con arreglo a las Leyes Federales, si concurren los requisitos siguientes: que el acusado se encuentre en la República; que el reo no haya sido definitivamente juzgado en el país en que delinquiró; y que la infracción de que se le acuse tenga carácter de delito en el país en que se ejecutó y en la República" (art.4 C.P.).

"Se considerarán como ejecutados en territorio de la República:

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

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

III.- Los cometidos a bordo de un buque extranjero surto en puerto nacional o en aguas territoriales de la República, si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido, no 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 en aguas territoriales nacionales o extranjeras, en casos análogos a los que señalan para buques las fracciones anteriores; y..." (art.5 C.P.). "Cuando se cometa un delito no previsto en este Código, pero si en una ley especial o en un tratado internacional de observancia obligatoria en México, se aplicarán éstos,

tomando en cuenta las disposiciones del libro primero del presente Código y, en su caso, las conducentes del libro segundo. Cuando una misma materia aparezca regulada por diversas disposiciones, la especial prevalecerá sobre la general" (art.6 C.P.).

De acuerdo con lo anterior, todos los hechos o actos que ocurran en una aeronave civil, dentro del territorio nacional o fuera del mismo, siempre y cuando ostente matrícula mexicana; o dentro del territorio nacional, si ostenta matrícula extranjera y que constituyan, de acuerdo con la ley mexicana un delito, será, según la propia ley lo dispone de Orden Federal.

Hay que recordar que se había hecho mención anteriormente al hecho de que, el Estado poseedor de la matrícula de una aeronave, en caso de accidente, dentro del territorio de otro Estado, tiene otorgado por éste el privilegio o la excepción de acudir como observador en la investigación de los accidentes ocurridos a sus aeronaves. Asimismo hay que recordar que la ley suele ser territorialista, y ésta será la aplicable. (Ver nota 1).

2.- **TEORIA LEGAL DEL DELITO.**- Nuestro Código Penal vigente, para el Distrito Federal en materia de fuero común, y para toda la República en materia de fuero federal, conceptúa el delito como "el acto u omisión que sancionan las leyes penales" (art.7 C.P.). Respecto de la última parte del citado artículo diversos autores sostienen que su texto debería decir: "descrito en las normas penales", puesto que sostienen "son los jueces los que sancionan aplicando una pena; las normas penales no sancionan, tan sólo describen tipos y señalan la punibilidad". Respecto de ello tenemos que, por una parte, su punto de vista es correcto y, por otra, es erróneo. Es erróneo para nosotros dado que hacen uso restringido del concepto gramatical del vocablo

"sancionar". Efectivamente, si nos remitimos a su concepto veremos como "sancionar" proviene a su vez del vocablo "sanción" y contiene tres acepciones: 1. Significa dar fuerza de ley a una disposición; 2. Significa autorizar o aprobar cualquier acto, uso o costumbre; y 3. Aplicar una sanción o castigo. A su vez, el vocablo "sanción" significa: 1. Estatuto o ley; 2. Acto solemne por el que el jefe de un Estado confirma una ley o estatuto; 3. Pena que la ley establece para el que la infringe; 4. Mal destinado de una culpa o yerro y que es como su castigo o pena; y 5. Autorización o aprobación que se da a cualquier acto, uso o costumbre.(1) Cabe señalar que este vocablo proviene del latín "sanctio-onis" y es un sustantivo verbal femenino. Abundando más al respecto, tenemos como sinónimos de "sanción" los de: confirmación, autorización, pena, castigo.(2) De "confirmar" a su vez lo son: corroborar, ratificar, asegurar, aseverar, afirmar, probar, sancionar, atestiguar, evidenciar, demostrar, acreditar, justificar, robustecer, y revalidar.(3) De "autorizar" lo son: facultar, conceder, permitir, acceder, abonar, asentir, aprobar y legalizar.(4) De todo ello consideramos que se hace uso restringido del vocablo indicado en la ley, y no existe razón alguna para considerar, visto lo anterior, que la ley penal no sanciona. Aún cuando la aplicación al caso concreto corresponda al juzgador (funcionario investido, dependiente del Poder Público), quien deduce responsabilidad y aplica la ley, vía sanción (pena o castigo); entendemos también que, al arrogarse el Estado la potestad sancionadora (sentido amplio del concepto) y

(1) Real Academia Española, opus cit. pag. 117b.

(2) OMNIA, opus cit. pag. 382.

(3) ibdem. pag. 108.

(4) ibdem. pag. 68.

deducirla en una ley, dicha ley sanciona. En virtud de ello, consideramos erróneo su planteamiento y consideramos que la definición a que hace referencia el artículo 7 del Código Penal, se puede ajustar al siguiente planteamiento: Delito es el acto u omisión estatuido en las leyes penales.

Regresando de nuevo a lo asentado por los autores, de que el concepto de delito se debería establecer como el "acto u omisión descrito en las normas penales", nos encontramos que "describir" no es lo mismo que "estatuir". Veamos, "describir" en su concepto gramatical significa: 1. Delinear, dibujar, figurar una cosa, representándola de modo que de cabal idea de ella; 2. Representar a personas o cosas por medio del lenguaje, refiriendo o explicando sus distintas partes, cualidades o circunstancias; 3. Definir imperfectamente una cosa, no por sus predicados esenciales, sino dando una idea general de sus partes o propiedades.(5) Por su parte "estatuir" en su concepto gramatical significa: 1. Establecer, ordenar, determinar; 2. Demostrar, asentar como verdad una doctrina o un hecho.(6) De ello inferimos que se estatuye un delito y se describe el tipo, forma especial, derivado del primero, según veremos.

Ahora, pasaremos a razonar los conceptos incluidos en la definición de delito, para considerar los elementos del mismo.

A) EL ACTO

La definición que nos ocupa indica que, "delito es el acto u omisión...". Por acto, gramaticalmente se entiende

(5) Real Academia Española, opus cit. pag. 440.

(6) ibidem, opus cit. pag. 581.

un "hecho o acción." (7) Aquí vemos como el "acto" comprende dos conceptos; el primero de ellos, gramaticalmente significa: "acción u obra que sucede" (8); el segundo de ellos, gramaticalmente significa: "[Ejercicio de una potencia; efecto de hacer; posibilidad o facultad de hacer alguna cosa y especialmente de acometer o defenderse" (9). Aquí nos surgen dos dudas: ¿qué puede entenderse por "ejercicio de una potencia"?, y ¿en qué consiste una "potencia"?. Por ejercer se entiende "el practicar los actos propios de un oficio, facultad, virtud, etc." (10); y por "potencia" la virtud para ejecutar una cosa o producir un efecto, refiriéndose también por antonomasia, a cualquiera de las tres facultades del alma: conocer, querer y acordarse, a las que corresponden: entendimiento, voluntad y memoria, respectivamente. (11) Por lo tanto, podemos decir que el "ejercicio de una potencia" consiste en practicar y ejecutar una cosa o producir un efecto con entendimiento, voluntad y memoria. Retomando desde el inicio, el acto comprende un hecho o una acción; el hecho contiene a la acción u obra y cosa que sucede (todo lo que tiene entidad -lo que constituye la esencia o forma de una cosa- ya sea espiritual, natural o artificial, real o abstracta). (12) La acción (comprendida en el concepto hecho) a su vez comprende el practicar y ejecutar una cosa o producir un efecto. La distinción gramatical nos hace inducir que en realidad son sinónimos. (Ver tabla II).

Visto lo anterior y considerando que gramaticalmente

(7) Real Academia Española, opus cit. pag. 21.

(8) *ibidem.* opus cit. pag. 698.

(9) *ibidem.* opus cit. pag. 12.

(10) *ibidem.* pag. 506.

(11) *ibidem.* pag. 1054

(12) *ibidem.* pags. 371 y 541

son sinónimos entre sí, pasaremos a estudiarlos desde el punto de vista ético, en relación con uno de los tres agentes posibles que intervienen en los mismos: la naturaleza, los animales y el hombre. (Por razones obvias, nos ocuparemos exclusivamente de los actos de éstos últimos). Teniendo el último capacidad de entendimiento, lo que lo distingue de los otros, podemos decir que sus actos, o sea, los actos humanos, en su conjunto, forman su comportamiento o conducta. Ahora, respecto de éstos últimos tenemos que el comportamiento aplicase también a los animales, en tanto que, la conducta, posee un significado ético y es atribuible exclusivamente al hombre. Siendo la acción el ejercicio de una potencia y entendida ésta como "practicar y ejercitar una cosa o producir un efecto con entendimiento, voluntad y memoria", notamos que su requisito indispensable, identificable y distinguible de los otros sujetos estriba, precisamente, en el entendimiento, voluntad y memoria con que se ejecuta dicho acto.

En efecto, tenemos que "de cuantas acciones ejecuta el hombre, sólo aquellas pueden decirse propiamente humanas que son propias del hombre en cuanto tal. Diferénciase el hombre de las criaturas irracionales en que él es dueño de sus actos. De aquí es que sólo aquellas acciones de que es dueño el hombre pueden llamarse con propiedad humanas; y es dueño el hombre de sus actos en virtud de la razón y de la voluntad, por lo cual se dice que el libre albedrío es facultad de voluntad y razón. Son, pues, en realidad humanas las acciones que proceden de la voluntad deliberada, y si otras algunas ejecuta, podrán decirse acciones del hombre, más no acciones humanas, puesto que no obra en ellas como hombre en cuanto tal. Es evidente que toda acción procedente de alguna potencia es causada por ésta en conformidad con su objeto propio. El objeto propio

de la voluntad es el fin y el bien; por consiguiente, todas las acciones humanas necesariamente, se ordenan a su fin".(13) (Ver nota 2).

De lo anterior tenemos que, con respecto al hombre existen desde el punto de vista de la ética, dos clases principales de actos, que son:

1. **ACTOS VOLUNTARIOS O ACTOS HUMANOS**, esto es, aquellos que el hombre domina, que controla conscientemente y quiere deliberadamente, y de los que es tenido por responsable. Estos constituyen la conducta humana.

2. **ACTOS INVOLUNTARIOS O ACTOS DE UN HOMBRE**, esto es, los que un individuo acontece realizar, pero de los que no es dueño, que no ejecuta conscientemente o quiere deliberadamente, y de los cuales no es tenido por responsable.(14)

Resulta interesante el comprender el actuar del hombre como tal, para comprender los elementos de su acto; al respecto y por considerarlo importante, hacemos una transcripción del estudio realizado por Sto. Tomás de Aquino: "Para que el hombre actúe, ha de empezar por estar atraído por algún bien. Cuando percibe algo como bueno, despierta en él un querer de aquello, y si ve que aquello no es no sólo bueno en sí mismo, sino también bueno para él, su querer se convierte en DESEO. Un deseo podrá permanecer sin efecto, pero, si el individuo comprende además lo bueno como susceptible de ser alcanzado, su percepción intelectual mueve su voluntad hacia un acto de INTENCION espontánea o tendencia hacia la cosa buena, esto es, hacia un extenderse para conquistar el objeto, sin contar todavía el costo en esfuerzo ni la pérdida de otras cosas buenas. Dirige ahora su intelecto hacia la tarea de

(13) Aguirre, Sto Tomás, de. SUMA TEOLÓGICA. Madrid. Espasa-Calpe, S.A. 1966. Colección Austral y 310. pag. 95

(14) Fagothey, Austin. ÉTICA, TEORÍA Y APLICACIÓN. México. Interamericana, S.A. de C.V. 1987. pag.

ponderar las razones en favor o en contra de llevar a cabo su intención y los diversos conjuntos de medios con cuyo auxilio podría ser aquella ejecutada. Este acto del intelecto se designa como consejo o DELIBERACION, cuyo resultado es el de llegar a uno de dos juicios prácticos: "esto debe hacerse aquí y ahora" o "esto no debe hacerse ni aquí ni ahora". Las condiciones han sido puestas ahora para su decisión. Sabe ahora perfectamente lo que debe hacer y las razones de ello. Todo está dispuesto ahora para su veredicto, esto es, para el acto supremo de expresión de su ser como una persona de dirección autónoma. Acepta el uno o el otro de dichos juicios prácticos alternativos del intelecto mediante una decisión de su voluntad que constituye su acto de compromiso. El juicio práctico que precede inmediatamente a su decisión y expresa la alternativa escogida es el ULTIMO JUICIO PRACTICO. El ceder, después de la deliberación, a una alternativa con preferencia de la otra es el acto deliberado de la voluntad. Tiene dos momentos, a saber: considerado absolutamente, como rendición a la atracción del objeto y aquiescencia en el juicio del intelecto, se designa como CONSENTIMIENTO, y considerados comparativamente, en cuanto preferencia de una alternativa con respecto a la otra, se designa como ELECCION. Luego, mediante el acto de MANDATO, esto es, un acto orientador del intelecto, dirige su voluntad en el USO de los medios para llevar su decisión a ejecución. Finalmente, viene la percepción de que el objetivo ha sido alcanzado y su GOCE. En todo, hay seis actos de la voluntad. Tres de ellos son acerca del fin, esto es, el deseo, la intención y el goce. Y tres son acerca de los medios, esto es, la elección, el consentimiento, y el uso. Cada acto de la voluntad es precedido por un acto del intelecto, siendo el más importante de éstos la deliberación".(15) (Ver nota 3).

Todo lo anterior significa una operación del intelecto, operación esta de orden interno, que llega a traducirse al externarse en un acto humano, hasta el momento en que el consentimiento lo hace nuestro, en el sentido de que ya nos es imputable. Dicha operación en sí, sin llegar al consentimiento no es un acto humano.

Abundando más al respecto, nos dice el Dr. Burgoa que el acto "implica un hecho humano voluntario e intencional. La intencionalidad equivale al deseo de su autor para realizar a través de él ciertos fines conscientemente concebidos. Mediante este aspecto teleológico el acto se distingue del simple hecho strictu sensu, en el que su realizador, obrando voluntariamente, no se propone el fin que de su ejecución puede resultar. La vinculación entre la causa y el fin del acto entraña su motivación, o sea, su causa final. Puede sostenerse que el hecho strictu-sensu es inmotivado aunque voluntario en ausencia del deseo de que produzca determinadas consecuencias; en cambio, todo acto humano, en atención a este elemento anímico, se presenta necesariamente como motivado, es decir, como "movido" por el fin".(16) Podemos dejar asentado entonces que el acto humano es el que procede de la deliberada voluntad del hombre, ejecutado con advertencia del bien o el mal que se hace.

Aplicando lo hasta aquí visto, ahora, en materia jurídica tenemos que el acto jurídico consiste en el hecho voluntario que crea, modifica o extingue relaciones de

(15) Aquino, Sto. Tomás de. citado por Fagothey, Austria, Opus cit. pág. 14.

(16) Burgoa Orshuela, Ignacio. DICCIONARIO DE DERECHO CONSTITUCIONAL, GARANTÍAS Y AMPARO. México.

Porrúa, S.A. 1984. pág. 35.

derecho, conforme al mismo. (Concepción mayoritariamente aceptada por los tratadistas).

Como podemos observar de la cita y del concepto de acto jurídico anteriores, existen clasificaciones especiales en cuanto "acto-hecho" en materia jurídica. "El acto jurídico se ha definido como un acto de voluntad cuyo objeto es producir un efecto de derecho, es decir, crear o modificar el orden jurídico. El acto jurídico se distingue del hecho jurídico y del acto material. El hecho jurídico está constituido, bien por un acontecimiento natural al que la ley vincula ciertos efectos de derecho, como el nacimiento, la muerte, etc., o bien por un hecho en el que la voluntad humana interviene y en el que el orden jurídico entra en movimiento, pero con la diferencia respecto del acto jurídico de que ese efecto de derecho no constituye el objeto de la voluntad. Los hechos jurídicos constituyen solamente la condición para que se apliquen normas jurídicas generales preexistentes. El acto material, por su parte, está constituido por hechos naturales o voluntarios que no trascienden al orden jurídico. En ellos no solo falta como en los hechos jurídicos, la intención de engendrar, modificar o extinguir una situación de derecho, sino que tampoco existe una norma jurídica general cuya aplicación se condicione por ellos. El orden jurídico está constituido por el conjunto de situaciones también de carácter jurídico, que existen en un momento dado en un medio social determinado. Las situaciones jurídicas, a su vez, están constituidas por un conjunto de derechos y obligaciones".(17)

Abundando un poco más en lo mismo, tenemos que el hecho, "es lo mismo que suceso acaecido en la realidad. Si este suceso trae aparejadas consecuencias de derecho

(17) Fraga, Gabina. Opus cil. pag. 30-46.

porque origina, modifica o extingue una relación jurídica, se denomina hecho jurídico. Importa poco la naturaleza del agente del hecho, ya sea natural (tal como la muerte) o proceda del hombre (como en el caso de los hechos voluntarios, libres, humanos). En cuanto aporte modificación a las relaciones de derecho, no podrá dejar de llamarse jurídico. Cuando el hecho es objeto de una relación jurídica, adquiere el carácter de acto jurídico, pero sin que por ello se confundan el acto y el hecho jurídico. Este último es el lazo o vínculo que une al sujeto y al objeto de la relación jurídica, y puede proceder de causas independientes a la voluntad humana, como un hecho de la naturaleza. El acto jurídico en cambio, siempre resulta de la voluntad del hombre, siendo, pues, un concepto incluido en el hecho jurídico. El hecho jurídico será lo mismo que acto humano, cuando la voz hecho, considerada en su noción estricta, indique una acción humana.⁽¹⁸⁾

Lo hasta aquí asentado no nos satisface. No consideramos necesaria la distinción que se hace entre "acto y hecho jurídico", ni lo que se considera como noción "estricta" de la voz hecho. Para plantear nuestro punto de vista, consideramos necesario partir de nuevo de las concepciones gramaticales de los vocablos "acto, acción y hecho". (Ver tabla II). De acuerdo con dicha tabla, en su parte II, el vocablo "acción" tiene tres nociones: el ejercicio de una potencia, que como vimos, significa "practicar y ejecutar una cosa o producir un efecto con entendimiento, voluntad y memoria", siendo la voluntad y el entendimiento su característica principal; efecto de hacer, o sea, ejecutar una acción; posibilidad o facultad de

(18) Díaz de León, Marco Antonio. DICCIONARIO DE DERECHO PROCESAL PENAL. México, Porrúa, S.A.

hacer una cosa (acometer-defenderse), o sea, la aptitud para hacer o no hacer una cosa. En éstos dos últimos ya la voluntad no interviene como elemento característico, refiriéndose, la aptitud, exclusivamente a una cualidad o idoneidad. El vocablo "hecho" tiene sólo dos acepciones: acción u obra (de hacer), y cosa que sucede (de suceso), por lo que hay dos concepciones: hecho de hacer y hecho de suceder. El primero de ellos ya está contemplado en la acción, que es su efecto, y el segundo se refiere a un suceso o acontecimiento acaecido, no contemplado en la acción, que tiene que ser real y verdadero. Se infiere de ello, que la voz no puede ser tomada en un sentido estricto: o es de hacer, o es de suceder, puesto que, entre ambas no se complementan. Y tenemos por último el vocablo "acto", que significa: hecho o acción, que como se ve, son sinónimos.

Visto lo anterior, consideramos que el "acto" es el género, siendo especie del mismo el "hecho" y sub-especie la "acción". Dicho de otra forma, la acción está contenida en el hecho y éste a su vez, está contenido en la acción, más no éste, como contenido del hecho, como se asevera. (Ver supra). De ello tenemos que todo hecho (obra ejecutada) es producto de una acción humana (su efecto ejerciendo una potencia) que deviene en un acto de la misma naturaleza (forma de exteriorizarse y concretizarse).

Un comentario que nos parece válido, y con el que estamos de acuerdo, resulta ser el efectuado por el profesor Juan Manuel Terán(19), respecto de las distinciones jurídicas entre "acto-hecho", al que agregamos nuestras consideraciones gramaticales y éticas, ya

(19) Terán, Juan Manuel. FILOSOFÍA DEL DERECHO. México, Porrúa, S.A. 1983. Cap. VII-33,35, especialmente, pág.105 y sigs.

señaladas; en términos generales, dice así: "Siempre la causa jurídica de una relación es determinada conducta. Por lo tanto, supuesto jurídico es el acto o los actos, la conducta determinante o creadora de una relación jurídica; eso es la causa de derecho. La consecuencia es la conducta o actos que resultan condicionados en las relaciones de derecho. No es posible separar el problema del objeto de derecho (se refiere a consecuencia de derecho-causa jurídica), de la estructura hipotética de las relaciones jurídicas, porque los elementos llamados supuesto y consecuencia jurídica, son precisamente modalidades o formas de conducta normativamente determinadas, y para aplicar lo expuesto acerca del objeto, supuesto y consecuencias jurídicas, es necesario antes aclarar que un supuesto o causa jurídica es siempre determinada conducta, pues a veces las normas de derecho dan la impresión de que el supuesto o causa jurídicos pudiera no ser un acto jurídico, sino un hecho ajeno a la conducta. El objeto de las relaciones jurídicas son los actos o conducta regulados y no las cosas materiales sobre las que puede recaer o no recaer en unos y otros casos la conducta o las acciones. Los supuestos jurídicos producen determinados efectos (en una situación similar), el supuesto jurídico no consiste en las cosas materiales, sino en la presencia de cierto deber de conducta de los sujetos entre los cuáles habría de surgir conflicto si no hubiera esa determinación jurídica. Lo que se califica como hecho jurídico, para tener sentido, requiere la presencia de la figura acto, acción o conducta jurídica. La falsa división entre actos y hechos jurídicos proviene del mismo elemento psicológico realista aplicado al campo del derecho. La diferencia establecida entre actos y hechos jurídicos, unos dependientes de la voluntad y otros no, es ajeno al criterio jurídico. (Aumentamos también, que es ajeno al criterio ético. Ver supra: actos

voluntarios y actos involuntarios). Las clasificaciones se basan siempre en un determinado criterio o punto de vista; la clasificación entre actos y hechos basada en el dato presente o ausente de la voluntad, no es jurídica, pues toma como base datos no jurídicos, sino psicológicos y físicos. Error es llevar las consecuencias de esa clasificación como si jurídicamente hubiese hechos y actos. Jurídicamente sólo puede haber actos".

Continúa exponiendo, "...se hizo referencia a los actos y a los hechos jurídicos, partiendo de la clasificación dominante que distingue los hechos frente a los actos jurídicos en que éstos dependen de la voluntad y los hechos son independientes de la voluntad (ver supra). A su vez, los hechos son distinguidos en hechos jurídicos y hechos no jurídicos; los primeros son aquellos que producen consecuencias de derecho". Sigue: "señalando que el elemento voluntad sirve como criterio de clasificación entre los actos y hechos; la voluntad existirá en los actos, frente a la no existencia de la voluntad en los hechos. Ahora, los hechos sólo producen efectos de derecho por su imputación jurídica y dicha imputación es siempre normativa, 'toca a la esfera de la conducta'". Concordamos con él, cuando asevera que en los llamados "hechos jurídicos, se da invariablemente la presencia de alguna actitud o actividad como tal, igual que en cualquier tipo de acto". "En las situaciones de derecho, hay aparentemente hechos, pero detrás de esos hechos lo que tiene importancia en definitiva es la existencia de cierta conducta, o la presencia, en suma de actos". Esto reafirma también lo que expusimos desde un punto de vista gramatical: los hechos y las acciones, son actos; y por lo tanto, consideramos inútil la distinción que se hace entre uno y otro, tomando como elemento de dicha clasificación la existencia o no de la voluntad. Independientemente de la distinción

psicológica que se señala, la distinción gramatical y la ética, en conjunción, son aplicables en el mismo sentido, en materia jurídica, dada su vinculación lógica: la gramática, como expresión de ideas, y la ética, como reguladora de la moral y de las obligaciones del hombre, desde un punto de vista filosófico.

Tomando ésto en consideración, proponemos una definición de acto jurídico, comprendiendo las acepciones gramaticales y éticas, en conjunción con las jurídicas, en los siguientes términos: La acción voluntaria que crea, extingue o modifica relaciones de derecho, conforme al mismo, que son imputables a su gente y de la cual deriva una responsabilidad; el acontecimiento natural que siendo real y verdadero, tiene consecuencias jurídicas, conforme a derecho; y el hecho involuntario de un agente, que crea, modifica o extingue relaciones de derecho, conforme al mismo, que le es imputable, pero sin responsabilidad. Cualquiera de los anteriores será un acto jurídico.

B) LA OMISION.

Continuando con la definición del delito que nos ocupa, esta indica: "...u omisión..."; pasaremos ahora también a analizarla. En su connotación gramatical, el concepto proviene del latín "omissio,-onis" y tiene tres acepciones: 1. Abstención de hacer o de decir algo; 2. Falta por haber dejado de hacer algo necesario o conveniente en la ejecución de una cosa o por no haberla ejecutado; y 3. Flojedad o descuido del que está encargado de un asunto.(20) Su efecto es omitir, del latín "omittere", con dos acepciones: 1. Dejar de hacer una cosa;

(20) Real Academia Española, opus cit. pág.912

y 2. Pasar en silencio una cosa.(21) Son sinónimos de omisión: olvido, descuido, dejadez, supresión, falta, negligencia, laguna; y lo son de omitir: olvidar, prescindir, callar, suprimir.(22)

Comparativamente hablando, y desde su concepto gramatical, la omisión viene a ser el aspecto negativo del acto, y como el mismo, en forma más exclusiva, esta se refiere a actividad humana, como agente de la misma. La abstención de hacer corresponde exclusivamente al plano humano. Esto quiere decir, que en relación con el agente, tanto la omisión como el acto, poseen como elemento característico la voluntad, y ésta sólo se da en el plano humano. De ello deducimos que solamente la persona, esto es, el ente físico y mental, es agente imputable, como se verá más adelante.

La omisión, se dice, es conducta inactiva, a diferencia del acto, que sería conducta activa. Al respecto tenemos: "...no toda conducta inactiva es omisión, ésta es inactividad voluntaria. Así pues, la omisión es una manifestación de la voluntad que se exterioriza en una conducta pasiva, en un -no hacer-. Pero no toda inactividad voluntaria constituye una omisión penal, es preciso para que ésta exista, que la norma penal ordene la ejecución de un hecho determinado. Puede por tanto, definirse la omisión como la inactividad voluntaria cuando la norma penal impone el deber de ejecutar un hecho determinado".(23)

De acuerdo con lo anterior, cabe diferenciar entre "no querer" hacer algo y querer "no hacer" algo. La voluntad acciona igual en la omisión, como lo hace en el acto. ASÍ

(21) Real Academia Española, *opus cit.* pág.942

(22) *Omnia*, *opus cit.* pág.310

(23) Cuello Calón, DENECUM PENAL, citado por Díaz de León, Marco Antonio. DICCIONARIO DE DERECHO PROCESAL PENAL. México. Porrúa, S.A. 1966 pág.1103 Tomo II.

tenemos que en el primer caso (no querer hacer algo), "no hay acto alguno de la voluntad y por consiguiente no hay voluntariedad". (Calidad de voluntario en su connotación restringida). En el segundo (querer no hacer algo), "hay un acto de la voluntad, esto es, un acto de omisión o negación deliberadas, y esto es perfectamente voluntario".(24) De ello la omisión se clasifica en positiva o negativa, según se quiera hacer algo u omitir algo.

"El estado de no querer hacer es a menudo psicológicamente imposible de mantener. En efecto, no queremos mientras la realización de un acto ni siquiera cruza nuestra mente. Pero, cuando pensamos en él, y especialmente, después que hemos reflexionado y deliberado al respecto, hemos de hacer una de estas dos cosas: tomarlo o dejarlo, esto es, querer hacerlo o querer no hacerlo. Un curso es tan voluntario como el otro. La voluntariedad negativa no es lo mismo que la ausencia de voluntariedad, del mismo modo que el número negativo no es lo mismo que cero".(25)

De lo anterior podemos deducir tres elementos que forman la omisión: el primero de ellos se refiere a la existencia de un acto de voluntad producto del intelecto, que funciona igual en la forma expuesta para el acto; un segundo elemento que sería una conducta inactiva, o sea, el querer no hacer algo; y como tercer elemento tendríamos un deber jurídico de obrar, sin el cual la omisión jurídica no se conforma.

En base a ello se puede establecer: que si la actividad no es voluntaria, esto es, que provenga de causa ajena a la voluntad del que omite, por causas patológicas, fuerza irresistible o de una causa insuperable, no habrá omisión, no habrá acción omisiva y por lo mismo, no habrá

(24) Fagothey, Austin. Opos cit. pag.22

(25) Ibidem

delito, ésto por lo que se refiere a los dos primeros elementos de la omisión señalados en el párrafo antecedente; si el omitente no tiene deber jurídico de obrar, no existe omisión ni delito alguno, éste por lo que se refiere al tercer elemento. Los delitos cometidos en donde se den los dos primeros elementos, se conocen como "delitos de omisión" y la falta al deber jurídico, por lo que se refiere al tercer elemento, constituye un delito de "comisión por omisión", según se manifiesta en forma general la doctrina penal.

Abundando un poco respecto del tercer elemento, debe quedarnos claro que el deber o la obligación debe constar en la ley, esto es, estar jurídicamente calificada, y en él, la voluntad no opera libremente. Con ello queremos decir que, el cumplimiento de un deber u obligación jurídica puede ser voluntario o no. Al existir una obligación o un deber jurídico, la voluntad del agente queda invalidada por el factor externo de la ley que impone tal obligación o deber, actuará ya no en forma espontánea, sino aún contra su propia voluntad; luego entonces, el cumplimiento de dicha obligación o deber es jurídicamente forzoso. Así, la voluntad del agente, se encamina únicamente hacia la omisión de la conducta ordenada, dejando de hacer lo que le es impuesto, faltando con ello a su obligación o deber, provocando un resultado positivo mediante dicha inactividad voluntaria. Este es un sentido estricto de la omisión: la falta por haber dejado de hacer algo necesario o conveniente en la ejecución de una cosa o por no haberla ejecutado. Como se ve, aquí la voluntad del agente no opera en la misma forma que en la simple omisión, por estar legalmente invalidada; no se castiga la omisión, sino el resultado producido por la misma, esto es, el "cometer por omisión".

C) LA SANCION.

"... que sancionan..." continúa diciendo la definición del delito que nos ocupa. Anteriormente (ver supra), tratando de dilucidar si la ley sanciona o no, en contra posición del decir de ciertos autores, dijimos que se hace un uso restringido del vocablo "sancionar". Repitiendo, tenemos que "sancionar" proviene del vocablo "sanción"; tiene tres acepciones, a saber: 1. Significa dar fuerza de ley a una disposición; 2. Significa autorizar o aprobar cualquier acto uso o costumbre; y 3. Aplicar una sanción o castigo. Vimos también que "estatuir" no es lo mismo que "describir". Dejamos asentado también que en forma restringida, "sanción" significa "pena que la ley establece para el que la infringe y mal destinado de una culpa o yerro y que es como su castigo o pena". Aquí vemos como la ley sanciona en el sentido de señalar una pena, para su posterior aplicación a un caso concreto.

Cabe hacer aquí una breve consideración respecto de los términos Punibilidad, Punición y Pena, para abarcar cabalmente el sentido amplio del vocablo "sancionar", y dejar claramente determinado el por qué las leyes penales si sancionan. Respecto de la punibilidad, tenemos que es el resultado de la actividad legislativa, consistente en una amenaza de privación o restricción de bienes plasmada en la ley para los casos de desobediencia al deber jurídico penal. Es por lo tanto, la posibilidad de sancionar al sujeto que realiza algo prohibido o deja de hacer algo ordenado por la ley penal. La punibilidad debe estar legitimada y su finalidad tiende a la prevención general. La Punición es la fijación de la concreta privación o restricción de bienes del autor del delito, es la concreción de la Punibilidad al caso individual, se da en la instancia judicial y es "el momento en el cual el juez

dictamina que el sujeto es merecedor de la privación o restricción de bienes señalada en la Punibilidad". Es legal al seguir el proceso tal y como lo garantiza la Constitución. "La legitimación de la punición está sancionada a la efectiva comisión del delito por el sujeto, ya que si no existió el hecho, o si el sentenciado no lo cometió, la punición podrá ser legal, al haber cumplido los requisitos de legalidad, pero en forma alguna podrá ser legítima". La finalidad consiste en reafirmar la punición general. La Pena es la real privación o restricción de bienes de que se hace objeto al sujeto que ha sido sentenciado por haber cometido un delito, es pues, la ejecución de la Punición, y se da en la instancia o fase ejecutiva. Su Legalidad se encuentra en la sentencia condenatoria; para ser legítima, "es necesario que haya existido previamente la comisión del delito por el sujeto penado". Su finalidad va dirigida básicamente a impedir que el sujeto en cuestión reincida". Si aceptamos el criterio de los autores, su definición del delito sería: "El acto u omisión descrito en las normas penales". De acuerdo con ello, sería excluir a la Penalidad como elemento del delito, por lo cual el delito no existiría (nulo crimen, sin pena en la ley-nullum crimen, nulla poena sine lege. Con lo cual también se faltaría a lo prescrito por la hipótesis tercera del art.14 de la CPEUH, que dice: "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"). Hay que tener en cuenta que la Punibilidad es la individualización legislativa de la reacción penal, que se distingue de la individualización judicial, que es la aplicación de la pena. Esta distinción queda perfectamente señalada por el art.21 de la CPEUH, al decir: "La imposición de las penas es propia y exclusiva de

la autoridad judicial".(26)

Con lo hasta aquí expuesto, consideramos que el vocablo "sancionar" en la forma en que es utilizado en el concepto del delito está correcto, y que su uso corresponde en su sentido amplio y no restringido como se pretende.

D) LA LEY PENAL.

De acuerdo con nuestro sistema jurídico, toda resolución del Congreso de la Unión (Congreso General) tendrá el carácter de ley o decreto (art.70 CPEUM). Todas las leyes de nuestra nación quedan sujetas, en cuanto a su formación e iniciativa a las disposiciones de la Sección II del capítulo II, Título Tercero (arts.71 y 72) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a los cuales nos remitimos. La ley es la fuente principal del derecho (art.14 CPEUM).

En su concepto gramatical, el vocablo ley tiene las siguientes acepciones: Regla y norma constantes e invariable de las cosas, nacida de la causa primera o de sus propias cualidades y condiciones; precepto dictado por la autoridad suprema, en que se manda o prohíbe una cosa en consonancia con la justicia y para el bien de lo gobernados, entre otros. El vocablo proviene del latín "lex, legis".(27) Son sinónimos de ley: ordenanza, estatuto, decreto y rescripto.(28)

En su aspecto jurídico, por ley, podemos entender a la "norma jurídica obligatoria y general dictada por el legítimo poder para regular la conducta de los hombres o para establecer los órganos necesarios para el

(26) Véase: Rodríguez Manzanera, Luis. PEMLOGIA, México. UNAN-SUA. 1983. Cap. 6 y 7. págs. 81 y sigs.

(27) Real Academia Española. *Opus cit.* pág.800

(28) *Omnia*. *Opus cit.* pág.283

cumplimiento de sus fines, encaminada al bien general, no al provecho exclusivo de una persona o de un grupo determinado de personas, más o menos amplio; y dictada por autoridad legítima, no poder incompetente".(29) Podemos entender también a la ley como un acto de autoridad.

Nuestra Constitución señala que el derecho de iniciar leyes o decretos compete al Presidente de la República, a los Diputados y a los Senadores del Congreso de la Unión y a las Legislaturas de los Estados (art.71). Todos los antes señalados tienen el carácter de autoridad. De acuerdo con el Dr. Burgoa, dicho acto tiene como elementos característicos la unilateralidad, la imperatividad y la coercitividad.(30) También nos dice, que aparte de los anteriores, tienen un motivo determinante y un sentido de afectación, esto es, las causas, factores, razones o circunstancias que lo determinen y la manera como el acto agravia al gobernado en sus intereses jurídicos o derechos subjetivos.

Ahora, por ley normativa "se entiende todo juicio mediante el que se impone cierta conducta como debida. Es característica de la ley normativa la posibilidad de su incumplimiento, es decir, la contingencia de la relación que expresa y la realidad; presupone, por ende, la libertad de quien debe cumplirla y en consecuencia es reguladora exclusivamente de conducta humana. Las leyes normativas tienen por fin el de provocar el comportamiento que establecen como debido y no el de expresar relaciones con fines práctico-explicativo ni de correcto razonar. Son leyes normativas las morales y las jurídicas".(31)

(29) De Pina. *Opus cit.* pág.334

(30) Burgoa Oribeola, Ignacio. EL JUICIO DE AMPARO. México. Porrúa, S.A. 1979 Cap. V-I, II, III. pág.186 y sigs.

(31) Gaxiola Morala, F. Jorge. DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO. México. Porrúa, S.A.- UNAM. 1988 pág.1963.

Kelsen distingue entre ley natural y ley jurídica. La primera está basada en el principio de causalidad, en tanto que la segunda, en un principio de imputabilidad. La ley natural sigue el principio de causalidad basado en la relación causa-efecto, en tanto que la ley jurídica sigue su principio de imputación, que es la relación vinculada entre dos conductas humanas: el acto ilícito y la sanción.(32)

Resulta problemático determinar teóricamente las características que tiene la ley. Diferentes autores le señalan diversos caracteres, coincidiendo la mayoría en la generalidad. Como no es el caso hacer una exposición extensiva de ellos, citaremos sólo algunos: De Pina le señala la generalidad, obligatoriedad e irretroactividad; Burgoa se refiere a que sea abstracta, impersonal y general; Gaxiola Moraila sólo menciona la generalidad y la abstracción; Del Vecchio(33) le señala la bilateralidad, generalidad, imperatividad y coercibilidad; Lanz Duret sólo generalidad y obligatoriedad(34); y José R. Padilla se refiere a abstracta, general e impersonal.(35) Por su parte, en Tesis Jurisprudencial, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en su primera parte, correspondiente al Pleno, señala: "Es carácter constante de las leyes que sean de aplicación general y abstracta; es decir, que deben contener una disposición que no desaparezca después de aplicarse a un caso previsto y determinado de antemano, sino que sobreviva a esta aplicación y se aplique sin consideración de especie o de persona a todos los casos idénticos al que previenen, en tanto no sean abrogadas. Una

(32) Kelsen, Man. TEORIA PURA DEL DERECHO. Argentina. Edeba. 1970. Cap. I pag. 15 y sigs.

(33) Citado por: Morales Tamayo, Luis. ¿QUE ES EL DERECHO? México. UTEHA. 1977 Pág. 100 y sigs.

(34) Lanz Duret, Hignel. DERECHO CONSTITUCIONAL MEXICANO. México. C.E.C.S.A. 1977 pag. 150

(35) Padilla, José R. SINOPSIS DE ANPARD. México. Cárdenas. 1986. Pág. 237

ley que carece de estos caracteres, va en contra del principio de igualdad, garantizado por el artículo 13 constitucional, y aún deja de ser una disposición legislativa, en el sentido material, puesto que le falta algo que pertenece a su esencia. Estas leyes pueden considerarse como privativas, tanto las dictadas en el orden civil como en cualquier otro orden, pues el carácter de generalidad se refiere a las leyes de todas las especies, y contra la aplicación de las leyes privativas protege el ya expresado artículo 13 constitucional".(36) En el mismo sentido, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, entendía por leyes privativas a las que "carecen de los atributos de abstracción, generalidad, impersonalidad y permanencia" (Apéndice 1975, Tesis 76, Pleno).(37) Con lo que ha mantenido su criterio al respecto y serán, pues, éstos los elementos o características que nuestras leyes deben de poseer para ser constitucionales.

Curiosamente, a pesar de que la constitución señala que toda resolución del Congreso tendrá el carácter de ley o decreto, no define ni uno ni otro concepto. Como ya quedó señalado gramaticalmente se consideran sinónimos. Sin embargo, la acepción del vocablo "decreto" se refiere a: "Resolución, decisión o determinación del Jefe de Estado, de su gobierno o de un tribunal o juez sobre cualquier materia o negocio. Aplícase hoy más especialmente a los de carácter político o gubernativo.- Decreto-ley: Disposición de carácter legislativo que, sin ser sometida al órgano adecuado, se promulga por el Poder Ejecutivo, en virtud de alguna excepción circunstancial o permanente previamente determinada".(38) Visto lo anterior, la sinonimia no nos

(36) TESIS 04. LEYES PRIVATIVAS.S.C.J.N. Pleno. Apéndice 1985. pág.69

(37) Citado por: Padilla, José R. Opus. cit. pág.405

(38) Real Academia Española. Opus cit. pág.425

queda lo suficientemente clara. Aún así, el texto constitucional referido, al parecer, al utilizar la conjunción disyuntiva "o" trata de denotar una diferencia entre una y otra separándolas y señalándoles una contraposición. El Lic. Tena Ramírez(39) nos señala que la definición de dichos conceptos se encuentra en la Constitución de 1836 (la Centralista) y no da, suponemos, por no existir, el motivo necesario de tal omisión en las Constituciones de 1857 y de 1917. Al respecto consideramos que las diferencias ideológicas entre una y otra (1836-1857) no da base suficiente para ser motivo de tal (¿error, olvido, omisión voluntaria?; no hay que olvidar que los políticos mexicanos son muy sui generis e imprevisibles, hasta para ellos mismos). Dicha constitución lo exponía de la siguiente manera: Ley Tercera, artículo 43: "Toda resolución del Congreso General tendrá el carácter de ley o decreto. El primer nombre corresponde a las que versen sobre materia de interés común, dentro de la órbita de atribuciones del Poder Legislativo. El segundo corresponde a las que, dentro de la misma órbita, sean sólo relativas a determinados tiempos, lugares, corporaciones, establecimientos o personas".(40)

Desde un punto de vista material, toda disposición legal, es un acto jurídico creador, modificador, regulador o extintivo de situaciones jurídicas abstractas, en forma impersonal y general(41), esto, en contraposición a las denominadas leyes privativas, prohibidas por la Constitución (art.13 CPEUM). Nuestra ley penal tiene, necesariamente, las características de una ley en sentido

(39) Tena Ramírez, Felipe. DERECHO CONSTITUCIONAL MEXICANO. México. Porrúa, S.A. 1977. pág.315-89

(40) Tena Ramírez, Felipe. LEYES FUNDAMENTALES DE MÉXICO. México. Porrúa, S.A. 1965. pág.210

(41) Burgoa Orshrela, Ignacio. LAS GARANTÍAS INDIVIDUALES. México. Porrúa, S.A. 1970. pág.205

material, de otra forma, sería anticonstitucional. Para Jiménez de Asúa(42), las características de la ley penal son: "a) ser exclusiva, puesto que sólo la ley crea delitos y establece sanciones; b) ser obligatoria, ya que todos han de acatarla; c) ser ineludible, puesto que la leyes sólo se derogan por otras; d) ser igualitaria, que todos los individuos sean iguales ante la ley; y e) ser constitucionales". La ley penal corresponde al fuero común, es decir, es una actividad reservada exclusivamente para los Estados, ya que no es facultad de la Federación el crearla (art.124, de acuerdo a los textos de los arts.73;74;76;79 y 89 de la CPEUM). De nuestros códigos penales, destaca para los fines de este estudio el correspondiente para el Distrito Federal en materia de fuero común y para toda la República en materia de fuero federal, que es éste el que se aplica a la aeronáutica, según hemos visto.

El código penal de referencia se divide en dos libros, el primero que comprende la parte general del mismo, donde se señalan las reglas generales de su aplicación, la responsabilidad penal, aplicación de las sanciones, ejecución de las sentencias, y extinción de la responsabilidad penal; el segundo, que comprende la parte especial del código penal, contiene el catálogo de las conductas consideradas como delitos, en veintitrés títulos.

Con lo anterior ya podemos entender mejor el concepto de delito que nos da la ley: El acto u omisión que sancionan las leyes penales. Curiosamente, la definición legal concuerda con la definición gramatical del concepto delito: "Acción u omisión voluntaria, castigada por la ley

(42) Jiménez de Asúa, Luis. LA LEY Y EL DELITO. Buenos Aires. Sudamericana. 1976. pág.93-94

con pena grave"(43), aunque en un sentido más amplio (acto-vs-acción).

E) SU CLASIFICACION.

En sentido gramatical, clasificar corresponde a ordenar o disponer por clases, y clasificación, el efecto y acción de clasificar(44). La ordenación por clases de los delitos representa una variedad extensa, tanto en la legislación como en la doctrina. En términos generales podemos decir que hay cierta concordancia en cuanto a la misma, aunque se carece de una definitividad universal, como por ejemplo, en la clasificación de las especies desde un punto de vista biológico, y ésto se debe a que, en principio, el derecho, como producto de una cultura, es de orden interpretativo. La ordenación por clases obedece, en cierta forma, al punto de vista del clasificador, por lo que pueden variar en designación. La ley, no clasifica exactamente, salvo excepciones, el delito, sino que deja la misma a la deducción del estudioso. No siendo de importancia vital para el presente estudio el determinar en forma exhaustiva una clasificación, nos remitimos a las señaladas en todos y cada uno de los textos citados en la bibliografía, destacando, para nuestro gusto, el del Dr. Castellanos Tena.(45)

Sin embargo, destacaremos algunas clasificaciones obvias, que se desprenden de la ley o que se encuentra determinadas por la misma, en relación al delito. Así

(43) Real Academia Española. Opus cit. pág.430

(44) Ídem. pág.309

(45) LINEAMIENTOS FUNDAMENTALES DE DERECHO PENAL. (Parte General). México. Porrúa, S.A. 1968.

Cap. XIV pág. 135 y sigs.

tenemos que de acuerdo a nuestra constitución, y clasificados en función de su materia, los delitos pueden ser: comunes, federales y militares. Por la ley que los previene, pueden ser: generales (los contenidos en los códigos penales) y especiales (los contenidos en leyes especiales o tratados internacionales de observancia obligatoria en México. Art.6 C.P.).

De acuerdo con lo prescrito por el art.7, el delito, según la forma de exteriorizarse la voluntad, nuestro código penal lo determina en: de acción, si voluntariamente se hace lo que la ley prohíbe; de hecho, si involuntariamente se hace lo que la ley prohíbe; y de omisión, si voluntariamente no se hace lo que la ley ordena. Hay que tener siempre presente que la conducta corresponde a un comportamiento humano voluntario, exclusivamente; sin embargo hay hechos involuntarios vinculados jurídicamente, como ya se señaló en el apartado correspondiente al acto. A su vez los delitos de omisión se pueden subclasificar en: de simple omisión y de comisión por omisión, según ya vimos en el apartado correspondiente. (Ver supra).

Asimismo y de acuerdo a la consumación, el propio art.7 los clasifica en: "Instantáneo, cuando la consumación se agota en el mismo momento en que se han realizado todos sus elementos constitutivos" (fracción I). En ellos el acto y omisión que lo consuman se perfecciona en un solo momento. "Permanente o continuo, cuando la consumación se prolonga en el tiempo" (fracción II). Aquí hay continuidad en la conciencia y en la ejecución. "Continuado, cuando con unidad de propósito delictivo y pluralidad de conductas se viola el mismo precepto legal" (fracción III). La doctrina nos señala, para este caso, la existencia de varias acciones y una sola lesión jurídica. "Es continuado en la conciencia y discontinuo en la ejecución". Se dice que

consiste: "1. Unidad de resolución; 2. Pluralidad de acciones (discontinuidad en la ejecución); y 3. Unidad de lesión jurídica".(46) (Ver nota 4) .

Por otra parte, de acuerdo a la forma de conducirse o actuar (acto u omisión que refleja la exteriorización de la conducta antijurídica para producir un resultado típico) la conducta (y por ende el delito) es clasificada por nuestro código penal en: intencional; no intencional o imprudencial; y preterintencional. (art. 8 C.P.). Se les define legalmente de la siguiente manera:

Obra intencionalmente (de modo intencional) el que, conociendo las circunstancias del hecho típico, quiera o acepte (sinónimos: desea, anhele, ansía, decida, resuelva, determine, intente, procure, pretenda; admita, reconozca, confiese, apruebe, consienta, se comprometa y obligue) el resultado prohibido por la ley. (Hipótesis de primera del art. 9 C.P.) (Ver nota 5).

Obra imprudencialmente (de modo imprudencial; siendo sus sinónimos: temerariamente, descuidadamente, con ligereza, irreflexivamente, erróneamente, impremeditadamente) el que realiza (sinónimos: efectúe, verifique, haga) el hecho típico incumpliendo un deber cuidado, que las circunstancias y condiciones personales le imponen. (Hipótesis segunda del art. 9 C.P.) (Ver nota 6).

Obra preterintencionalmente el que cause (sinónimos: origine, provoque, produzca, determine, motive, ocasione, irrogue) un resultado típico mayor al querido o aceptado, si aquel se produce por imprudencia. (Hipótesis tercera del art. 9 C.P.). (Ver nota 7).

De lo anterior tenemos que la intencionalidad para cometer un delito (elemento externo de la conducta) exige que conociendo las circunstancias del hecho típico, esto

(46) Castellanos Iena, Fernando. *Opus cit.* pág. 138

es, los requisitos o elementos exigidos por el tipo, se quiera o acepte (manifestación de la conducta; indistintamente, cualquiera de ellos) el resultado prohibido por la ley (lesión a un bien jurídicamente protegido). La intencionalidad conlleva la acción u omisión volitiva de querer o aceptar producir un resultado, que se sabe prohibido por la ley. Contrario a ello, la imprudencia se refiere exclusivamente a la producción del resultado, eliminando la manifestación de la conducta (o sea, sin voluntad ni consentimiento: hecho involuntario) presuponiendo, exclusivamente, el incumplimiento, eso es, no llevar a cabo a efecto, un deber de cuidado, que las circunstancias (de hecho y de derecho) y condiciones personales (legales o morales) le imponen al sujeto. La preterintencionalidad requiere la producción de un resultado típico mayor al querido o aceptado (intencionalidad), si dicho resultado típico se produce por la imprudencia (sin voluntad ni consentimiento). Se condiciona la preterintencionalidad del obrar a producir un resultado consecuente típico mayor (esto es, de más gravedad) al que en un principio era querido o aceptado, y que dicho resultado provenga de un obrar imprudencial. En base a ello, dicha relación (conducta-resultado) será dolosa (quiere y acepta el resultado típico) si se obra intencionalmente; será culposa (sólo produce el resultado, sin manifestación de voluntad) si se obra imprudencialmente; y será preterintencional, si se obra en ese sentido.

Por su forma de realización, los delitos pueden ser: consumados, si la resolución de cometer el delito se exterioriza ejecutando u omitiendo la conducta que debería producirlo o evitarlo, si se consuma (acaba) por voluntad del agente; de tentativa, si tal resolución se exterioriza ejecutando u omitiendo la conducta que lo produce o debería

evitarlo, si por causas ajenas a la voluntad del agente no se consuma (acaba). (Art. 12 C.P., para la consumación interpretado a contrario sensu; para la tentativa, según el texto). De ello, nuestro código penal, sólo atiende en el art. 7 segunda hipótesis a los delitos consumados. (Ver nota 8).

Por lo que toca a la tentativa, ésta se clasifica en: tentativa punible, cuando la resolución de cometer el delito se exterioriza ejecutando la conducta que debería producirlo u omitiendo la que debería evitarlo, si aquél no se consuma por causas ajenas a la voluntad del agente (hipótesis primera del art. 12 C.P.); y tentativa no punible, si el sujeto desiste espontáneamente de la ejecución o impide la consumación del delito (hipótesis tercera del art. 12 C.P.). Cabe señalar que en relación a la consecuencia del resultado producido, en nuestro código penal, los delitos son sancionables.

En base a un criterio no muy ortodoxo y criticado ampliamente por la doctrina, en el libro segundo de nuestro código penal, se efectúa una clasificación de los delitos en veintitrés títulos, a los cuales nos remitimos.

F) SU CONCURSO.

De acuerdo con nuestro código penal (recuérdese que nos referimos al del Distrito Federal de fuero común, y para toda la República en materia de fuero federal) los delitos pueden dar lugar al concurso, en virtud de las conductas que los producen y el número de delitos que se cometan. Así tenemos que si "con una sola conducta se cometen varios delitos", habrá concurso ideal (hipótesis primera del art. 18); "si cuando con pluralidad de conductas se cometen varios delitos", habrá concurso real (hipótesis segunda del art. 18); la excepción lo constituye

el denominado "delito continuado". (Ver supra Art. 17 C.P.). Hay que tener siempre en cuenta, que la ley se refiere exclusivamente a "conducta (s) y delito (s), sin señalar tampoco el número del sujeto (s) que en la comisión de los mismos puedan existir.

3.- ELEMENTOS DEL DELITO.- Tomando en cuenta todo lo hasta aquí dicho, hay que tener presente que de acuerdo a los teóricos, no existe un consenso unánime respecto de los elementos del delito. Se señalan en forma general la conducta, la antijuridicidad, la imputabilidad, las condiciones objetivas de la punibilidad y la punibilidad, más generalmente. Para obtener un consenso de los elementos del delito, consideramos que son los que se contienen en la definición que del mismo haga la ley penal de cada Estado, ésto en virtud de las condiciones culturales de cada pueblo y el interés social y político existentes al considerar tal o cual conducta o resultados de la misma como constitutivos del delito. Salvo consideraciones ético-religiosas universales (la religión es uno de los pilares fundamentales de los que deriva el derecho penal), como por ejemplo el homicidio, la traición a la patria, robo, etc., que obedecen ya a patrones transculturales patrimonio de la raza humana, otros tipos de delito pudieran serlo o no en diversos Estados. Esto es absolutamente cierto, aún a nivel interno de Estado: entre nosotros podemos ver, como determinadas conductas clasificadas como delito varían en términos generales entre diversas entidades federativas, y como hay conductas distintas entre los diversos códigos que no se repiten en los demás, con mayor razón, entre Estados con expresiones culturales diametralmente opuestas.

Para nosotros, los elementos del delito están determinados en nuestro Código Penal, de la misma forma en que se encuentra determinado el delito; esto es, en su

parte general (reglas generales) y en su parte especial (delitos y tipos). Nuestra consideración obedece a dos principios aplicables: por un lado la lógica y por otro el de legalidad. Por lo que a la lógica se refiere, podemos considerar al delito como un todo, y ese todo, necesariamente, tiene que estar compuesto de sus partes (elementos) íntimamente vinculados. Por lo que a la legalidad se refiere, es imperante conocer su operatividad, en la forma en que se contiene en los textos legales.

Ahora bien, ambos principios son utilizables al mismo tiempo, dado que no se excluyen. Señalamos en la parte preliminar de este estudio, emplear el método lógico-jurídico para el mismo. Consideramos con ello que el orden queda establecido como razón legal. Este es el método en el que nos basamos. (Ver nota 9).

De acuerdo con nuestros principios constitucionales, tenemos que debe existir una pena decretada por ley exactamente aplicable al delito de que se trata (párrafo tercero in fine, art. 14), por lo que se prohíben las imposiciones analógicas y por mayoría de razón. Encontramos aquí pues, cuatro elementos: la conducta, la sanción, la antijuridicidad y la tipicidad. Ahora bien, en la forma en que está expuesto, la sanción comprende las tres modalidades diferenciables que contiene: punibilidad, punición y pena. En la segunda hipótesis del art. 16 nos encontramos: "...que la ley castigue con pena corporal...", con lo que vuelve a aparecer la sanción. Igualmente aparece en la hipótesis primera del art. 18 al decir: "...por el delito que merezca pena...", al igual que la conducta. Seguidamente, el art. 19 expresa: "...el delito que se impute al acusado; los elementos que constituyan aquel...", aparte de la conducta, aquí, aparece la imputación, de la que nos ocuparemos especialmente al referirnos a la conducta, y se señala que el delito tiene elementos, aunque

no se indican cuales son. En la fracción I del art. 20 aparecen referencias a la imputación y a la sanción, que también aparece en el texto de las fracciones VI, VIII y X del citado precepto, entre otros dentro del mismo ordenamiento, a los cuales nos remitimos.

Según la definición que la ley penal da del delito, esto es, el acto u omisión que sancionan las leyes penales, se desprenden como elementos del mismo: la conducta (acto u omisión), la sanción (punibilidad, punición y pena). Y de acuerdo a lo ya visto en el numeral y párrafo anterior, la antijuridicidad y la tipicidad. Esto por lo que corresponde a la estructura de la ley penal, según se trató en su apartado correspondiente.

Corroborando nuestro dicho, de que los elementos del delito están determinados en la ley penal, y más exactamente, en la definición del mismo, vemos como en art. 19 constitucional los señala, aunque no los define. Asimismo tenemos, que nuestra tesis se corrobora, al señalarse lo siguiente: "El cuerpo del delito se tendrá por comprobado cuando se acredite la existencia de los elementos que integran la descripción de la conducta o hecho delictuoso, según lo determina la ley penal" (art. 168 CFPP., párrafo segundo). Por lo tanto, los elementos del delito, están determinados en la ley penal: elementos que integran la descripción de la conducta (acto u omisión y tipo) o hecho delictuoso (antijuridicidad y tipo). Así, por lo que hace a la parte general, los elementos del delito son: la conducta y la sanción; por lo que hace a la parte especial, los elementos del delito son: la antijuridicidad y la tipicidad. Ahora pasaremos a analizar cada uno de ellos:

A) LA CONDUCTA.

Además de lo ya señalado, la conducta surge como principal elemento, toda vez, que en principio, el orden jurídico, en general, es regulador de la conducta humana. Nuestro orden jurídico no es la excepción. El término conducta (del latín *conducta, conducida, guiada*), gramaticalmente se refiere a: *Conducción, gobierno, mando, guía, dirección, porte o manera*, con lo que los hombres gobiernan su vida y dirigen sus acciones. (47) Son sinónimos de conducta: *proceder, comportamiento, mando, dirección, gobierno.* (48) Por su parte, *conducción* (del latín *conductio, -onis*) es la acción o efecto de conducir, llevar o guiar alguna cosa. (49) Y *conducir* (del latín *condúcere, de cum: con y dúcere: llevar*) es *manejarse, portarse, comportarse, proceder de esta o la otra manera, bien o mal.* (50) Entonces, la conducta está formada por el conjunto de actos humanos, positivos (acción) y negativos (inacción). Y hay que diferenciar el término *conducta*, de *comportamiento*, que hace referencia inclusive a los animales y corresponde a una concepción psicológica, propiamente.

Concordando esto, con lo ya visto en relación al acto y la omisión, podemos decir que la conducta en general es una concepción interna del ánimo de delinquir y una exteriorización de la voluntad humana, que se revela en un acto (acción, hecho) u omisión que provoca un resultado típico consumado de modo intencional (dolo); no intencional (culpa); o de tentativa punible, ajustándolo a derecho penal.

(47) Real Academia Española, *Opus Cit.*, pag. 339

(48) *Ibidem*, *Opus cit.*, pag. 197

(49) Real Academia Española, *Opus cit.*, pag. 339

(50) *Ibidem*

De acuerdo con ello, la conducta (ver nota 10) se traduce en un acto u omisión voluntario. De ello tenemos que la voluntad es el elemento distintivo de operatividad de la conducta en el orden jurídico y ético, siendo la excepción de la misma el deber u obligación impuesto, según se vio, la fuerza o necesidad extrañas y la ignorancia y la coacción, que se verán.

Tenemos que el concepto "voluntad", gramaticalmente, se refiere a: "Potencia del alma, que mueve a hacer o no hacer una cosa; acto con que la potencia volitiva admite o rehuye una cosa, queriéndola o aborreciéndola y repugnándola; libre albedrío o libre determinación; elección de una cosa sin precepto o impulso externo que lo obligue a ello; intención, ánimo o resolución de hacer una cosa; gana o deseo de hacer una cosa; elección hecha por el propio dictamen o gusto, sin atención a otro respecto o reparo; consentimiento, asentimiento, aquiescencia".(51) El acto u omisión deberá ser voluntario. Se dice que es voluntario el acto (u omisión) que nace de la voluntad y no por fuerza o necesidad extrañas a aquella; que se hace por espontánea voluntad y no por obligación o deber.(52)

"Las palabras 'voluntario' e 'involuntario' se refieren al hecho de que determinados actos están más o menos sujetos a nuestra voluntad. Podemos hablar de nuestra voluntad como nuestra facultad de controlarnos a nosotros mismos, hacer lo que queremos, en lugar de estar obligados a hacerlo, de modo que, como consecuencia, venimos a ser considerados como responsables de lo que hacemos. Dos cosas principales impedirán que nuestros actos fueran voluntarios: la ignorancia y la coacción. Por consiguiente,

(51) *Ibidem*, pág. 1352

(52) *Ibidem*.

se dice que el acto voluntario es un acto consciente o deliberadamente querido".(53) Es la unión de conocimiento y voluntad lo que hace voluntario a un acto. De ello notamos, como el concepto "voluntad" (causa), hace referencia al aspecto interno (deliberación, juicio, elección); y "voluntario" (efecto), al aspecto externo (acto u omisión). La relación causa-efecto queda perfectamente establecida: actuamos u omitimos consciente y deliberadamente, por que queremos ese acto u omisión.

Para nosotros el aspecto interno de la conducta, salvo contadas excepciones legales, no puede ser sancionada; toda conducta externa, para nosotros, es sancionable. Esto lo podemos ejemplificar, en el caso del homicidio. Si nosotros deliberamos y elegimos el privar de la vida a una persona, y ésto queda en el plano interno, es decir, un deseo no exteriorizado, no puede ser sancionado. Pero si nuestra intención, deliberación y elección, la ejecutamos, esto es, la exteriorizamos en un acto, dicha conducta externa sí es sancionable, como ya se vio, por consumación o tentativa punible, y de ella se deduce la existencia de la conducta interna, que opera en la forma que se indicó en el acto (ver apartado correspondiente). Lo mismo es aplicable en los casos de omisión, para la inacción.

Concretizando con lo ya expuesto, tenemos, respecto al acto: la acción voluntaria, imputable a su agente y de la cual deriva una responsabilidad; esto es, la exteriorización de la voluntad del agente sin que medie fuerza o necesidad de extrañas a la misma o deber u obligación legalmente impuesta, ejecutada consciente y deliberadamente y que produce un resultado querido, jurídicamente sancionado. Respecto de la omisión, tenemos: la abstención voluntaria (inacción voluntaria: ver la

(53) Jagothe, Austria. Opos cit., pág. 12 y sigs.

omisión), imputable a su agente y de la cual se deriva una responsabilidad; esto es, la exteriorización de la voluntad del agente sin que medie fuerza o necesidad extrañas a la misma, constitutivas de un querer no hacer algo, que produce un resultado jurídicamente sancionado. Y la abstención voluntaria, imputable a su agente, y de la cual se deriva una responsabilidad, al faltar a un deber u obligación jurídico y que por ello se produzca un resultado sancionado. Damos por entendido, que toda acción o inacción, produce un resultado.(54)

Con ello podemos ya comprender en mejor forma la operatividad de los supuestos indicados en el art.9 del C.P., que repetimos, establece: "Obra intencionalmente el que, conociendo las circunstancias del hecho típico, quiera o acepte el resultado prohibido por la ley". "Obra imprudencialmente el que realiza el hecho típico incumpliendo un deber de cuidado, que las circunstancias y condiciones personales le imponen". "Obra preterintencionalmente el que cause un resultado típico mayor al querido o aceptado, si aquél se produce por imprudencia". Para nosotros, la intencionalidad, la no intencionalidad o imprudencia y la preterintencionalidad, son modos de exteriorizarse la conducta, según veremos.

Al decir que la conducta es la manera con que los hombres gobiernan su vida y dirigen sus acciones, se hace referencia a que, un acto humano (en su aspecto positivo y negativo) puede ser de carácter mental o físico, pero necesita ser deliberadamente querido (saber-querer: intelecto-voluntad), para ser tal. Un acto voluntario es el ejercicio efectivo del dominio de un agente sobre su conducta. En este sentido, todo acto es referible a su autor como "su acto". Esta relación del agente con su acto

(54) Jiménez de Asúa, loc. opus cit. pág.210-114

se denominan "imputabilidad" y "responsabilidad", teniendo ambas, diferenciaciones. La imputabilidad se refiere a que el acto es atribuible a su agente o es puesto a su cargo. La responsabilidad se refiere a que el agente debe responder o dar cuenta de su acto. Para nosotros la imputabilidad representa una dicotomía, en su aspecto legal. Por una parte, es la consecuencia de atribuirle a un agente su acto; y por la otra, es un presupuesto para fincarle una responsabilidad. Como presupuesto de la responsabilidad, nos ocuparemos de ella en el siguiente capítulo; ahora, como consecuencia de un acto, diremos que sólo el hombre como tal, es imputable. De ello consideramos que es una consecuencia de la conducta y por lo mismo característica de la misma, por lo que la incluimos en este elemento y no como elemento autónomo del delito. Así, excluimos a la imputabilidad como elemento del delito, por ser una condición exclusiva de la capacidad legal de una persona y por considerar que nuestro Código Penal la contempla como presupuesto de la "responsabilidad".

Tenemos, de acuerdo a lo ya tratado, que no constituirá conducta voluntaria, esto es, será conducta involuntaria: el deber u obligación impuesto por la ley; la fuerza o necesidad extrañas; la ignorancia y la coacción.

Respecto del deber u obligación impuesto, ya señalamos que nulifica completa y totalmente la voluntad del agente, por lo que, el propio, actuará en su cumplimiento, aún en contra de su voluntad; en este sentido, podemos decir que se priva a su acto del libre albedrío, ya que, lo quiera o no, o cumple o se le sanciona (véase último párrafo del apartado B del numeral 2 de éste capítulo). Por lo que se refiere a "fuerza o necesidad extrañas", debemos dejar claramente establecido que deberán ser efectivamente "extrañas" a la voluntad del agente, esto es, no ser provocadas por él mismo para luego, en base a ellas,

liberarse de su responsabilidad. Dichas fuerzas o necesidades extrañas, que eliminan la voluntariedad de la conducta, se encuentran determinadas, por lo que a nuestro Código Penal se refiere, dentro del capítulo IV, "circunstancias excluyentes de responsabilidad", del Título Primero, "responsabilidad penal", dentro de las once fracciones del art.15, mismas que se verán en el siguiente capítulo. En la misma circunstancia encontramos la coacción. Este último término, hace referencia a fuerza física o moral que, operando sobre la voluntad, anula la libertad (libre albedrío) de obrar de las personas, por lo que queda dentro de las anteriores.

Especial mención nos merece la ignorancia, término éste que se refiere a la falta de conocimiento, en forma general o particular; esto es, ataca al intelecto-saber, con lo cual, es obvio, nulifica la conducta. Para nosotros la ignorancia está vinculada a la imputabilidad, esto es, si sólo el hombre puede efectuar actos humanos como tal, sólo el hombre podrá ser ignorante; desde un punto legal la ignorancia debe estar calificada para que pueda operar, no opera, en el plano jurídico por sí misma, como lo hace en el ético. En cuanto al aspecto legal de la ignorancia, se asienta lo siguiente: "La ignorancia de las leyes no excusa su cumplimiento; pero los jueces, teniendo en cuenta el notorio atraso intelectual de algunos individuos, su apartamiento de las vías de comunicación o su miserable situación económica, podrán si está de acuerdo el Ministerio Público, eximirlos de las sanciones en que hubieren incurrido por la falta de cumplimiento de la ley que ignoraban, o de ser posible, concederles un plazo para que la cumplan, siempre que no se trate de leyes que afecten directamente al interés público".(art.21 C.C.). De acuerdo con lo anterior, la ignorancia no opera en nuestro

país, sino a través del juicio hecho por el juzgador, con la anuencia del Ministerio Público, en la forma transcrita.

Con lo anterior, consideramos expuesto lo que es característico del primer elemento del delito: la conducta voluntaria. Ahora, dado que los teóricos señalan que como el delito tiene un aspecto positivo, ha de corresponderle un aspecto negativo del mismo, referido a este elemento. Siguiendo a la mayoría, según el principio de "sic et non" diremos que, la conducta involuntaria constituye el aspecto negativo de este elemento del delito.

B) LA SANCION.

La sanción representa, teóricamente, un punto de discusión inacabado, para determinar, en forma precisa, si se constituye o no como elemento del delito.

Habíamos señalado anteriormente que "sancionar" proviene del vocablo "sanción" y contiene tres acepciones: Dar fuerza de ley a una disposición; autorizar o aprobar cualquier acto, uso o costumbre y aplicar una sanción o castigo. El vocablo "sanción" significa: Estatuto o ley; acto solemne por el que se confirma una ley o estatuto; pena que la ley establece para el que la infringe; mal destinado de una culpa o yerro y que es como su castigo; y autorización o aprobación que se da a cualquier acto, uso o costumbre. (Véase el numeral 2 de éste capítulo). Ajustamos la definición legal en el planteamiento siguiente: Delito es el acto u omisión estatuido en las leyes penales. En su concepción amplia, corresponde a ley y a pena; en su sentido estricto, corresponde a pena. Señalamos también que la sanción comprende tres modalidades: Punibilidad, punición y pena. Respecto de ellas, señalamos que, la punibilidad consiste en una amenaza de privación o restricción de bienes plasmada en la ley para los casos de

desobediencia al deber jurídico penal, como resultado de una actividad legislativa. La punición consiste en la fijación de la concreta privación o restricción de bienes del autor del delito (punibilidad aplicada al caso individual), dándose en la instancia judicial. Y la pena, consiste en la real privación o restricción de bienes de que se hace objeto al sujeto que ha sido sentenciado por haber cometido un delito, dándose en la fase ejecutiva. Visto lo anterior, la punibilidad es el antecedente del delito y la pena su consecuente.

Señalemos asimismo el concepto gramatical de los vocablos más comúnmente utilizados en relación con la sanción, así tenemos: *Punir*, significa castigar a un culpado; *Punible*, que merece castigo; y *Punición*, acción o efecto de punir.⁽⁵⁵⁾ *Pena*, tenemos que significa castigo impuesto por autoridad legítima al que ha cometido un delito o falta; *Penable*, que puede recibir pena o ser penado; *Penal*, perteneciente o relativo al crimen o a la pena, o que la incluye; *Penalidad*, calidad de penable y sanción impuesta por la ley pena), las ordenanzas, etc.; y *Penar*, imponer pena y señalar la ley castigo para el acto u omisión.⁽⁵⁶⁾

Considerando que la punibilidad no es elemento del delito, el Dr. Celestino Porte Petit, citado por Castellanos Tena⁽⁵⁷⁾, nos dice: "Cuando existe una hipótesis de ausencia de condiciones objetivas de punibilidad, concurre una conducta o hecho, típicos, antijurídicos, imputables y culpables, pero no punibles en tanto no se llene la condición objetiva de punibilidad, lo cual viene a confirmar que ésta no es un elemento sino una consecuencia

(55) Real Academia Española. Opos cit. pág.1082

(56) Ídem. pág.1001

(57) Opos cit. pág.277

del delito". En igual sentido se pronuncian Carrancá y Trujillo e Ignacio Villalobos. El primero nos señala: "Debe reconocerse que la noción del delito se integra, no con la pena aplicada o no en la realidad de la vida a la acción descrita por la ley, ni con la sola amenaza de tal pena, o la conminación de punibilidad, independientemente de que la pena misma se aplique o deje de aplicarse. De donde resulta que la punibilidad no es un elemento esencial de la noción jurídica del delito".(58) El segundo nos indica: "El estar sancionado por la ley con una pena no conviene a todo lo definido, como se requiere de una definición, puesto que hay delitos que gozan de una excusa absolutoria y no por ello pierden su carácter delictuoso. No conviene sólo a lo definido, ya que abundan las infracciones administrativas, disciplinarias o que revisten el carácter de meras faltas, las cuales se hallan sancionadas por la ley con una pena, sin ser delitos. Y no señala elementos de los definido (esencialmente o descriptivos), puesto que estar sancionado con una pena es un dato externo, usual en nuestro tiempo para la represión y por lo cual se podrá identificar el delito con más o menos aproximación; pero sin que sea inherente al mismo ni, por tanto, útil para definirlo". (Citado por Díaz de León).(59) "Un acto es punible porque es delito; pero no es delito por ser punible" (citado por Castellanos Tena).(60)

Tenemos también, que "dentro de la escuela clásica, la punibilidad es un elemento esencial del delito; se dice que el delito es una acción punible, esto es, para que una

(58) Carrancá y Trujillo, Raúl. DERECHO PENAL MEXICANO. (PARTE GENERAL). México, Porrúa, S.A.

1976. pág.302 y sigs. §163

(59) *Ibidem* cit. pág.1451

(60) *Ibidem* cit. pág.277

acción constituya delito, además de los requisitos de antijuridicidad, tipicidad, y culpabilidad, debe concurrir el de punibilidad. Consecuentemente, una conducta puede ser antijurídica y culpable, y no obstante ello, no ser delictuosa, como ocurre con las infracciones de índole civil, y administrativo; luego, para que una acción se tenga como delito, es preciso que la ley penal la contemple y le señale una pena. Por ello, se ha estimado que la punibilidad es un elemento de la tipicidad, dado que la acción sancionada como (sic:con) una pena constituye un elemento del tipo delictivo". Para Cuello Calón, "el delito es acción punible; para que una acción constituya delito, además de los requisitos de antijuridicidad, tipicidad y culpabilidad, debe reunir el de su punibilidad, siendo éste de todos ellos, el de mayor relieve penal. Una acción puede ser antijurídica y culpable y, sin embargo, no ser delictuosa, más para que constituya un hecho delictuoso, un delito, es preciso que su ejecución se halle conminada por la ley con una pena, que sea punible. Por tanto realmente la punibilidad no es más que un elemento de la tipicidad". (Citas de Díaz de León).(61)

Al decir la definición legal que: "Delito es el acto u omisión que sancionan las leyes penales", deja implícito, que la sanción (punibilidad, punición y pena) es el elemento o requisito que legitima al delito en la vida jurídico penal. Con ello queremos decir, que si se considera tal o cual conducta (acto u omisión) como delito, y a dicha conducta no se le sanciona, está por demás su existencia, dado que se crearía la impunidad legal, al no existir la sanción. Consideramos el punto contrario al decir del Dr. Villalobos: una conducta (acto u omisión) es

(61) Opus cit. pág.144

delito (podríamos decir nosotros: delito jurídicamente), porque es punible.

Para nosotros, nuestro Código Penal se ajusta en algunos conceptos a las teorías de la escuela clásica, de acuerdo a la definición tratada. Esa es la ley: buena o mal. Abundando un poco más al respecto, si de acuerdo a los teóricos, el Estado se arroga a sí mismo la potestad sancionadora, la reacción del mismo en contra de determinadas conductas carecería de sentido sin la existencia de la sanción y no tendría caso decir, que tal o cual conducta es delito, si no va ser, de hecho, sancionada. Ahora, nada impide al Estado, como a ninguna otra persona, el disculpar (o excusar) la sanción a una conducta delictiva, bajo determinadas condiciones; de hecho, todos lo hacemos continuamente, sólo que, dichas excusas, deben constar también en la ley y operar en concordancia con el orden jurídico.

Por ello, señalamos nosotros a la sanción (sentido estricto) como elemento de existencia del delito, en su aspecto positivo, y a las excusas absolutorias, como elemento negativo de la misma.

C) LA ANTIJURIDICIDAD.

Señalamos con anterioridad que la ley regula conducta humana, por lo tanto, su principio es netamente cultural; la ley es un conjunto de reglas permanentes que se inspiran en cierta valoración de la conducta humana, no tendría sentido crear normas para los animales y la naturaleza; dichas reglas son obligatorias para el conglomerado humano por exigencia de la vida en sociedad. "Entendemos que la anti-juridicidad es la oposición a las normas de la cultura, reconocidas por el Estado. En suma, la contradicción entre la conducta concreta y un concreto orden jurídico

establecido por el Estado".(62) La oposición se presenta, pues, contra normas de cultura, no la ley, sino aquellas órdenes y prohibiciones por las que la sociedad exige el comportamiento debido para salvaguardar sus intereses. Estas normas valorativas, son recogidas por el Estado e implementadas en la ley. Con ello, el Estado no hace sino validar la obligatoriedad de dichas órdenes y prohibiciones, intimidando a su transgresor, con la sanción (ilícito penal). Por lo tanto, la conducta humana o es conforme a la norma o es contraria a la norma. No hay puntos intermedios.

Para Mezger (citado por Díaz de León)(63), "la acción sólo es punible si es antijurídica. Con ello se establece un juicio respecto a la acción, en el que se afirma la contradicción de la misma con las normas del derecho". Acordamos que la conducta humana contraria a la norma debe ser punible, si no el derecho pierde su valor. En igual sentido se pronuncia el Dr. Carrancá y Trujillo: "Aunque sin declarar expresamente la antijuridicidad de las acciones que caen dentro del campo penal, en nuestro derecho se la presupone por el solo hecho de tipificarlas y sancionarlas; así, toda acción típica y punible, según la ley, es antijurídica; y no será antijurídica una acción que por ella no esté tipificada y sancionada, así sea, desde el punto de vista ético, de ilimitada gravedad".(64) Esto se ajusta perfectamente, al contenido del art.14 constitucional; la interpretación quedaría: "En los juicios del orden criminal queda prohibido imponer...pena alguna, sino por la ley expedida con anterioridad al hecho y exactamente aplicable al delito de que se trata".

(62) Carrancá y Trujillo, *Opus cit.* pág.251-158

(63) *Opus cit.* pág.210

(64) *Opus cit.* pág.300-160

Al decir del Dr. Jiménez Huerta, "para que una conducta típica pueda considerarse delictiva, necesario es que lesione un bien jurídico y ofenda los ideales valorativos de la comunidad. Surge así la antijuridicidad como una característica del delito".(65) De acuerdo con el mismo autor, es presupuesto de la punibilidad.

Si la ley es un conjunto de reglas permanentes que se inspiran en la valoración de ciertas conductas humanas, la conducta contraria, o sea, antijurídica, produce un disvalor de esas reglas. Castellanos Tena(66) sostiene que "la antijuridicidad radica en la violación del valor o bien protegido a que se contrae el tipo penal respectivo". El bien y el valor, debe ser entendidos en su sentido amplio, pues no se les define legalmente (ver nota 11).

Para nosotros, la antijuridicidad la encontramos señalada en la ley penal, dentro del catálogo de delitos sancionados que se expresa en el Libro Segundo (veintitrés títulos) de nuestro Código Penal, en forma de conducta "no deseada" o prohibida por el Estado; conducta: contra la seguridad de la nación; contra el derecho internacional; contra la humanidad; contra la seguridad pública; contra las vías generales de comunicación y correspondencia; contra la autoridad; contra la salud; contra la moral pública y las buenas costumbres; contra la revelación de secretos; contraria al servicio público; contra la administración de justicia; contraria a la responsabilidad profesional; contra la verdad (falsedad); contra la economía pública; contra la libertad sexual (sexuales); contra el estado civil (y bigamia); contra inhumaciones y exhumaciones; contra la paz y seguridad de las personas; contra la vida e integridad corporal; contra el honor;

(65) Jiménez Huerta, Mariano. DERECHO PENAL MEXICANO. México. Porrúa, S.A. 1977. Tomo I pág.207

(66) Opus cil. pág.178

contra garantías (privación de la libertad y otras garantías); contra el patrimonio de las personas; y contra la investigación de la justicia (encubrimiento). Todas ellas corresponden a conducta "no deseada" o prohibida por el Estado y la sociedad, por lo que, su transgresión, será antijurídica. La antijuridicidad también opera cuando la ley señale o haga referencia, de los vocablos "indebidamente" y "sin fundamento", que corresponden a "sin derecho".

Para que la conducta no sea antijurídica, la ley, necesariamente tiene que calificar las causas de justificación, esto es, los supuestos en los cuales, por medio de ciertos requisitos, se justifica legalmente dicha conducta. Dichas causas vienen a ser el aspecto negativo de la antijuridicidad; si existen, no se conforma el delito por ausencia de la antijuridicidad; si no, entonces ha lugar a proceder en la integración del mismo.

D) LA TIPICIDAD.

Habíamos indicado ya, al inicio de este numeral, la existencia, dentro de las hipótesis del art.14 constitucional, a la tipicidad como elemento esencial del delito. Se indica que no se debe de confundir el tipo con la tipicidad. Al decir de Castellanos Tena(67) "el tipo es creación legislativa, la descripción que el Estado hace de una conducta en los preceptos penales". Teniendo en cuenta que nuestro Código Penal establece una serie de delitos, en forma de conducta "no deseada" o prohibida, tendientes a proteger determinados bienes o valores que para el Estado o la sociedad son vitales mantener para su supervivencia como tal, el delito constituye una conducta que viola o

(67) Opus cit. página 7

transgrede tal protección, atentando contra el mismo y contra el orden establecido; luego entonces, la protección que un valor o bien recibe jurídicamente, es general; pero a su vez la ley protege ciertas condiciones o circunstancias específicas con respecto de dicho bien o valor, por lo que condena, asimismo, ciertas conductas descritas específicamente que violan o transgreden esa protección y así se establece el "tipo", como forma especial de una conducta delictuosa. (V.gr. Delitos contra la integridad de las personas: tipos: lesiones, homicidio, parricidio, infanticidio, aborto, abandono de personas). Siguiendo el autor antes citado(64), "el tipo consiste en la descripción legal de un delito. Sin embargo, en ocasiones la ley limitase a formular la conducta prohibida (u ordenada, en los delitos omisivos); entonces no puede hablarse de descripción del delito, sino de una parte del mismo. Lo invariable es la descripción del comportamiento antijurídico (a menos que opere un factor de exclusión del injusto, como la legítima defensa). Con razón el profesor Mariano Jiménez Huerta, en su obra "La Tipicidad", define al tipo como el injusto recogido y descrito en la ley penal. En concreto: el tipo a veces es la descripción legal del delito y en ocasiones, la descripción del elemento objetivo (comportamiento), como sucede en el homicidio, pues según el Código, lo comete el que priva de la vida a otro".

La tipicidad será la adecuación de la conducta al tipo legal descrito. "La tipicidad es el encuadramiento de una conducta con la descripción hecha en la ley; la coincidencia del comportamiento con el descrito por el legislador. Es en suma, la acuñación o adecuación de un hecho a la hipótesis legislativa. Para Celestino Porte

(64) *Ibidem*

Petit la tipicidad es la adecuación de la conducta al tipo, que se resume en la fórmula *nullum crimen sine tipo*.(69)

La tipicidad, entendiéndola por ella el encuadramiento o adecuación de una conducta a un tipo especificado por la ley, está expresamente señalada dentro de los veintitrés títulos del Libro Segundo del Código Penal, lo cual sería bastante prolijo indicar, por lo que nos remitimos a cada uno de los títulos referidos.

Para Luis Jiménez de Asúa, la tipicidad desempeña, en relación a su función, un papel "predominantemente descriptivo que singulariza su valor en el concierto de las características del delito. Se relaciona con la antijuridicidad por concretarla en el ámbito penal, y tiene, además, funcionamiento indiciario de su existencia".(70)

La concordancia teórica general señala que, cuando no se integran todos los elementos descritos en el tipo penal, se presenta el aspecto negativo de la misma, llamado "atipicidad". "La atipicidad es la ausencia de adecuación de la conducta al tipo. Si la conducta no es típica, jamás podrá ser delictuosa".(71) No hay que confundir la "atipicidad", que se refiere a la ausencia de conducta adecuada al tipo, con la ausencia de tipo, que es la supresión intencional o inadvertida del legislador, al no describir una conducta en la ley que debería estar incluida en la misma, según el sentir general de la sociedad. "En el fondo, en toda atipicidad hay falta de tipo; si un hecho específico no encuadra exactamente en el descrito por la ley, respecto de él no existe tipo".(72)

(69) *Ibidem*, pág. 168

(70) *Opus cit.*, pág. 252

(71) Castellanos Irujo, *Opus cit.*, pág. 174

(72) *Ibidem*, pág. 175

De acuerdo con el mismo autor, las causas de atipicidad pueden reducirse a las siguientes: a) Ausencia de la calidad o del número exigido por la ley en cuanto a los sujetos activo y pasivo; b) Si faltan el objeto material o el objeto jurídico; c) Cuando no se dan las referencias temporales o espaciales requeridas en el tipo; d) Al no realizarse el hecho por los medios comisivos específicamente señalados en la ley; e) Si faltan los elementos subjetivos del injusto legalmente exigidos; y f) Por no darse, en su caso, la antijuridicidad especial".(13)

Por lo tanto podemos decir, que nuestro derecho penal determina al delito como: conducta típica, antijurídica y penable. "Delito es el acto u omisión que sancionan las leyes penales".

4.- LOS DELITOS EN LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION. ACTIVIDAD AERONAUTICA.- Visto lo anterior, que corresponde a la parte general, procederemos ahora a señalar, de acuerdo con lo ya tratado, única y exclusivamente los delitos contemplados en la Ley de Vías Generales de Comunicación, relacionados directamente con la actividad aeronáutica que desarrollan los pilotos y controladores de tránsito aéreo, haciendo exclusión de su penalidad. De acuerdo con ello, expondremos los delitos contemplados por dicha ley en su Libro Séptimo, Capítulo Único, denominado "Sanciones". Dado que, los delitos ahí contemplados no están clasificados, los expondremos de acuerdo al orden numeral que presentan, así tenemos:

"Art.533.- Los que dañen, perjudiquen o destruyan las vías generales de comunicación o los medios de transporte o interrumpen total o parcialmente o deterioren los servicios

(13) Idem.

que operan en las vías generales de comunicación o los medios de transporte...".

"Art.535.- A los conductores de toda clase de vehículos que manejen o tripulen éstos en vías generales de comunicación sin haber obtenido los certificados de capacidad física y aptitud o sin las licencias exigidas por la ley, se les aplicará...".

"Art.537.- Los conductores y demás tripulantes que intervengan en el manejo de vehículos, si conducen éstos en estado de ebriedad o bajo la acción de cualquier enervante...".

"Art.543.- El capitán que conduzca embarcación no inscrita en los libros de matrícula o con patente de navegación o certificado de matrícula que no le corresponda, o con documentos falsos o sin permiso o concesión de la Secretaría de Comunicaciones...".

"Art.454.- En las mismas...incurrirá el capitán o patrón de una embarcación que continuare la navegación, cuando aquella hubiese sido declarada inútil".

"Art.546.- El capitán de una embarcación o piloto de una aeronave que salga de un puerto, cuando por mal tiempo o previsión de él se le prohíba salir, sufrirá... si no hubiere cometido con ese motivo algún otro delito; en caso contrario, se aplicarán las reglas de la acumulación. La misma pena se aplicará al capitán de puerto, jefe de campo, consignatario o propietario que hubiere ordenado la salida de la embarcación o aeronave".

"Art.550.- El capitán que infrinja lo dispuesto en el art.266, será juzgado por el delito de homicidio por imprudencia, en caso de que hubiere pérdida de vidas por falta de auxilio solicitado". ("Art.266.- Los capitanes de las embarcaciones están obligados a prestar auxilio a cualquier persona, aún siendo enemiga, que se encuentre en el mar en peligro de perderse, siempre que lo pueda hacer

sin peligro serio para su embarcación, su tripulación o sus pasajeros". Se exceptúa de ello a los armadores).

"Art.551.- El propietario, consignatario o capitán de alguna embarcación mercante mexicana que sin haber obtenido antes la dimisión de la bandera nacional, la abanderare o matricular en otra nación, será condenado...,lo mismo cuando enajene la embarcación a algún extranjero sin cumplir con ese requisito".

"Art.554.- El capitán o armador de alguna embarcación que ostente en ellas banderas o distintivos que no le corresponden o que no estén aprobados por la Secretaría de Comunicaciones...".

"Art.555.- Se impondrá...al poseedor, propietario u operador de aeronaves civiles, en los siguientes casos: I. Por permitir que la aeronave transite: a) sin marcas de nacionalidad y matrícula; b) sin certificado de aeronavegabilidad o certificado de matrícula, o cuando tales documentos estén vencidos o sean falsos; c) tripulada por personas que carezcan de la licencia correspondiente; d) sin los instrumentos de seguridad y equipo de auxilio que corresponda; e) sin hacer uso de las instalaciones y de los servicios auxiliares de la navegación aérea, salvo casos de fuerza mayor; II. Por matricular la aeronave en el registro de otro Estado sin haber obtenido la cancelación de la matrícula mexicana; III. Por alterar o modificar las marcas de nacionalidad y matrícula de la aeronave sin autorización de la Secretaría de Comunicaciones; IV. Por ordenar al comandante o piloto de la aeronave actos que impliquen violación de esta ley o de sus reglamentos; V. Por internar al país una aeronave extranjera, o por llevar una aeronave mexicana al extranjero, sin cumplir con los requisitos exigidos por la ley; VI. Por no hacer del conocimiento de la SCT, de manera inmediata, los accidentes ocurridos a sus aeronaves; VII. Por negarse a participar en

las operaciones de búsqueda y salvamento; VIII. Por permitir que su aeronave estorbe o impida el tránsito o la circulación en los aeródromos; IX. Por cualquier violación a los reglamentos de los aeródromos".

"Art.556.- Se impondrá multa...al piloto o comandante de cualquiera aeronave civil: I. Por no utilizar durante la operación de la aeronave, los servicios de instalaciones, ayudas a la navegación aérea y demás servicios auxiliares de seguridad; II. Por desobedecer las ordenes o instrucciones que reciba con respecto a tránsito aéreo; III. Por tripular la aeronave sin llevar consigo la licencia respectiva, o sin las facultades que deben aparecer en la misma, o con la licencia suspendida o vencida. Igual a los demás miembros de la tripulación; IV. Por permitir a cualquier persona que no sea miembro de la tripulación de vuelo tomar parte en las operaciones de la aeronave, salvo fuerza mayor comprobada; V. Por transportar armas, artículos peligrosos, inflamables, explosivos y otros semejantes, sin la debida autorización; VI. Por transportar enfermos contagiosos o mentales, o a cadáveres sin la autorización correspondiente; VII. Por abandonar la aeronave, a la demás tripulación, a los pasajeros, a la carga y demás efectos en lugar que no sea precisamente el terminal de vuelo y sin causa grave justificada; VIII. Por tripular la aeronave en estado de intoxicación alcohólica. Igual se impondrá a cualquier miembro de la tripulación que se encuentre en igual caso; IX. Por permitir que un miembro de la tripulación de vuelo participe en las operaciones de la aeronave, en estado de intoxicación alcohólica; X. Por actos u omisiones que activa o pasivamente, tiendan a la comisión del delito de contrabando; XI. Por volar sobre zonas prohibidas; XII. Por iniciar el vuelo sin cerciorarse de la vigencia del certificado de navegabilidad, de las licencias de la

tripulación de vuelo y de que la aeronave ostente las marcas de nacionalidad y matrícula; XIII. Por permitir el uso de aparatos aerofotográficos y aerotopográficos a bordo de la aeronave en vuelo, sin la debida autorización; XIV. Por realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición en lugares habitados; XV. Por arrojar o tolerar que innecesariamente se arrojen desde la aeronave en vuelo objetos o lastre; XVI. Por realizar vuelos de demostración, pruebas técnicas o de instrucción, sin la debida autorización; XVII. Por negarse a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento; XVIII. Por no participar inmediatamente a la SCT los accidentes que le ocurran o aquellos otros de que tenga conocimiento, por razón de sus funciones; XIX. En caso de tripular una aeronave civil extranjera en vuelo de internación al país, por no aterrizar en los aeródromos civiles que hayan sido fijados en el permiso o autorización correspondiente; XX. En el caso de tripular una aeronave civil extranjera, realizar o permitir que se realicen a bordo de la aeronave en vuelo, planificaciones aerofotográficas o aerotopográficas".

"Art.559.- Se impondrá...a todo aquel que obstruya u obstaculice en cualquier forma o lo permita, las pistas, andenes y demás lugares de tránsito de aeródromos".

"Art.561.- Se impondrá...a todo aquel que por medio de transmisiones radiotécnicas, obstruya, interfiera o impida la radiocomunicación aeronáutica".

"Art.562.- Se impondrá...a los miembros del personal técnico aeronáutico de tierra, por los actos u omisiones en el desempeño de sus atribuciones, que pongan o puedan poner en peligro la seguridad de las aeronaves y de los aeródromos e instalaciones auxiliares".

"Art.563.- Se suspenderán...las licencias del personal técnico aeronáutico en aquellos casos en que lo juzge

necesario la SCT, por violación a las disposiciones sobre seguridad y eficiencia".

"Art.564.- La Secretaría de Comunicaciones revocará las licencias del personal técnico aeronáutico, cuando a su juicio y por contumacia, así lo merezcan". Este artículo, a todas luces anticonstitucional, se incluye en este capítulo y no en el capítulo III del estudio, en razón de que se hará en éste un tratamiento especial de ello.

"Art.566.- Se impondrá...,al comandante o piloto de una aeronave, cuando realice vuelos después de que la aeronave haya sufrido reparaciones y modificaciones en su planeador, motores o hélices, sin haber pasado la inspección y obtenido la aprobación de la SCT, en los términos que establezca el reglamento".

"Art.569.- Se impondrá...,a cualquier persona que se niegue a tomar parte en operaciones de búsqueda y salvamentos de aeronaves, si para ello fuere requerida por la autoridad. Igual sanción se aplicará a todo aquel que teniendo conocimiento directo de un accidente aéreo, no lo haga saber inmediatamente a las autoridades dependientes de la SCT, más próximas al lugar del accidente".

"Art.571.- Se castigará con la pena señalada el Código Penal para el delito de revelación de secretos al que indebidamente y en perjuicio de otro, interprete, divulgue, revele o aproveche los mensajes, noticias o información que escuche y que no estén destinadas a él o al público en general".

"Art.590.- Cualquiera otra infracción a esta ley o a sus reglamentos que no esté expresamente prevista en este capítulo, será sancionada por la Secretaría de Comunicaciones...".

"Art.591.- Toda persona o empresa tiene derecho para poner en conocimiento de la SCT cualquiera violación de esta ley. Si de las averiguaciones practicadas por ésta,

apareciere que el hecho denunciado como falta constituye un delito, se hará la consignación a la autoridad competente".

"Art.592.- Las personas que se crean perjudicadas por algún hecho u omisión contrarios a esta ley, además del derecho que les asiste conforme al artículo anterior, tendrán acción civil para exigir indemnización por daños y perjuicios".

Procedamos ahora a hacer algunas consideraciones pertinentes respecto de los delitos ya transcritos y la operatividad señalada. Primeramente diremos que son aplicables tanto a las tripulaciones como a los controladores de tránsito aéreo, los contenidos por los artículos 533, 559, 561, 569, 571 y 591 que se explican por sí solos, sin necesidad de consideraciones especiales, excepto aquellos a los cuales les señalamos hacerlas, que se verán más adelante. En seguida se nota que son aplicables a las tripulaciones aeronáuticas en general y específicamente al capitán al mando de una aeronave, los contenidos por los artículos 535 -aquí cabe considerar, como ya se ha señalado, la aeronave es un vehículo-, 537, 546, 550 hay que considerar que el término genérico con el que se designa a un piloto es el de capitán piloto aviador y que si la ley no distingue, no es dable distinguir-, 551, 554, 556 y 566. Amén de los ya señalados, se aplican a los controladores de tránsito aéreo, el contenido del art. 562, dado que de su texto se desprende su aplicación exclusiva "a los miembros de personal técnico aeronáutico de tierra". (Recuérdese lo ya tratado en el punto 4 del capítulo I y apartado A del punto 2 del capítulo II, ambos de este estudio).

Consideración aparte merecen los contenidos de los artículos 543, y 545 que se refieren de hecho a embarcaciones. También se indica exclusivamente el término "capitán" (genérico), por lo que respecto de ello

reproducimos lo dicho en el párrafo anterior. Ahora bien, ya habíamos señalado (cap.III p.2-A) que una aeronave en el mar, se consideraba como buque de vapor, lo que corresponde a una embarcación, propiamente dicho; de ello se desprende que la aplicación de los mencionados artículos correspondería única y exclusivamente a los hidroaviones, hidrohelicópteros y aviones o helicópteros con flotadores que les permitan amarizar, dado que "avión" o "aeronave" se refieren a un "vehículo" que de hecho, no es embarcación, si tales aparatos se encuentren en el mar o agua.

Abundando más al respecto, señalamos en la primera parte, que de acuerdo con el art.XXV del CAC, cuando un Estado contratante "no haya establecido las reglas adecuadas, el comandante de una aeronave tendrá derechos y deberes análogos a los de un capitán de buque mercante, según las leyes respectivas de cada Estado". Cabe hacer notar que se refiere única y exclusivamente a los "derechos y deberes" del comandante, condicionado al hecho de "no haya establecido las reglas adecuadas"; por lo que hemos visto, las reglas existen y aparentemente son adecuadas. En este caso la analogía está legalmente establecida, por lo que consideramos no opera la prohibición contenido en la hipótesis tercera del art.14 de la CPEUM; también debemos considerar, en virtud de lo ya señalado, que en relación a este tipo de aeronaves y operaciones, la legislación no contempla mayor cosa, provocando lagunas que se subsanan por dicha analogía.

Mención especial nos merece el texto del art.564, que declaramos anticonstitucional y cuyo texto repetimos: "La Secretaría de Comunicaciones revocará las licencias del personal técnico aeronáutico, cuando a su juicio y por contumacia, así lo merezcan". Dicha declaración la hacemos basados en las siguientes consideraciones de derecho: el texto transcrito atenta contra la garantía individual de

libertad de trabajo, primeramente, ya que de acuerdo al texto del art.5 de la CPEUM; "a ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode siendo lícitos"; "el ejercicio de esta libertad sólo podrá vedarse por determinación judicial", continúa el texto (la autoridad administrativa, por derecho, no es autoridad judicial) cuando se ataquen los derechos de tercero (que no es el caso, o tendría que probarse), o por resolución gubernativa (aquí sí puede la autoridad administrativa), dictada en los términos de ley (previa garantía de audiencia, no en la forma unilateral a que se refiere "a su juicio"), cuando se ofendan los derechos de la sociedad (habría que probar la existencia de dicha ofensa). Y termina: "nadie puede ser privado del producto de su trabajo, sino por resolución judicial". El vocablo "contumacia" hace referencia a rebeldía o incomparecencia de un sujeto emplazado en juicio. Obviamente éste no es uno de los requisitos de operatividad, ya que no se atacan los derechos de tercero, ni se ofenden los derechos de la sociedad, ni constituye una actividad ilícita y no hay juicio ("cuando a su juicio"); aunque la rebeldía por sí procesalmente es sancionada en el juicio. Por lo tanto, "a su juicio y por contumacia" o si se prefiere "a su razón y por rebeldía" (que anotamos no se aplica en el sentido que corresponde según el derecho procesal, sino más bien, al de no se "ajusta" o "alinea" a lo que la autoridad desea, de acuerdo a su razón -juicio-), es un supuesto anticonstitucional.

Por otra parte, según el texto de la hipótesis segunda del art.14 de la CPEUM, que a la letra dice: "Nadie podrá ser privado de la vida, de la libertad o de sus propiedades, posesiones o derechos, sino mediante juicio seguido ante los tribunales previamente establecidos, en el que se cumplan las formalidades esenciales del

procedimiento y conforme a las leyes expedidas con anterioridad al hecho". El término "a su juicio" (que como ya vimos refiérese a su razón), excluye las formalidades esenciales del procedimiento y el juicio mismo (que no existe en la LVGC) y la autoridad administrativa, no es un tribunal propiamente dicho. La primera hipótesis del art.13 de la CPEUH a la letra dice: "Nadie puede ser juzgado por leyes privativas ni por tribunales especiales". Respecto de ello, el artículo en cuestión es una norma privativa (ver nota 12) y la autoridad administrativa, al actuar según "cuando a su juicio", se está erigiendo en tribunal especial, lo que está claramente prohibido. Ahora bien, para terminar, el art.1 de la CPEUH a la letra dice: "En los Estados Unidos Mexicanos todo individuo gozará de las garantías que otorga esta Constitución, las cuales no podrán restringirse, ni suspenderse, sino en los casos y con las condiciones que ella misma establece". Visto lo anterior, las garantías de libertad de trabajo, seguridad e igualdad jurídica son violadas expresamente por dicho precepto, al igual que la garantía de "garantías" expresamente señalada por el art.1 constitucional transcrito. Aquí cabe hacer mención que la LVGC no prevé recurso alguno ni procedimiento, por lo que, en sanciones de multa procede el juicio de anulación fiscal en forma directa; respecto de lo demás, el juicio de amparo. Asimismo, se viola el supuesto del art.17 de la CPEUH que a la letra dice: "Toda persona tiene derecho a que se le administre justicia por tribunales que estarán expeditos para impartirla en los plazos y términos que fijen las leyes, emitiendo sus resoluciones de manera pronta, completa e imparcial". (Hipótesis primera del párrafo segundo). Si se constituye en un tribunal especial, viola también la garantía de justicia contenida en este artículo.

5.- LOS DELITOS Y TIPOS APLICABLES EN EL CODIGO PENAL.-
 Ahora procederemos a ver que delitos pudieran cometerse con motivo y en razón de un accidente de aviación en el Código Penal para el Distrito Federal en materia de fuero común, y para toda la República en materia de fuero federal; así como otros estrechamente relacionados con la actividad aeronáutica, haciendo exclusión intencional de delitos y tipos como el sabotaje, terrorismo, piratería, etc., por no ser materia del presente estudio y que por lo general, la conducta que los provoca es ajena a las de las personas que directamente se relacionan a la rama aeronáutica, específicamente, diferentes de las que son objeto de estudio.

A) DELITOS EN MATERIA DE VIAS DE COMUNICACION Y DE CORRESPONDENCIA.

TIPO: USO ILICITO DE INSTALACIONES DESTINADAS AL TRANSITO AEREO.- Es aplicable el texto del art.172 bis: "Se aplicará...a quien permita el uso o utilice aeródromos, aeropuertos, helipuertos, pistas de aterrizaje o cualquier otra instalación destinada al tránsito aéreo, que sean de su propiedad o estén a su cargo y cuidado, para la realización de actividades delictivas. Cuando en la construcción, instalación, acondicionamiento u operación de dichos inmuebles y de sus instalaciones empleados para delinquir, no se hubiesen observado las normas de concesión o permiso contenidas en la legislación respectiva..."

B) DELITOS CONTRA LA AUTORIDAD.

TIPO: DESOBEDIENCIA Y RESISTENCIA DE PARTICULARES.- Es aplicable el texto del art.178.- "Al que, sin causa legítima, rehusare prestar un servicio de interés

público a que la ley le obligue, o desobedeciere un mandato legítimo de la autoridad..."

C) REVELACION DE SECRETOS.

TIPO: REVELACION DE SECRETOS.- Es aplicable el texto del art.210.- "Se aplicará...al que sin justa causa, con perjuicio de alguien y sin consentimiento del que pueda resultar perjudicado, revele algún secreto o comunicación reservada que conoce o ha recibido con motivo de su empleo, cargo o puesto". La sanción se agrava con el supuesto del art.211.

D) DELITOS COMETIDOS POR SERVIDORES PUBLICOS.- Este tipo de delitos es aplicable a los controladores de tránsito aéreo por la condiciones de derecho que ya señalamos y en virtud del supuesto del art.212.

TIPO: EJERCICIO INDEBIDO DE SERVICIO PUBLICO.- Es aplicable el texto del art.214.- "Comete el delito de ejercicio indebido de servicio público, el servidor público que: V. Teniendo obligación por razones de empleo, cargo o comisión, de custodiar, vigilar, proteger o dar seguridad a personas, lugares, instalaciones u objetos, incumpliendo su deber, en cualquier forma propicie daño a las personas, o a los lugares, instalaciones u objetos, o pérdida o sustracción de objetos que se encuentren bajo su cuidado".

TIPO: ABUSO DE AUTORIDAD.- Es aplicable el texto del art.215.- "Cometen el delito de abuso de autoridad los servidores públicos que incurran en alguna de las infracciones siguientes: III. Cuando indebidamente retarde o niegue a los particulares la protección o servicio que

tenga obligación de otorgarles o impida la prestación o el curso de una solicitud".

E) RESPONSABILIDAD PROFESIONAL.- Tanto para los pilotos como controladores de tránsito aéreo, resulta aplicable el texto del art.228.- "Los profesionistas, artistas o técnicos y sus auxiliares, serán responsables de los delitos que cometan en el ejercicio de su profesión, en los términos siguientes y sin perjuicio de las prevenciones contenidas en la Ley General de Salud o en otras normas sobre ejercicio profesional, en su caso: I. Además de las sanciones fijadas para los delitos que resulten consumados, según sean intencionales o por imprudencia punible, se les aplicará suspensión...en el ejercicio de la profesión o definitiva en caso de reincidencia; y II. Estarán obligados a la reparación del daño por sus actos propios y por los de sus auxiliares, cuando éstos obren de acuerdo con las instrucciones de aquellos".

F) FALSEDAD.

TIPO: FALSEDAD EN DECLARACIONES JUDICIALES Y EN INFORMES DADOS A UNA AUTORIDAD.- Siempre y cuando sean requeridos en investigaciones, les son aplicables los supuestos del art.247 fracción I; II y III si se da el soborno ; y IV; a cuyo texto nos remitimos.

6) DELITOS CONTRA LA VIDA Y LA INTEGRIDAD CORPORAL.- Estos delitos tienen relevancia importante como resultado de un accidente de aviación en sus tipos de lesiones y homicidio, siendo aplicables en cuanto al primero los supuestos de los artículos 288 al 301 inclusive; en cuanto al segundo, los supuestos de los artículos 302 al 308 inclusive, además del capítulo tercero (arts. 310 al 322 inclusive) que señala las reglas comunes

para ambos tipos. El tratamiento de este tipo de delitos rebasa la intención del presente estudio, ya que serían como resultado de una acción u omisión particular y como tal deben ser observados en relación con todo lo hasta aquí tratado. Recuérdese que nuestra intención es hacer un estudio de las condiciones generales, para poder de ahí partir a la solución de casos concretos. Sin embargo, dejaremos claro que "bajo el nombre de lesión se comprenden no solamente las heridas, escoriaciones, contusiones, fracturas, dislocaciones, quemaduras, sino toda alteración en la salud y cualquier otro daño que deje huella material en el cuerpo humano, si estos efectos son producidos por una causa externa". Y que "comete el delito de homicidio: el que priva de la vida a otro".

H) DELITOS EN CONTRA DE LAS PERSONAS EN SU PATRIMONIO.

TIPO: DAÑO EN PROPIEDAD AJENA.- Este tipo, al igual que los señalados en el inciso anterior, es de vital importancia como resultado de un accidente de aviación, por lo que su tratamiento correspondería al caso particular de que se trate. Son aplicables los supuestos contenidos en los artículos 397, en sus cinco fracciones; 398; 399 y 399 bis, si en el caso particular se dieran, en la forma descrita por dichos supuestos. Repetimos para ellos lo señalado en el inciso G que antecede.

TABLA II
(PARTE I)

<p><u>OBRA</u> (acción)</p>	<p>Cosa hecha o producida por un agente. Cualquiera producción del entendimiento. Hecho, virtud, poder. Acción moral, la que hace provecho al alma o que le hace dño.</p>				
<p><u>OBRAR</u> (proceder, comportarse, actuar, conducir, manejar, portarse).</p>	<p>Hacer una cosa, trabajar en ella. Ejecutar o practicar una cosa no material. Causar, producir o hacer efecto en una cosa.</p>	<p>²CAUSAR</p>	<p>Producir la causa o efecto. Ser causa, razón y motivo de que una cosa sea. Ser ocasión o darla para que una cosa suceda.</p>	<p>²CAUSA</p>	<p>Lo que se considera como fundamento u origen de algo. Motivo o razón para obrar.</p>
<p><u>ACTUAR</u> (proceder, hacer, conducir, portarse).</p>	<p>Estar en acción. Ejecutar una persona o cosa actos propios de su naturaleza.</p>				
<p><u>ACTO</u> (hecho, acción)</p>	<p><u>HECHO</u> p. p. de hacer (acción, obra, suceso)</p>	<p>ACCION U OBRA. COISA QUE SUCEDE.</p>	<p>² (origen, provocar, producir, determinar, motivar, ocasionar, irrogar). ² (fundamento, base, origen, principio, razón - hecho).</p>		<p>(1) SINÓNIMOS.</p>
	<p><u>ACCION</u> (acto, hecho, obra) (suceso)</p>	<p>EJERCICIO DE UNA FOTENCIA. EFECTO DE HACER. FUSIBILIDAD O FACULTAD DE HACER UNA COISA. (acometer-defenderse).</p>			

FUENTE: Real Academia Española. Diccionario de la lengua.
Diccionario Enciclopédico Espasa-Calpe.
OMNIA. Diccionario de Sinónimos. Ed. Paez.

TABLA II
(PARTE II)

<p>A C T O</p> <p>sustantivo verbal, derivado de ACTUAR. (hecho, acción).</p>	<p>HECHO</p> <p>p. p. de hacer (acción, obra, suce- so, acontecimiento).</p>	<p>ACCION U OBRA</p>	<p>HACER</p> <p>(ajustar, obrar, realizar, efectuar, perpetrar, causar, ocasionar, proce- der, actuar, ejer- cer más otros).</p>	<p>Producir una cosa, darle el primer ser. Ejecutar, poner - por obra una acción o tra- bajo.</p>	<p>EJECUTAR</p> <p>(consumar, cumplir, realizar, efectuar, hacer, cumplir, ven- ficar).</p>	<p>Poner por obra una cosa. Ajustar. Ejercer.</p>	
	<p>ACCIÓN U OBRA</p>	<p>ACCIÓN U OBRA</p>	<p>SUCESO</p> <p>(hecho, caso, suce- dido, aconteci- miento, occurren- cia, suceso)</p>	<p>Cosa que sucede de alguna im- portancia. Transcurso o - diciario del tiempo. Éxito, resultado, término de un negocio.</p>	<p>ACONTECIMIENTO</p>	<p>Hecho importante que sucede.</p>	
	<p>ACCIÓN</p> <p>(acto, hecho, obra, suceso).</p>	<p>ACCIÓN</p> <p>Ejercicio de una potencia. Efecto de hacer. Posibilidad o fa- cultad de ha- cer una cosa. (acometer, defen- darse).</p>	<p>ACCIÓN</p>	<p>ACONTECER</p>	<p>Efectuarse un - hecho.</p>	<p>ACONTECER</p>	<p>Efectuarse un - hecho.</p>
	<p>ACCIÓN</p>	<p>ACCIÓN</p>	<p>ACCIÓN</p>	<p>ACCIÓN</p>	<p>ACCIÓN</p>	<p>ACCIÓN</p>	<p>ACCIÓN</p>

(1). SINONIMOS.

CAPITULO IX.

NOTAS.

1.- *Tratamos en este numeral exclusivamente la aplicación de la ley penal. Entendemos que para que una ley cualquiera pueda aplicarse necesita como presupuesto fundamental, el de ser válida. "La validez de una norma positiva no es otra cosa que el modo particular de su existencia. Cada norma debe determinar en qué lugar y en qué momento debe realizarse la conducta que prescribe, de tal manera que su validez tiene un carácter a la vez espacial y temporal. Tiene también una validez material...y tiene por último, una validez personal..."*(1) *La validez de una ley penal, de acuerdo al decir que la mayoría de los autores, se da en los siguientes aspectos: en cuanto a su materia, de relación al espacio, en relación al tiempo y con respecto de las personas.*

En cuanto a su materia, hemos señalado ya, que en el presente estudio su aplicación corresponde al orden federal, con exclusión del orden común y del orden militar, según vimos.

Referente a los ámbitos de validez espacial, o conflictos de leyes en el espacio, comprenden los siguientes principios: el territorial, el personal, el real y el universal. Por lo que hace referencia al primero de ellos, una ley debe aplicarse únicamente dentro del territorio del Estado que la expidió, sin considerar en forma alguna la nacionalidad de los sujetos a quienes haya de imponerse. El segundo principio hace referencia a que es aplicable la ley de la nación a la que pertenece el delincuente, independientemente del lugar de realización

(1) *Eisen, Hans. Opos. cit. págs. 35 y 36*

del delito. El tercero se refiere a los intereses (bienes o valores) jurídicamente protegidos y por ello se dice, es aplicable, la ley adecuada para tal protección. Y en cuanto al último, se acepta que, todas las naciones tendrían derecho a sancionar a los autores de determinados delitos, cometidos en territorio propio o ajeno, siempre y cuando el autor, estuviera a su alcance. De acuerdo con Porte Petit(2), corresponden los siguientes con sus respectivas características: El territorial, que consiste en aplicar la ley del Estado, con relación a los delitos cometidos en su territorio, independientemente de la nacionalidad de los sujetos; por lo tanto, son características del mismo: a) un delito cometido en el territorio del Estado que expide la ley; b) sujeto activo nacional o extranjero; c) sujeto pasivo nacional o extranjero; y d) ley aplicable la del Estado donde se ha cometido el delito. El personal se refiere a aplicar la ley del Estado con relación a los delitos cometidos por sus nacionales fuera del territorio (la ley del Estado sigue al sujeto activo); siendo sus características: a) el delito debe cometerse en el extranjero; b) el sujeto activo debe ser nacional; c) el sujeto pasivo puede ser otro nacional o extranjero; y d) es aplicable la ley nacional. El real (o de protección), consiste en aplicar la ley del sujeto pasivo, que puede ser el Estado o sus nacionales, respecto de delitos cometidos en el extranjero, siendo luego, sus características: a) el delito debe cometerse en el extranjero, lesionando los intereses del Estado o sus nacionales; b) sujeto activo ser nacional o extranjero; c) sujeto pasivo el Estado o sus nacionales; y d) ley aplicable, es la del sujeto pasivo. El de universalidad, que consiste en aplicar la ley de cualquier Estado, por delito cometido en todo lugar por

(2) Opus cit. págs. 109 y sigs.

nacional o extranjero, contra cualquier persona; la ley de cada Estado debe tener valor mundial; son sus características: a) el delito debe ser cometido en cualquier Estado; b) sujeto activo puede ser nacional o extranjero; c) el sujeto pasivo puede ser nacional o extranjero; y d) ley aplicable la de cualquier Estado.

En relación al ámbito de validez temporal, se hace referencia a tres aspectos: el de iniciación de vigencia de la ley penal, que en este caso fue a partir de su fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación, con lo cual la ley quedó plenamente positivada (publicación de fecha 14 de agosto de 1931). Al respecto, por no considerar nada la ley penal, nos remitimos al Código Civil para el Distrito Federal, en materia común, y para toda la República, en materia federal, y encontramos lo siguiente: "Las leyes, reglamentos, circulares o cualesquiera otras disposiciones de observancia general, obligan y surten sus efectos tres días después de su publicación en el periódico oficial. En los lugares distintos del lugar en que se publique el periódico oficial, para que las leyes, reglamentos, etc., se reputen publicados y sean obligatorios, se necesita además del plazo que fija el párrafo anterior, transcurra un día más por cada cuarenta kilómetros de distancia o fracción que exceda de la mitad" (art.3). "Si la ley, reglamento, circular o disposición de observancia general fija el día en que debe comenzar a regir, obliga desde ese día con tal de que su publicación haya sido anterior" (art.4). El de retroactividad de aplicación de la misma, principios éstos que se encuentran perfectamente determinados por los artículos 14 de la CPEUM, al señalar que "a ninguna ley ni disposición gubernativa se dará efecto retroactivo en perjuicio de persona alguna" (hipótesis primera), y 5 del C.C., que dice: "A ninguna ley ni disposición gubernativa se dará

efecto retroactivo en perjuicio de persona alguna". Y por último el de su abrogación o derogación. Al respecto, el art.9 del C.C., dispone; "La ley sólo queda abrogada o derogada por otra posterior que así lo declare expresamente o que contenga disposiciones total o parcialmente incompatibles con la ley anterior". Damos por entendido, que son aplicables en el mismo sentido, los preceptos 71 y 72 de la CPEUM, a los cuales nos remitimos.

Asimismo vemos, como en relación a ello, el Dr. Castellanos Tena(3), se refiere también a los problemas de delitos suprimidos por leyes posteriores y modificaciones favorables en leyes posteriores, que se refieren a casos concretos en los supuestos de los arts. 56 y 117 del C.P., resolviendo, respectivamente que: "Cuando entre la comisión de un delito y la extinción de la pena o medida de seguridad entrara en vigor una nueva ley, se estará a lo dispuesto en la más favorable al inculpado o sentenciado. La autoridad que esté conociendo del asunto o ejecutando la sanción, aplicará de oficio la ley más favorable. Cuando el reo hubiese sido sentenciado al término mínimo o al término máximo de la pena prevista y la reforma disminuya dicho término, se estará a la ley más favorable. Cuando el reo hubiese sido sentenciado a una pena entre el término mínimo y el término máximo, se estará a la reducción que resulte en el término medio aritmético conforme a la nueva norma". "La ley que suprime el tipo penal o lo modifica, extingue, en su caso, la acción penal o la sanción correspondiente, conforme a lo dispuesto en el art.56".

Y el último, validez personal, hace referencia a la igualdad ante el derecho, el fuero, y la inmunidad diplomática. Por lo que hace a nuestros sujetos de estudio, se encuentran en igualdad jurídica general ante la

(3) Opus cit. págs. 107 y sigs.

aplicación de la ley penal, dado que, de acuerdo con nuestro orden jurídico, ni gozan de fuero ni de inmunidad diplomática. Consideración aparte merecería si, en un caso concreto, se presentase cualquiera de ambas. Sin embargo, dejamos constancia de que, por tratarse de servidores públicos, los controladores de tránsito aéreo quedan sujetos, además de su responsabilidad penal, a la responsabilidad administrativa derivada de sus actos u omisiones, en términos de la ley secundaria.

Las reglas de aplicación del Código Penal indicado, se encuentran determinadas en los primeros seis artículos del Título Preliminar del Libro Primero (art.1 al 6 inclusive), mismos que ya han sido expuestos, adicionados con las reglas especiales contenidas en la ley de la materia y en los convenios y convenciones signados y ratificados, vigentes y aplicables en los términos de ley.

Consideramos que, aunque produzca una extensión de esta nota, es interesante el señalar qué principios, en relación con su ámbito de validez espacial, asignan diversos autores a las hipótesis contenidas en los primeros cinco artículos del Título Preliminar del Libro Primero; y para ello, nos basamos en la tabla que proporciona el profesor Celestino Porte Petit(4), con ciertas adiciones:

	a) Ceniceros Garrido	
	b) Carrancá y Trujillo	
	c) Ricardo Abarca	
ART. 1	d) Jiménez de Asúa	PRINCIPIO
	e) Castellanos Tena	TERRITORIALISTA
	f) Porte Petit	
	g) Nosotros	

(4) Opus cit. pág. 169

- | | | |
|----------|------------------------|------------------------------------|
| | a) Ceniceros Garrido | Territorial con defensa |
| | b) Carrancá y Trujillo | Real o de la
nacionalidad |
| ART. 2 | c) Ricardo Abarca | Extraterritorial y real |
| FRACCION | d) Jiménez de Asúa | Territorial y el real |
| 1 | e) Castellanos Tena | Territorial |
| | f) Porte Petit | Territorial y de
protección |
| | g) Nosotros | Extraterritorial y real. |
| | | |
| | a) Ceniceros Garrido | Extraterritorial
accesorio |
| | b) Carrancá y Trujillo | Extraterritorial no
igual art.5 |
| ART. 2 | c) Ricardo Abarca | Extraterritorial y real |
| FRACCION | d) Jiménez de Asúa | Real |
| 11 | e) Castellanos Tena | Extraterritorial y real |
| | f) Porte Petit | Real |
| | g) Nosotros | Extraterritorial y real |
| | | |
| | a) Ceniceros Garrido | No se refiere |
| | b) Carrancá y Trujillo | Real |
| | c) Ricardo Abarca | Territorial |
| ART. 3 | d) Jiménez de Asúa | Territorial |
| | e) Castellanos Tena | Territorial |
| | f) Porte Petit | Territorial |
| | g) Nosotros | Territorial y real |

- | | | |
|--------|-------------------------------|--|
| | a) <i>Ceniceros Garrido</i> | <i>Extraterritorial</i> |
| | b) <i>Carrancá y Trujillo</i> | <i>Extraterritorial y personal</i> |
| | c) <i>Ricardo Abarca</i> | <i>Extraterritorial y personal</i> |
| ART. 4 | d) <i>Jiménez de Asúa</i> | <i>Personalidad</i> |
| | e) <i>Castellanos Tena</i> | <i>Extraterritorial</i> |
| | f) <i>Porte Petit</i> | <i>Personalidad con real</i> |
| | g) <i>Nosotros</i> | <i>Personal, real y universal</i> |
| | a) <i>Ceniceros Garrido</i> | <i>Territorial</i> |
| | b) <i>Carrancá y Trujillo</i> | <i>Territorial</i> |
| | c) <i>Ricardo Abarca</i> | <i>Territorial</i> |
| ART. 5 | d) <i>Jiménez de Asúa</i> | <i>Territorial</i> |
| | e) <i>Castellanos Tena</i> | <i>Extraterritorial</i>
<i>(frs. I y II)</i>
<i>Territorial</i>
<i>(frs. III y IV).</i> |
| | f) <i>Porte Petit</i> | <i>No señala</i> |
| | g) <i>Nosotros</i> | <i>Personal, real y universal</i> |

Hención y consideración aparte nos merece en esta nota el texto de la fracción IV del art.5 del C.P. que indica: "Se considerarán como ejecutados en territorio de la República: IV. Los cometidos a bordo de aeronaves nacionales o extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera o aguas territoriales nacionales o extranjeras, en casos análogos a los que señalan para buques las fracciones anteriores...". El presente hace una remisión de una interpretación analógica a las tres fracciones anteriores del mismo artículo.

Por lo que toca a la fracción I, que indica: "Los delitos cometidos por mexicanos o por extranjeros en alta mar, a bordo de buques nacionales"; quedaría, analógicamente de la siguiente manera: los delitos cometidos por mexicanos o extranjeros en alta mar, a bordo de aeronaves nacionales. Ya vimos que las aeronaves con matrícula mexicana (XA-XB-XC; comerciales, privadas y de Estado -aquí: oficiales) se consideran aeronaves nacionales (ver lo referente a matrícula, señalado en el punto 3 del capítulo IV de este estudio). El problema se presentaría en cuanto al término "alta mar" de que se hace uso. Dicho término no corresponde, con más propiedad, al derecho internacional (el llamado "público", para diferenciarlo del peor llamado "privado"), y que puede ser deducido, haciendo exclusión de los términos "mar territorial" y "mar patrimonial" que pertenecen a la misma materia.(5) El término alta mar "comprende todas las aguas del mundo que yacen más allá del límite externo del mar territorial, y el término 'libertad de los mares' significa que el océano no está ni puede estar bajo soberanía de un Estado particular, ni parte alguna del mismo puede estar sujeta en épocas de paz a Estado alguno. En esos espacios sólo puede aplicarse el derecho internacional, con exclusión de la autoridad de cualquier país. El alta mar es un objeto del derecho de gentes".(6) El mar territorial es una dependencia necesaria de un territorio terrestre, o sea, la parte de mar asignada al Estado ribereño, con la extensión que fija el derecho internacional. (Dejamos por entendido que, territorio, es la porción donde el Estado ejerce su soberanía, o sea,

(5) Respecto de todo lo aquí tratado, recomendamos las siguientes lecturas: Jiménez Heredia, Mariano.

Opus cit. pág.54 y sigs., inciso b); Castellanos Iena, Fernando. Opus cit. pág.90 núm 5; Carrancí y Trejillo, Raúl. Opus cit. pág.181 y sigs.; Porte Petit, Celestino. Opus cit. pág.161 y sigs.

(6) Sepúlveda, César. DERECHO INTERNACIONAL, México. Porrúa, S.A. 1986. Pág.201

ejerce su imperio, no un derecho real). Por su parte, el concepto de mar patrimonial lo obtenemos del párrafo octavo del art.27 de la CPEUH, al expresar: "La nación ejerce una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial, y adyacentes a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso. La zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial. En aquellos casos en que esa extensión produzca superposición con las zonas económicas exclusivas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se hará en la medida en que resulte necesario, mediante acuerdo con estos Estados". Esto ha sido aceptado por el derecho internacional.

Sin embargo, hay que considerar que las aeronaves transitan en el aire, esto es, el denominado "espacio aéreo", o sea, el superestante al territorio del Estado, incluido su mar territorial (Convención de París, 1919). Por lo que es, en pocas palabras, el espacio colocado por encima del territorio y mar territorial, como es aceptado internacionalmente. Ahora bien, vemos como nos queda claro, que "el alta mar" es el espacio situado más allá del mar territorial y mar patrimonial, dado que, de acuerdo a su concepción doctrinal "no puede estar bajo soberanía" alguna, y los dos últimos están sujetos a "soberanía del Estado ribereño", uno, y el otro a "derechos de soberanía", esto condicionado a "épocas de paz". (En épocas de guerra quedaría bajo "el que la pueda"). Podemos hablar ahora, del "espacio aéreo de alta mar", al cual podemos definir como: el superestante del alta mar, sobre el que ningún Estado ejerce, en épocas de paz, soberanía alguna. Este es para nosotros el concepto analógico correspondiente a la fracción I que estudiamos, que quedaría ya propiamente, como: Los delitos cometidos por mexicanos o extranjeros en

el espacio aéreo de alta mar, a bordo de aeronaves nacionales. Visto lo anterior es lógico y aceptable la aplicación de la ley mexicana. Dejaremos de una vez asentado que el espacio aéreo nacional se contempla como: "El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho internacional" (art.42 fracc. VI CPEUM.), que, de hecho, por disposición legal, queda comprendido como "Territorio Nacional".(7)

La fracción II señala: "Los ejecutados a bordo de un buque de guerra nacional surto en puerto o aguas territoriales de otra nación. Esto se extiende al caso en que el buque sea mercante, si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenezca el puerto;". La analogía puede quedar como: los ejecutados a bordo de una aeronave militar mexicana en territorio o espacio aéreo de otra nación. Esto se extiende al caso en que la aeronave no sea militar (es decir, sea comercial, privada u oficial), si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenece el territorio o espacio aéreo. Aquí, el concepto territorio, lo ponemos como "en tierra", ya que, las aeronaves usan aeropuertos y éstos están sobre el territorio, propiamente dicho. Dejamos por entendido, que la aplicación de las fracciones tratadas será a la letra en caso de hidroaviones o aviones y helicópteros con flotadores que amaricen, en razón a lo que se ha señalado al respecto. Aquí queda claro que nuestra ley hace un reconocimiento a la ley de la nación a que pertenezca el puerto, y condiciona su aplicación, sólo al caso en que, el

(7) Al respecto, véase: Sepúlveda, César. Opus cit. págs.174, 191 y 203; Seara Yáñez, Modesto.

DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO. México, Porrúa, S.A. 1971. págs.208, 216 y 225; Sørensen, Max.

MANUAL DE DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO. México. F.C.E. 1985. págs. 341-41 y 343-411; Kaplan,

Merton A., y Katzenbach, Nicholas de B. FUNDAMENTOS POLITICOS DEL DERECHO INTERNACIONAL.

México. Limusa. 1965. págs. 171 y 173; Arellano García, Carlos. DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO.

México. Porrúa, S.A. 1983. Tomo I, pág. 788 y sigs.

delincuente, no sea juzgado por tal nación; en caso contrario no opera, esto es, si el delincuente es juzgado por la ley de la nación. Si no es así, esto es, no es juzgado, se estaría entonces a lo preceptuado por el art.4 del C.P.

Y por último, la fracción III, que dice: "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;". La analogía quedaría: los cometidos a bordo de una aeronave extranjera (de cualquier tipo) en territorio nacional, 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. Para nosotros la primera condicionalidad, esto es, la referente a "si se turbare la tranquilidad pública", está de más. Efectivamente, la sola comisión de cualquier delito perturba la tranquilidad pública, por lo que consideramos como tendenciosa dicha condición. "La tranquilidad pública se suele confundir con el orden público, pero en realidad, la tranquilidad pública no es otra cosa que uno de los efectos que produce el orden público. El orden público se perturba cuando el derecho no es respetado".(8) El efectuar una conducta "no deseada" o prohibida, es en sí suficiente para turbar el orden público y por ende la tranquilidad pública, por lo que no entendemos la inclusión de tal condición, ni siquiera en relación al "derecho de reciprocidad" que se menciona. La otra, que consiste en señalar que el delincuente o el ofendido no sean de la

(8) De piza. Opus cit. pág. 666 con remisión a la pág. 370

tripulación, representa para nosotros, una contradicción atentatoria a los principios generales de igualdad ante la aplicación de la ley, ya que coloca a la tripulación en situación de privilegio con respecto de los demás individuos. La tripulación necesariamente debe sujetarse a la acción penal mexicana, de acuerdo al texto general de nuestro orden penal, eminentemente territorialista, y al señalarse la remisión al derecho de reciprocidad, se está dejando sin efecto a la ley nacional, solamente por el hecho de tratarse de una aeronave extranjera, cosa completamente inadmisibles, en atención a los textos anteriores (arts.1 al 4 y el 5 en sus demás fracciones, del C.P.). Esto amén de las violaciones constitucionales que se observan, básicamente el art.12 al expresar: "En los Estados Unidos Mexicanos no se concederán...prerrogativas..." dado que no gozan de fuero ni de inmunidad diplomática, y a ojos vistas, se trata, ni más ni menos, de una prerrogativa. En forma por demás velada, se acepta la extraterritorialidad de la ley extranjera, esto es, de la ley a cuya nacionalidad pertenezca la aeronave, caso insólito en el conflicto de leyes en el espacio. (Ver supra), y el "derecho de reciprocidad" que se menciona, se reduce a un mero permiso de procedencia, para que, en caso de que la nación a la que pertenezca la aeronave decida actuar, pueda justificarse la aplicación de nuestra ley, lo que raya en lo ridículo.

2.- " De los actos realizados por el hombre, solamente aquellos se designan apropiadamente como humanos que son propios del hombre como hombre. Ahora, el hombre difiere de los animales irracionales en que es dueño de sus actos. De donde, solamente aquellos actos se designan apropiadamente como humanos de los que el hombre es dueño. Ahora, el hombre es dueño de sus actos mediante su razón y voluntad,

de donde, también, la voluntad libre se define como la facultad de la voluntad y la razón. Por consiguiente, aquellos actos se designan apropiadamente como humanos que proceden de una voluntad deliberada. Y si se encuentran otros actos en el hombre, se los puede designar como actos de un hombre, pero no apropiadamente como actos humanos, puesto que no son propios del hombre como hombre". (Santo Tomás, *Summa Theológica*, I-II, q.1, r.1.)⁽⁹⁾

3.-

	INTELECTO	VOLUNTAD
	Percepción de la cosa	Deseo.
FIN	buena.	
	Juicio de asequibilidad.	Intención.
HEDIO	Deliberación.	Consentimiento.
	Ultimo juicio práctico.	Elección.
	Mandato.	Uso.
EJECUCION	Percepción de consecución.	Goce.

4.- Indica el Dr. Castellanos Tena, que el delito continuado es una adición en las reformas de 1984 (entiéndase del Código Penal), quedando encuadrado dentro de las hipótesis del art.7, al decir: "Delito es el acto u omisión que sancionan las leyes penales. El delito es: III.Continuado, cuando con unidad de propósito delictivo y pluralidad de conductas se viola el mismo precepto legal". De acuerdo con el mismo autor, se dan "varias acciones" y

(9) Citado por: Fagóney, Justicia . Opus cit. págs 2

"una sola lesión jurídica". Es "continuado en la conciencia y discontinuo en la ejecución". Cabe hacer aquí la aclaración de que la concepción legal no concuerda con la gramatical del término; efectivamente, "continuado" es el participio pasivo de continuar, y éste significa: proseguir uno lo comenzado; durar, permanecer; seguir, extenderse(10); por lo que es una concepción netamente jurídica, por lo que corresponde a nosotros. (Nótese como gramaticalmente, se asemeja más a "permanente", supuesto de la fracción II del art.7 del C.P.). El mismo autor nos dice, que según Alimena, "en el delito continuado las varias y diversas consumaciones no son más que varias y diversas partes de una consumación sola"; mientras que para Soler "este delito se comete cuando una sola resolución delictiva se ejecuta por medio de varias acciones, cada una de las cuales importa una forma análoga de violar la ley". (Castellanos Tena, misma cita indicada en el texto). Carrancá(11) nos dice que es "invención de los prácticos italianos". Citado por él mismo, Pessina lo define: "Delito continuo es una repetición de actos criminosos constitutivos de delito y distintos entres sí, pero unidos en una sola conciencia delincuente porque van dirigidos al cumplimiento de un mismo propósito criminoso".

Los elementos del delito continuo son, para Herzer: "Unidad del tipo básico y del bien jurídico lesionado, la homogeneidad en las formas de ejecución, una conexión temporal adecuada y en los ataques contra bienes jurídicos eminentemente personales -vida, cuerpo, honor, libertad y honestidad-, también identidad de la persona ofendida". (Citado por el mismo autor). No varía mucho en cuanto a: Unidad de resolución, pluralidad de conductas y unidad de

(10) Real Academia Española. Opus cit. pág.352

(11) Carrancá y Trujillo, Raúl. Opus cit. pág.502-292.- c)

lesión jurídica.

Para nosotros, sólo podemos llegar a la determinación de lo que el delito continuado es, comprendiendo ampliamente los términos "unidad y pluralidad" que se refieren a simple vista, a un número determinado o indeterminado de sujetos activos, para luego discernir lo que no es y los efectos que produce jurídicamente.

De esta manera, veamos primero el supuesto comprendido en "con unidad de propósito delictivo". Gramaticalmente se entiende por "unidad", la singularidad en número o calidad; unión o conformidad. Por su parte "unión", es la acción o efecto de unir o unirse; conformidad o concordia de los ánimos, voluntades o dictámenes; alianza, confederación, compañía.(12) "Unir" es: juntar dos o más cosas entre sí, haciendo de ellas un todo; concordar o conformar las voluntades, ánimos o pareceres; confederarse o convenirse varios para el logro de algún intento, ayudándose mutuamente; agregarse o juntarse uno a la compañía de otro.(13) Son sinónimos de "unidad": unión, conformidad. Lo son de "unión": liga, alianza, asociación, -unidad-, conformidad, fusión, maridaje, entre otros. Y lo son de "unirse": aliarse, confederarse, concertarse, asociarse, ligarse.(14) De lo anterior se desprende que el término se refiere indistintamente a singularidad en número y alianza de varios, esto es, uno o varios sujetos. Por su parte, "resolución" es la acción o efecto de resolver o resolverse; ánimo, valor o arresto; actividad, prontitud, viveza. "Resolver" es tomar determinación fija y

(12) Real Academia Española. Opos. cit. pag.132

(13) *Ibidem*, pag.1313

(14) ONHIA. Opos. cit. págs.416 y 417

decisiva.(15) Son sus sinónimos, respectivamente: determinación, decisión; decidir, determinar.(16) "Propósito", no es más que ánimo o intención de hacer o no hacer una cosa; objeto, mira.(17) Son sus sinónimos: ánimo, intención, objeto, mira, idea, intento, fin, resolución, designio, proyecto.(18) Por tanto, "con unidad de propósito delictivo" según vemos, es lo mismo que con intención individual o alianza de hacer o no hacer algo que constituya un delito.

El segundo supuesto, contenido en la frase "pluralidad de conductas" resulta en que, el término "pluralidad" hace referencia a multitud, copia y número grande de algunas cosas, o el mayor número de ellas, calidad de ser más de uno.(19) De "pluralidad" son sinónimos: multiplicidad, -muchedumbre, copia.(20) Con ello tenemos que se refiere a multiplicidad de conductas, esto es, muchas conductas. Pensamos que no necesariamente tienen que ser semejantes, sino que pueden ser disímbolas unas de otras; el requisito es sólo de muchas conductas.

Corresponde por último, el contenido de la frase "viola el mismo precepto legal". El término "mismo", se refiere, gramaticalmente a semejante o igual(21), siendo sus sinónimos: idéntico, semejante, igual, propio, exacto.(22) Con ello tenemos que se refiere a infringir igual precepto legal.

(15) Real Academia Española. Opus cit. pág.1138

(16) ORNIA. Opus cit. pág.372

(17) Real Academia Española. Opus cit. pág.1073

(18) ORNIA. Opus cit. pág.350

(19) Real Academia Española. Opus cit. pág.1040

(20) ORNIA. Opus cit. pág.339

(21) Real Academia Española. Opus cit. pág.882

(22) ORNIA. Opus cit. pág.303

Con lo ya visto, tenemos que, el delito es continuado, cuando con unidad de propósito delictivo y pluralidad de conductas se viola el mismo precepto legal, o lo que es lo mismo, cuando con intención individual o alianza delictiva y multitud de conductas se infringe un precepto legal idéntico.

Continuando, y siguiendo nuestro planteamiento en relación al número de sujetos, pasemos a ver lo que el delito continuado no es. La sinonimias y el concepto de "unidad de propósito" nos determinan que puede ser una "asociación". Al respecto tenemos que el Código Penal en su Capítulo IV del Título Cuarto del Libro Segundo, hace referencia expresa a "asociaciones delictuosas", indicando en su artículo 164 lo siguiente: "Se impondrán...al que tomare participación en una asociación o banda de tres o más personas, organizada para delinquir, por el solo hecho de ser miembro de la asociación e independientemente de la pena que le corresponda, por el delito que pudiera cometer o haya cometido". Claro nos queda pues, que una "asociación delictuosa" o "banda" tiene el requisito de número de sujetos de tres o más personas, por lo que excluye de número al delito continuado, que necesariamente, visto lo anterior, tendría que ser efectuado por un individuo con multiplicidad de conductas o por dos individuos con el mismo requisito de conductas. En igual término quedan comprendidas "las pandillas", dado que, el art.164 bis señala: "Cuando se ejecuten uno o más delitos por pandilla..."; el requisito en cuanto a delitos es uno o más, lo que excede del requisito a este respecto del delito continuado o pudiera ser igual; pero el vocablo "pandilla" hace referencia gramaticalmente a "banda", lo que, como ya vimos, es de tres o más sujetos excediendo en eso al delito continuado. Queda claro que en la "asociación delictuosa" no se hace referencia al "mismo delito", sino que pueden

ser diferentes entre sí, esto es, no ser necesariamente el mismo.

En cuanto a los efectos, referentes al número de conductas y de delitos, se puede dar lugar a concurso. Se señala que: "Existe concurso ideal, cuando con una sola conducta se cometen varios delitos. Existe concurso real, cuando con pluralidad de conductas se cometen varios delitos" (art.18 C.P.). Pero expresamente se señala que: "No hay concurso cuando las conductas constituyan un delito continuado" (art.19 C.P.); por lo tanto, éste, o sea, el delito continuado no da lugar a concurso, y esto es obvio, porque: 1o. En cuanto al número de conductas, el ideal se refiere a una sola; el real a pluralidad de conductas al igual que el delito continuado; pero, 2o. En cuanto al número de delitos, tanto el ideal como el real exigen "varios delitos", en tanto que el delito continuado exige el "mismo precepto legal".

5.- Veamos las concepciones gramaticales que se refieren al término "intencionalmente" que se usa en el supuesto indicado, así tenemos que: "intencionalmente" hace referencia a: de modo intencional. "Intencional, de intención, es un adjetivo que hace referencia a: perteneciente a los actos interiores del alma; deliberado, de caso pensado, hecho a sabiendas. Ahora bien, "intención", del latín "intentio,-onis", es una determinación de la voluntad en orden a un fin. "Intencionadamente" es lo mismo a "con intención", e "intencionado" es el adjetivo que se refiere a que "tiene alguna intención".(23) La intención pertenece a la parte interna de la conducta (véase lo referente al "acto", apartado A del punto 2 del capítulo IX de este estudio).

(23) Real Academia Española. *Obras cit.* p.3753

Son sinónimos de "intención": *designio, propósito, pensamiento, mira, idea, ánimo, voluntad, deseo, intento, vista, intringulis.* Lo son de "intencionadamente": *de intento, con intención, deliberadamente.* Y de "intencional": *meditado.*(24) Referente a los delitos, la voluntad intencional, o sea, el propósito de cometerlos, constituye el "dolo" penal, que no es lo mismo que el "dolo" civil.(25)

6.- Las concepciones gramaticales que se refieren al término "imprudencialmente" del que se hace uso en el supuesto indicado, corresponden: "imprudencia", del latín "imprudencia", se refiere a falta de prudencia, que a su vez, puede ser temeraria; y ésta se conceptúa como: "Punible e inexcusable negligencia con olvido de las precauciones que la prudencia vulgar aconseja, la cual conduce a ejecutar hechos que, de mediar malicia en el actor, serían delitos". "Imprudentemente" se refiere a: con imprudencia. Y por último, "imprudente", es un adjetivo que se refiere a: que no tiene prudencia.(26) Curiosamente el término "imprudencialmente" no se indica en el diccionario, pero lo entendemos como modo imprudencial. Si imprudencia es falta de prudencia, habría que ver lo que la prudencia es. Al respecto tenemos: que es una de las cuatro virtudes cardenales (las otras serían: justicia, templanza y fortaleza), que consiste en discernir y distinguir lo que es bueno o malo, para seguirlo o huir de ello; templanza, moderación; discernimiento, buen juicio; cautela, circunspección, precaución.(27) Son sinónimos de

(24) OMIIA. Opus cit. pág.267

(25) Véase al respecto: Real Academia Española. Opus cit. pág 492; OMIIA. Opus cit. pág.165; y arts.

1812, 1815, 1816 y 1817 del Código Civil

(26) Real Academia Española. Opus cit. págs.731 y 735.

(27) *Ibidem.* pág.1077

imprudencia: temeridad, descuido, ligereza, irreflexión, error, impremeditación.(28) En materia penal, se dice que el acto u omisión imprudente o negligente que origina responsabilidad, denominase "culposo".

7.- El término "preterintencionalmente" de que se hace uso en la hipótesis tratada, corresponde propiamente a una yuxtaposición de vocablos. El primero de ellos se refiere a "preter", del latín *praeter*, que significa "a excepción de".(29) El segundo de ellos se refiere a "intencionalmente", del latín *intentionem*, que significa, como ya vimos, a modo intencional. Por lo que "preterintencional" (*praeter intentionem*) se refiere, según esto a: "con excepción de la intención". Al respecto el profesor Díaz de León nos dice de que se habla de "delito más allá de la intención".(30) La preterintencionalidad, según vemos está relacionada directamente con la producción de un resultado mayor al querido o aceptado, por lo que consideramos que no hay problema alguno en hacer excepción de la intención primaria o ir más allá de la intención primaria. Ahora, ese resultado mayor al querido o aceptado, debe producirse por imprudencia del propio actor.

8.- Efectivamente, de acuerdo a su significación gramatical tenemos que el vocablo consumado es el participio pasivo del verbo transitivo "consumar" que significa llevar a cabo de todo en todo una cosa. De esta concepción gramatical(31), y de la concepción legal que establece el art.7 del C.P. se deduce, que si no se cumplen con todos los requisitos y

(28) OMIÁ. Opos cit. pág.217

(29) ESPASA. DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO. Madrid. Espasa-Calpe. 1979. Tomo 19. pág.345

(30) Opos cit. Tomo II. pág.379

(31) Real Academia Española. Opos cit. pág.349

circunstancias que se señalan en la ley como constitutivos de un delito, éste no existirá por no haberse "consumado". (Ver texto art.12 para tentativa punible y tentativa no punible).

9.- Formando parte de la filosofía práctica la lógica y la ética fecundan, desde sus inicios, al derecho. La lógica, como ciencia de la razón, se refiere al acto mismo de ésta. "La lógica es el arte que nos hace proceder con orden, fácilmente y sin error en el acto mismo de la razón".(32) La lógica tiene como objeto material los pensamientos y dentro de ellos tiene como objeto formal su orden o disposición correcta. Para lograr ésto, se efectúan tres operaciones en el espíritu humano: la simple aprehensión, el juicio y el razonamiento. Como conjunto de normas que rigen la conducta humana, el derecho y la ética se asemejan, y sólo se diferencian en tanto que, el primero se constituye por normas positivas y la segunda, por normas naturales. En su método, la ética hace uso de la razón auxiliada por los sentidos, esto es: método experimental-racional. El derecho es un orden, "un orden normativo inviolable, vinculativo y autárquico", al decir de Francisco Larroyo(33), al ser un orden, implica que en él se encuentran insitas las tres operaciones del espíritu humano, y sus normas son, necesariamente, razón legal (lógica jurídica); por lo

(32) Maritain, Jacques. EL ORDEN DE LOS CONCEPTOS (LOGICA FORMAL). Buenos Aires. Club de Lectores.

1962. pag.13

(33) Larroyo, Francisco. LA LOGICA DE LAS CIENCIAS. Mexico. Porrúa, S.A. 1967. pag.392

tanto, la razón legal obra ya en la ley.⁽³⁴⁾ La filosofía del derecho trata, en forma general, de la filosofía jurídica, la lógica jurídica y la ética jurídica. Para nosotros corresponde, en base a ello, hacer una interpretación razonada del sentido objetivo del derecho positivo y no del subjetivo. Ahora bien, en tanto que el derecho es un orden de regulación, no implica que no se pueda ordenar y reordenar en aras de un conocimiento particular concreto y esto implica, el conformar las partes y formar un todo. Luego entonces, el ordenar los pensamientos jurídicos para el conocimiento particular, implica ordenar la razón jurídica existente, lo que no es más que desarrollar un método lógico-jurídico (sistema expositivo de la razón legal).

10.- Se discute en el campo del derecho penal el significado del término conducta y su aplicación, en dos grupos de autores: los opositores y los partidarios. Respecto de los primeros, tenemos: "Soler: la expresión 'conducta' importa una referencia amplia e indeterminada al comportamiento ordinario y general de un sujeto. La conducta, más que una acción, es una especie de promedio o balance de muchas acciones, y por eso adoptar esa expresión para definir el delito, resulta equívoco y, por lo tanto, peligroso políticamente". Jiménez de Asúa, dice: "No aceptamos el vocablo conducta, porque ésta se refiere más bien al comportamiento, a una actuación más continuada y

(34) Véase al respecto: Dorantes Tamayo, Luis. ¿QUE ES EL DERECHO?. México, UTEMA. 1977 412S;

García Nájera, Eduardo. INTRODUCCION AL ESTUDIO DEL DERECHO. México, Porrúa, S.A. 1985;

- FILOSOFIA DEL DERECHO. México. Porrúa, S.A. 1986; - ENSAYOS FILOSOFICOS JURIDICOS.

México. UJAH 1984; Radbruch, Gustav. INTRODUCCION A LA FILOSOFIA DEL DERECHO. México.

I.C.E. 1974. Breviario 42; Recasens Siches, Luis. TRATADO GENERAL DE FILOSOFIA DEL DERECHO.

México. Porrúa, S.A. 1970.

sostenida que la del mero 'acto psicológico', que, como veremos, es el punto de partida para el juicio de reproche en que consiste la culpabilidad".(35)

Para Mariano Jiménez Huerta, "La palabra conducta, penalísticamente aplicada, es una expresión de carácter genérico significativa de que toda figura típica contiene un comportamiento humano. Frecuentemente suelen emplearse las palabras 'acto', 'hecho', 'actividad' o 'acción' para hacer referencia al elemento fáctico. Nosotros, empero, preferimos la expresión "conducta", no solamente por ser un término más adecuado para recoger en su contenido conceptual las diversas formas en que el hombre se pone en relación con el mundo exterior, sino también por reflejar mejor el sentido y el fin que es forzoso captar en la acción o inercia del hombre para poder llegar a afirmar que integra un comportamiento típico. Ahora bien, en cuanto se propone una perspectiva se intenciona y su intención lo hace conducirse; de donde si su intención no es más que su voluntad orientada hacia un fin, es su propia voluntad la generadora de su conducta".(36)(37)

Y Porte Petit, distinguiendo entre hecho y conducta, ambos elementos objetivos del delito, "según la descripción del tipo", considera que "el término conducta es más adecuado para abarcar la acción u omisión, pero nada más. Es decir, dentro de la conducta no puede quedar incluida el hecho, que como expondremos más adelante, se forma por la concurrencia de la conducta (acción u omisión), del resultado material y de la relación de causalidad. La conducta sirve para designar el elemento objetivo del

(35) Citados por: Cosacov Belas, Gustavo. DICCIONARIO JURIBICO MEXICANO. México. Porrúa, S.A.- UNAM. pag.568

(36) *Ibidem*.

(37) Jiménez Huerta, Mariano. DERECHO PENAL MEXICANO. México. Porrúa, S.A. 1977. pag.106

delito, cuando el tipo exige como núcleo una mera conducta".(38)(39)

11.- "La mejor forma de considerar el bien esta en tomarlo como noción primera, irreductible e indefinible. Cabe considerarlo como fin, como deber ser y como valor. En cuanto fin, el bien es aquello hacia lo cual todas las cosas están dirigidas. El fin es aquello por amor de lo cual una cosa es hecha. Todo bien es un fin y todo fin es un bien. Un medio es bueno en la medida en que conduce a un fin. Toda la conducta humana es para un fin y un bien, de acuerdo con el principio de la finalidad: "Todo agente actúa con miras a un fin". Puesto que ningún agente puede producir un efecto indeterminado, algo ha de mover al agente a actuar más bien que no hacerlo, a producir este efecto más bien que aquel otro, y lo que elimina esta indeterminación es el fin. Un agente libre determina su propio fin. El bien puede ser ontológico, esto es, el bien, simplemente, de ser; o físico, el bien de la integridad, o moral, el bien de la vida buena, de la orientación apropiada de la conducta libre hacia el fin debido. El bien verdadero es realmente bueno, en tanto que el bien aparente sólo parece ser tal. El bien útil conduce a algo otro que es bueno; el bien agradable satisface un apetito determinado; el bien apropiado perfecciona al individuo como tal. Aunque todo ser es ontológicamente bueno y posee alguna bondad física, no todo ser es siempre moralmente bueno. El bien moral es siempre el bien verdadero y el bien apropiado. En cuanto debe ser, el bien moral se ve no como optativo, sino como necesario. Esta necesidad es de clase única, llamada necesidad moral, y no es un haber de, sino

(38) *Ibidem.* Cita (35)

(39) Parte Penal, Colección. Opus cit. pág.341

un deber; no algo que impele físicamente, sino que exige moralmente, dejándonos libres de rechazar, aunque no nos esté permitido hacerlo. El hombre tiene la obligación absoluta de triunfar como hombre, porque es hombre. Y de ahí que derive del valor del hombre, como ser y como persona".

"En cuanto valor, el bien expone su significado más profundo. Valor o mérito es un término utilizado para todo aquello que nos atrae de una forma. Existen al menos valores subjetivos, porque formulamos juicios de valor y tenemos diferencias. Los valores son bipolares, heterogéneos, idealizados, pero exigen, con todo, realización. Algunos valores podrán ser simplemente subjetivos, pero otros son objetivos. En cuanto ideales, los valores existen en la mente, pero están formados, con todo, por la facultad abstractiva de la mente a partir de datos de la experiencia. Los valores morales son aquellos que hacen bueno a un individuo simplemente como hombre. Pueden existir únicamente en un ser libre y en actos voluntarios; son universales puesto que pertenecen al hombre como hombre; se justifican a sí mismos y son independientes de otros valores; tienen precedencia sobre cualquier otro valor e implican obligación. Es imposible no formar una escala de valores en la que haya algún valor superior o bien supremo. En semejante escala, el valor moral ocupa el más alto lugar. La vida ideal humana vivida idealmente es el ideal moral".(40)

12.- De acuerdo a nuestro particular conocimiento, la teoría trata en forma restringida el término "privativa" utilizado en el supuesto legal transcrito. En efecto, se considera como "ley privativa" a la que carece de los

(40) Fagotter, Astin. Opus cit. pág.55

caracteres que debe poseer una ley (general, impersonal, abstracta). De ello la ley privativa sería concreta, individualizada y personal. De acuerdo con eso, una ley privativa crea, modifica, extingue o regula una situación en relación con una sola persona moral o física o con varias en número determinado. Brevemente, hasta aquí la teoría. ¿Por qué decimos que la teoría trata el vocablo "privativa" en forma restringida?; lo decimos en atención al significado gramatical que dicho vocablo tiene. En efecto: "privativo, va: que causa privación o la significa; propio y peculiar singularmente de una cosa o persona y no de otras". Evidentemente, la doctrina señala como ley privativa a la que se comprendería dentro de la segunda acepción del vocablo, excluyendo la primera. De acuerdo a lo anterior, e indicando las sinonimias, tendríamos:

PRIVATIVO, VA.

propio, exclusivo, particular, personal.

PRIVADO.- particular, personal - interior, íntimo, favorito, válido.

PRIVAR.- despojar, destruir, exonerar, quitar, prohibir, vedar, negar, impedir, prevalecer, preponderar, predominar.

Tenemos, pues que *privativo, va.*, se refiere a *privado* y a *privación*. "*Privación*" es acción de despojar, impedir o privar (sinónimos de *privación*: *abstinencia, carencia, falta, escasez*). Por su parte "*privar*" es despojar a uno de una cosa que poseía; prohibir, vedar. "*Privado*, que se ejecuta a vista de pocos, familiar y domésticamente, sin formalidad ni ceremonia alguna; particular y personal de cada uno. Queda claro entonces que el vocablo

"privativo,va." hace referencia a "privativo de privar o privación" y "privativo de privado". Hasta aquí la gramática.(41)

Ahora bien, la hipótesis primera del art.13 de la CPEUM señala: "Nadie podrá ser juzgado por leyes privativas ni por tribunales especiales". De ello observamos que no se hace distinción alguna, por lo que no es dable distinguir; el vocablo se emplea en sentido amplio y no restringido. Concordemos ésto con algunos textos del Título Primero, capítulo 1 "De las garantías individuales", de la constitución: Art.1 "no podrán restringirse, ni suspenderse"; art.2 "está prohibida"; art.5 "no podrá impedirse", "podrá vedarse", "puede ser privado"; art.14 "ser privado", "queda prohibido"; y los demás a que se refieren "tener derecho" por la ley que lo niege. Visto brevemente lo anterior, también será ley privativa según la hipótesis del art.13 constitucional transcrita, la ley que prive (y demás sinónimos) al ciudadano y a cualquier persona de un derecho que la constitución les otorga, contraviniendo los casos y condiciones que la misma establece. Ahora bien, como la ley es un conjunto de normas articuladas, éstas pueden ser también privativas (la especie sigue al género). Visto lo anterior, consideramos que dicho artículo es privativo, y por tanto anticonstitucional.

(41) Véase gramática: Real Academia Española. Opos cit. pág.1067; para sinónimos: OMRÁ. Opos cit. pág.347

CAPITULO X

LA RESPONSABILIDAD.

SUMARIO

1.-Teoría General de la Responsabilidad: A) La Persona. Capacidad e Incapacidad; B) El Presupuesto de la Responsabilidad: I.-Menor Edad; II.-Mayores de Edad privados de Inteligencia por Locura, Idiotismo o Imbecilidad; III.-Sordomudos que no saben leer y escribir; IV.-Los ebrios consuetudinarios y los que habitualmente hacen uso inmoderado de drogas enervantes; V.-Las Personas Morales; C) Los Fundamentos de la Responsabilidad: I.-La Reparación del Daño; II.-Las Personas responsables de los Delitos; III.-El Caso del Art. 40. del Código Penal; D) La Culpabilidad e Inculpabilidad en la Teoría de la Responsabilidad, como su consecuente; E) Circunstancias Excluyentes de responsabilidad. Excusas Absolutorias. Eximentes: I.-Circunstancias Excluyentes de Responsabilidad: a) Legítima Defensa; b) Estado de Necesidad; c) El Deber Jurídico o Ejercicio de un derecho; d) Obediencia Jerárquica; e) Impedimento Legítimo; f) Actividad o Inactividad involuntarias; g) Miedo Grave o Temor Fundado; h) Accidente; i) Error Inevitable; II.-Excusas Absolutorias; III.-Eximentes; F) Extinción de la Acción Penal y de la Pena: I.-Extinción de la Acción Penal: a) Perdón del ofendido o legitimado para otorgarlo; b) Existencia de una Sentencia anterior dictada en proceso seguido por los mismos hechos; II.-Extinción de la Pena: a) Reconocimiento de Inocencia e Indulto; b) Rehabilitación; c) Cumplimiento de la pena o medida de seguridad; d) Extinción de las medidas de tratamiento de inimputables; III.-Extinción de la Acción y de la Pena: a) Muerte del delincuente; b) Amnistía; c) Vigencia y Aplicación de una nueva ley más favorable; d) Prescripción. 2.-La Responsabilidad en Materia Aeronáutica. A) Pilotos Aviadores; B) Controladores de Tránsito Aéreo.

CAPITULO X.

LA RESPONSABILIDAD.

1.- **TEORIA GENERAL DE LA RESPONSABILIDAD.**- Nuestro Código Penal nos habla, en el Título primero del Libro Primero de la "Responsabilidad Penal", dividiendo dicho título en seis capítulos. El primero de ellos nos señala las "Reglas generales sobre delitos y responsabilidad"; el segundo hace referencia a la "Tentativa"; el tercero considera a "las personas responsables de los delitos"; el cuarto se refiere a las "circunstancias excluyentes de responsabilidad"; el quinto nos habla de "concurso de delitos"; y el sexto de las "reincidencias". Para nosotros, nuestro código penal hace referencia a una "Teoría general de la responsabilidad" en todo el título primero indicado, contemplando dentro del mismo, la teoría del delito, sobre el que tratamos en el capítulo anterior. Al decir de Ferri, citado por Carrancá y Trujillo(1), "el delito no puede ser el punto central de la ley y la sentencia, sino únicamente la condición preliminar del procedimiento"; con lo que concordamos plenamente; para nosotros, y creemos que también para nuestro código penal, por la forma en que se expone, la responsabilidad es el punto central de la ley y la sentencia, siendo la condición esencial del procedimiento, dentro de una relación lógica legalmente establecida, según veremos. De acuerdo con ello, a todo delito corresponde, excepto en los casos legalmente previstos, una responsabilidad.

Gramaticalmente el término "responsabilidad" se refiere a: "deuda, obligación de reparar o satisfacer, por

(1) Carrancá y Trujillo, Núm. Opus cit. pág.209

sí o por otro, a consecuencia de un delito, de una culpa o de otra causa legal". La responsabilidad es un sustantivo femenino proveniente de "responsable" y de "responder"(2). Tenemos que "responsable" (del latín *responsum*, supino - forma nominal del verbo- de *respondere*, responder), es el adjetivo que se refiere a "obligado de responder de alguna cosa o por alguna persona"; y "responder": "Contestar, satisfacer a lo que se pregunta o propone; satisfacer el argumento, duda, dificultad o demanda; rendir o fructificar; corresponder con una acción a la realizada por otro; estar uno obligado u obligarse a la pena y resarcimiento correspondientes al daño causado o a la culpa cometida".(3) Son sinónimos de "responsabilidad": culpa, culpabilidad-obligación; lo son de "responder": contestar, replicar -corresponder- garantizar, abonar -responsabilizarse- rendir, fructificar; y de "responsable": culpable.(4)

De acuerdo a los conceptos gramaticales señalados, podemos decir que la responsabilidad es la relación de obligación que existe entre la conducta del agente (acto u omisión) y el resultado típico (hecho o conducta prohibida), antijurídica y penable provocado por la misma, esto es, la relación de obligación legalmente existente entre el delito y la persona que lo cometa (obligación de reparar el daño o pagar daños y perjuicios ocasionados y la obligación de cumplir una pena establecida, aplicada por el juzgador), en atención a todas las circunstancias particulares del caso, fundado en su imputabilidad y que deriva en una culpabilidad o inculpabilidad.

Para dejar clara la conclusión anterior, tenemos

(2) Real Academia Española. *Opus cit.* pág. 1140

(3) *Ibidem.*

(4) *GMNIA. Opus cit.* pág. 372

necesariamente que indicar en qué sentido estamos usando el término "responsabilidad", pues, como ha quedado asentado, tiene por sinónimo el de "culpabilidad", término éste usado por los autores, mayormente. Nosotros consideramos que hay una diferencia substancial entre uno y otro término, y lo expondremos en su oportunidad en este mismo capítulo. Cabe considerarse, que de acuerdo al Lic. Rolando Tamayo y Salmorán(5) se pueden distinguir cuatro sentidos de "responsabilidad"; 1) como deberes de un cargo; 2) como causa de un acontecimiento; 3) como merecimiento, reacción, respuesta; y 4) como capacidad mental. De acuerdo con él, el tercer significado es el que recoge la dogmática jurídica: un individuo es responsable cuando, de acuerdo con el orden jurídico, es susceptible de ser sancionado. Por el momento, dejaremos claro en qué sentido usamos nosotros el término "responsabilidad". Al referirnos a la conducta en el capítulo anterior, señalamos que, todo acto es referible a su autor como "su acto"; esta relación del agente con su acto, dijimos, se denomina "imputabilidad" y "responsabilidad", señalando las diferencias entre ambas. Respecto de la primera, señalamos que se refiere a que el acto es atribuible a su agente o puesto a su cargo; y que la responsabilidad se refiere a que el agente debe responder o dar cuenta de su acto. En este sentido y en conjunción con los significados gramaticales indicados, podemos decir que lo estamos usando con referencia a "rendir cuenta" de su acto, por lo que es un sentido restringido. Igualmente asentamos que la imputabilidad y su aspecto negativo, inimputabilidad, son, para nosotros, presupuestos de la responsabilidad.

Pensamos que en este sentido es al que también se refiere nuestra ley cuando hace uso del vocablo

(5) Tamayo y Salmorán, Rolando. DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO. Opus cit. pág.2824

responsabilidad y es por ello, que concordamos con la cita de Ferri. No damos a la responsabilidad la sinonimia normal que indican los teóricos, esto es, referirnos a ella como "culpabilidad" por las siguientes razones: la mayoría de los autores señala a ésta última como elemento del delito, en conjunto con su aspecto negativo, y para nosotros, según veremos, es irrelevante en la existencia del mismo; otra razón, es el hecho de que, como ya indicamos, la ley hace uso expresamente claro del término "responsabilidad", como punto central de ella y la sentencia, y como condición preliminar junto con el delito, del procedimiento.

Para nosotros ésto queda perfectamente planteado en el supuesto del art.16 de la CPEUM, al decir, en forma relevante: "No podrá librarse ninguna orden de aprehensión o detención a no ser por la autoridad judicial, sin que preceda denuncia, acusación o querrela de un hecho determinado que la ley castigue con pena corporal, y sin que estén apoyadas aquellas por declaración bajo protesta, de persona digna de fe o por otros datos que hagan probable la responsabilidad del inculpado, hecha excepción en los casos de flagrante delito...". La denuncia, acusación o querrela, no es más que un acto de imputación, esto es, un acto mediante el cual se atribuye a una persona determinada la comisión de un delito. De un hecho determinado que la ley castigue con pena corporal, hace referencia a una acción u omisión o supuesto típico preciso, al que la ley castigue con pena corporal. Ahora, el supuesto transcrito hace referencia a que "hagan probable la responsabilidad del inculpado", y ésto se refiere a que sea "creíble o posible" su ejecución por el inculpado; en este sentido, éste tiene la obligación legal de responder ante la autoridad judicial del hecho que le es imputado, para que la misma, dentro del procedimiento legal determine la culpabilidad (deuda, obligación de reparar u obligarse a la

pena y resarcimiento correspondientes al daño causado o a la culpa cometida -ver supra) o inculpabilidad del sujeto. Por lo que, la presunta responsabilidad, está como condición preliminar del procedimiento y en éste, se determinará la culpabilidad o inculpabilidad del sujeto. Es de notarse que el término "responsabilidad" se hace en referencia a su sentido amplio, por lo que comprende, sin problema alguno, lo asentado por los autores y nuestro dicho, aunque, para nosotros, en razón de nuestros motivos indicados lo preferimos en la forma que exponemos.

Indicamos ya, que la ley es la fuente principal del derecho y que podemos entender por ella a la norma jurídica obligatoria y general dictada por el legítimo poder para regular la conducta de los hombres o para establecer los órganos necesarios para el cumplimiento de sus fines, encaminada al bien general, no al provecho exclusivo de una persona o de un grupo determinado de personas, más o menos amplio, y dictado por la autoridad legítima, no por poder incompetente.(6) Por ley normativa se entiende todo juicio mediante el que se impone una conducta como debida. La misma concede derechos y obligaciones. "La ley no es más que una ordenación de la razón para el bien común, promulgada por aquel que cuida de la comunidad".(7) De acuerdo con ello, es una ordenación porque es un mandato, orden o un mandamiento que impone la voluntad del superior al inferior y le obliga; formulada por recta razón, no capricho arbitrario; para el bien común, o sea, bienestar de la comunidad en su conjunto y no de unos individuos;

(6) Véase apartado B) punto 2 del capítulo IX de este estudio.

(7) Aquino, Sta. Tomás de. Opus cit. V.C.90, A 4. pág.223

deberá promulgarse, o sea, darse a conocer a quienes obliga; y ha de provenir del que cuida de la comunidad, o sea, el legislador. Con ello tenemos que si hay una ley, hay el deber de observarla; si hay un deber, sólo puede ser porque una ley lo impone.

El deber es aquello a que está obligado el hombre por los preceptos religiosos o por las leyes naturales o positivas. -Estar obligado a algo por una ley divina, natural o positiva.(8) En el sentido normal se toma como cumplir con su obligación. "Únicamente los seres racionales pueden tener una idea de la ley y adaptar conscientemente, su conducta a principios. Esta capacidad es la voluntad, que es lo mismo que la razón práctica. "Un objetivo principal de la ley que obliga la voluntad es el mandato, formulado como un imperativo que expresa el deber ser. Un imperativo podrá ser acaso hipotético (si deseás este fin, debes emplear estos medios) o categórico (debes hacer esto, de modo absoluto)".(9)

La obligación es el "vínculo que sujeta a hacer o abstenerse de hacer una cosa, establecido por precepto de ley, por voluntario otorgamiento o por derivación recta de ciertos actos".(10) "La obligación no es otra cosa que una norma jurídica positiva, que ordena la conducta de ese individuo, al enlazar con el comportamiento contrario una sanción. Y el individuo se encuentra jurídicamente obligado a la conducta así ordenada, aún cuando la representación de esa norma jurídica no le suscite ningún impulso a cumplir la conducta exigida; inclusive, cuando no cuente con representación alguna de la norma jurídica que lo obliga, en tanto guarde validez el principio jurídico positivo de

(8) Real Academia Española. Opos cit. pág.422

(9) Kant, Immanuel; citado por Fagotter, Austria. Opos cit. pág.117

(10) Real Academia Española. Opos cit. pág.931

que la ignorancia del derecho no lo exime de las sanciones estatuidas por éste. Jurídicamente obligado está el individuo que puede cometer, con su conducta, el acto ilícito, esto es, el delito, pudiendo así introducir la sanción, la consecuencia de lo ilícito; jurídicamente obligado está el delincuente potencial, que con la conducta opuesta puede evitar la sanción. En el primer caso se habla de incumplimiento de la obligación, en el segundo de su cumplimiento".(11) De ello, la obligación es una relación vinculatoria entre el acto ilícito y la sanción.

A su vez, la sanción, constituye una pena que la ley establece para el que la infringe, lo cual no es más que un castigo impuesto por el no cumplimiento de la obligación. "La única forma en que el legislador puede concebir que su ley sea obedecida está en poner un motivo suficientemente fuerte para atraer a los sujetos a actos libres de obediencia. El motivo de esta clase, que el legislador utiliza para hacer cumplir su ley, se designa como sanción. La sanción significa la promesa de recompensa por observar la ley o la amenaza de castigo por vulnerarla, o ambas cosas a la vez; significa también la recompensa o el castigo mismos. su función es antecedente, en cuanto induce a la gente a observar la ley y la disuade de vulnerarla, y consecuente, en cuanto restaura el orden objetivo de la justicia después que la ley ha sido observada o vulnerada".(12) Si atendemos a los conceptos gramaticales de "responsabilidad" y "responsable", queda claro que se trata de una obligación, y que ésta puede darse en dos formas: obligarse uno mismo a la pena o resarcimiento correspondiente del daño causado o a la culpa cometida; y

(11) Eelsen, Hans. TEORIA PURA DEL DERECHO. México. UNAM. 1966. pág.30

(12) Fagothey, Austin. Opus cit. pág.23

responder por alguna otra persona, por la culpa de éste, lo que se denomina "responsabilidad por los actos de otro". Al decir de Kelsen(13), "se está obligado a un comportamiento conforme a derecho, y se responde de un comportamiento contrario o derecho".

Dejamos establecido que jurídicamente sólo puede haber actos. Si la ley rige conducta, ésta solo puede ser la del hombre, y su conducta, son actos. Los actos del hombre pueden ser voluntarios o involuntarios. Serán voluntarios cuando el acto nace de la voluntad y no por fuerza o necesidad extrañas a la misma. Serán involuntarios los actos que suceden independientemente de la voluntad. Estos pueden ser físico o mental.

Habíamos visto que los actos que el hombre ejecuta como tal, obedecen a que se ejerce sobre ellos un control en el consentimiento de la voluntad; "si el consentimiento puede ser puesto del uno o del otro lado de una alternativa, esto es, a favor o en contra, entonces la persona misma es causa de su propia decisión y es responsable, por consiguiente, del acto elegido".(14) "El individuo mismo, por elección de su voluntad bajo la luz guiadora de su intelecto, hizo que el acto fuera, el acto suyo, pues, en la medida en que él lo hizo".(15) Para que un acto sea voluntario debe quererse a sabiendas. "Suelen distinguirse cuatro niveles de intención con la que un acto es ejecutado y que presentan una disminución progresiva de la voluntariedad:

INTENCION ACTUAL, es aquella de la que la persona tiene conciencia en el momento en que ejecuta la acción prevista. La persona presta atención no solo a

(13) *Opus cit.* pág. 133

(14) Fagóhaz, *Austin. Opus cit.* pág. 22

(15) *Ibidem.*

aquello que está haciendo, sino también al hecho de que está queriéndolo, allí y en aquel momento.

INTENCION VIRTUAL, es aquella que se formó en una ocasión y sigue influyendo sobre el acto ahora en vías de ejecución, pero no está presente, con todo, a la conciencia de la persona al momento de realizar ésta el acto.

INTENCION HABITUAL, es aquella que se formó en una ocasión y no ha sido retractada, pero no influye con todo, en la ejecución del acto propuesto. Aunque se la designe como habitual, no implica hábito alguno, sino que es una intención que se tuvo en una ocasión y sigue teniéndose, pero solamente en el sentido de no haber sido jamás revocada, porque no hay necesidad de que remanente psíquico alguno de ella permanezca en la mente.

INTENCION INTERPRETATIVA, es aquella que no se ha formado, pero se habría presumiblemente formado si la persona se hubiera dado cuenta de las circunstancias.

Para que un acto sea voluntario no es necesaria la intención actual, sino que basta la intención virtual. Las intenciones habitual e interpretativa revisten mucho menos importancia. Indican que la voluntad de la persona (realmente tenida en una ocasión o simplemente presumida) es llevada a cabo objetivamente, pero no por el propio acto voluntario de la persona. Sin embargo, la intención habitual es suficiente para el cumplimiento de determinadas clases de obligaciones".(16)

Un individuo queda obligado por sí mismo. En este caso podemos hablar de una obligación sencilla. Será sencilla, si el fundamento de la obligación es simple, esto es, el

(16) Jagothey, Austria. Opos. cit. pág.23

individuo se obliga y responde de sus propios actos voluntarios o involuntarios. Los actos voluntarios del hombre se pueden clasificar, desde un punto de vista ético en: directamente voluntario e indirectamente voluntario. "Es voluntario en sí mismo, o directamente voluntario aquello que es cosa querida, tanto si es querida como fin cuanto como medio para un fin. Y es voluntario en causa, o indirectamente voluntario, aquello que es la consecuencia no intencionada pero prevista de alguna cosa que es voluntaria en sí misma".(17) Esta, el agente no la quiere ni como fin ni como medio, pero es un efecto necesario de la causa que se quiere, por lo que se acepta como tal.

Visto lo anterior, solamente la persona que realiza un acto voluntario y deliberadamente querido puede ser responsable del mismo. Sin embargo, no ocurre siempre así. Una persona puede también, por diferentes motivos, ser responsable de la conducta de otra persona u otras. En este caso podemos hablar de una obligación compleja. Se puede ser responsable de una acción delictiva de otras personas o de otro, cuando se les incita a ella, se les ayuda a realizarla, o cuando la ley así lo dispone. En el primer caso, estamos hablando de "ocasión al mal", en el segundo de "cooperación en el mal", y en el tercero de "responsabilidad legal". "La responsabilidad por el delito cometido por un tercero aparece cuando la sanción va dirigida contra alguien distinto del delincuente, pudiendo tener tan sólo un efecto preventivo si entre ambos existe alguna relación que permite suponer que el individuo obligado, el delincuente potencial, también percibe la acción de infligir la sanción como un mal, cuando está dirigida contra otro individuo como objeto responsable, o sea, contra un miembro del grupo cuyos integrantes más o

(17) Fagotheu, Arslin. Opus cit. pag.29

menos se identifican entre sí".(18) "La responsabilidad colectiva es un elemento característico del orden jurídico primitivo, y se encuentra en íntima relación con el pensamiento y emotividad identificadoras de los primitivos".(19)

El principio de responsabilidad individual está fundada en la culpa (intención); y el principio de la responsabilidad colectiva está fundada en el resultado. "Cuando el orden jurídico convierte en condición de una sanción consecuencia de lo ilícito, a determinada acción u omisión, mediante el cual se produce, o no se impide, un acontecimiento indeseable, puede distinguirse entre el caso en que ese acontecimiento haya sido buscado por el individuo cuya conducta interesa, o por lo menos previsto; o bien que se haya producido sin ninguna intención o previsión, "accidentalmente". En el primer caso se habla de una responsabilidad por la intención; en el segundo, de una responsabilidad por el resultado".(20)

"Cuando un individuo es responsable de la conducta de otro, su propia conducta no figura entre las condiciones de la sanción. La conducta del individuo responsable sólo presenta pues, un interés jurídico cuando se trata de una responsabilidad individual. Si examinamos el caso que hay en una responsabilidad colectiva, observamos que siempre hay una relación entre el autor del acto ilícito y los individuos contra los cuales está dirigida la sanción. Esta relación permite admitir que una sanción dirigida contra las personas colectivamente responsables de un acto ilícito recaerá indirectamente sobre su autor. La responsabilidad puede, pues, relacionarse con la conducta de otro, en tanto

(18) Kelsen, Hans. Opus cit. pág.135 y sigs.

(19) *Ibidem*.

(20) *Ibidem*.

que la obligación siempre tiene por objeto la conducta de la persona obligada. La noción de obligación está ligada a la de hecho ilícito, en tanto que la responsabilidad se relaciona con la sanción. A su vez, hecho ilícito y sanción están relacionados en la regla de derecho por el principio de imputación".(21)

La responsabilidad puede ser objetiva o subjetiva. Será subjetiva "aquella que recae sobre una persona determinada como consecuencia de un acto propio que ha causado daño a otra". La responsabilidad objetiva "es aquella que emana de un riesgo creado, que se traduce en un evento dañoso, de cuyas consecuencias perjudiciales está obligada a responder la persona que, en cierto modo, se encuentra en situación de recibir algún beneficio de la actividad susceptible de ocasionar el daño".(22)

Si la responsabilidad es atribuible a una persona, cabe preguntarse hasta qué punto responde de su obligación de reparar el daño o de indemnizar daños y perjuicios o de cumplir con la pena establecida o impuesta. La respuesta nos la da la propia ley, diciendo: La responsabilidad penal no pasa de la persona (su propia vida, excluyendo a otros) y bienes (todos los que tenga o pueda tener) de los delinquentes, excepto en los casos especificados por la ley (art.10 C.P.). De ello tenemos que es personal, total y absoluta.

Señalamos con anterioridad que la conducta es una concepción interna del ánimo de delinquir y una exteriorización de la voluntad humana, que se revela en un acto (acción, hecho) u omisión que provoca un resultado típico consumado de modo intencional (dolo); no intencional (culpa); o preterintencional; o de tentativa punible,

(21) Kelsen, Hans. TEORÍA PURA DEL DERECHO. Buenos Aires. EUDENA. 1970. págs.91 a 93

(22) De Foa. Opus cit. pag.428

ajustándolo a derecho penal. El acto voluntario, indicamos, para ser tal, necesita ser deliberadamente querido (saber-querer; intelecto-voluntad). El intelecto es entendimiento, potencia cognoscitiva racional del alma humana; la inteligencia es una facultad intelectual de conocer, esto es, un acto de entender, saber. La voluntad es lo que nos mueve a hacer o no hacer una cosa, lo que es un querer. La determinación de la voluntad en orden a un fin, es lo que conocemos como intención; la voluntad será intencional si se hace a sabiendas (en forma deliberada). La intención es un aspecto de la voluntad y la deliberación del intelecto. Operan de la siguiente manera: voluntad-intelecto-voluntad, a lo que corresponde, intención-deliberación-consentimiento que ya tratamos.

Como se desprende de lo ya dicho, la responsabilidad se encarga del aspecto interno de la conducta humana, esto es, de la voluntariedad de la misma, teniendo como base a la intención o su negativo: no intención. La voluntariedad, o sea, la determinación de la propia voluntad deliberadamente conocida y querida adquiere especial relevancia en el mundo del derecho, en cuanto se relaciona directamente con el incumplimiento de una obligación, que introduce la posibilidad de sanción. Para el cumplimiento, obvio, es irrelevante como el cumplimiento mismo. Así tenemos que la voluntariedad se clasifica en plena o perfecta y en disminuida o imperfecta. "La voluntariedad es plena o perfecta si el agente tiene un conocimiento y un consentimiento plenos. Es disminuida o imperfecta si falta algo en el conocimiento o en el consentimiento del agente, o en ambas cosas a la vez, a condición que tenga uno y otro en algún grado. Si el conocimiento faltara por completo o faltara por completo el consentimiento, no podría haber

voluntariedad en absoluto".(23) Respecto de la segunda, es importante determinar que es lo que falta o modifica el autocontrol del agente que hace disminuir el consentimiento y el conocimiento, dicho propiamente, cuales son las causas que modifican tal autocontrol, referidas al saber-querer. Los modificadores que normalmente se aceptan respecto de la voluntariedad son: La ignorancia, que afecta el conocimiento; la pasión, que afecta el consentimiento; el miedo, que opone a la voluntad un deseo contrario; la fuerza, que es el empleo real de compulsión; y el hábito, que es una tendencia adquirida por repetición. Analicemos brevemente su operatividad:

LA IGNORANCIA.- Es la falta de conocimiento; conocimiento que sólo puede ser referido a las personas. La ignorancia puede existir sin error, pero en todo error está implícita la ignorancia. Se establecen tres aspectos de la misma: la ignorancia invencible; la ignorancia vencible; y la ignorancia afectada o estudiada. La primera es la ignorancia que no es susceptible de superación, ésta destruye la responsabilidad, dado que el conocimiento es necesario para la voluntariedad y en este caso el conocimiento no puede obtenerse; así, lo que se realiza bajo una ignorancia invencible no es voluntario. La segunda, es susceptible de superación, esto es, la persona sabe que es ignorante y que puede obtener el conocimiento aplicando un esfuerzo. Esta no destruye la responsabilidad, pero la disminuye; no la destruye dado que se deja deliberadamente de hacer el esfuerzo para salir de la ignorancia, permitiéndose asimismo permanecer en la misma, y los efectos que se siguen de su ignorancia son voluntarios en cuanto a causa, porque son consecuencias previstas. La tercera, disminuye en cierta forma la responsabilidad, pero la aumenta en otra. La reduce, dado

(23) Fagothep, Anstia. Opus cit. pág.23

que la persona no ve claramente el pleno alcance de lo que está haciendo, pero la aumenta, si la persona trata de servirse de la misma, como excusa.

LA PASIÓN. - En el sentido en que la estamos tratando, corresponde a una perturbación o afecto desordenado del ánimo, referidas más específicamente a lo que denominamos "emociones". Estas afectan el autocontrol de una persona, lo que disminuye su responsabilidad, y su acto es menos acto humano. Esta puede surgir espontáneamente antes de que la voluntad actúe, relacionada con una situación previa que la provoque. Se la clasifica de dos formas: la antecedente y la consecuente; señalándose los siguientes efectos: a) la pasión antecedente puede destruir la responsabilidad, si la misma es tan repentina o violenta que impida por completo el uso de la razón, hace la deliberación imposible, y el acto realizado bajo su influencia no es ni libre ni voluntario; b) la pasión antecedente no suele destruir la responsabilidad, pero la reduce, cuando a pesar de estar trastornado por la pasión, sigue de cierta manera dueño de sus actos. En este caso puede haber deliberación, pero la misma puede verse afectada seriamente; c) la pasión consecuente no disminuye la responsabilidad, sino que puede aumentarla, en este caso, el estado de pasión es deliberadamente provocado o fomentado, haciéndose en todo caso voluntario en sí mismo o en su causa.

EL MIEDO. - El miedo es la aprensión de un mal inminente. Puede ser una emoción y en ese caso seguirá las reglas de las pasiones. Pero también puede ser intelectual, o sea, que incluye la comprensión de una amenaza de un mal y un movimiento de la voluntad, de evitar

dicho mal por medio de medidas racionalmente concebidas. Al apreciar su efecto sobre la responsabilidad ha de tenerse en cuenta a la persona y todas sus circunstancias, ya que opera en forma y grados diferentes entre las mismas. Se indica que el miedo es solamente un modificador de la responsabilidad cuando se actúa por miedo y no con miedo. Solamente un acto motivado por el miedo reduce la responsabilidad. Los actos realizados bajo coacción e intimidación tienen el miedo como motivo, son actos extorsionados bajo la amenaza de males que serán infligidos por otra voluntad; los efectuados bajo estas condiciones, son actos responsables, porque la persona puede o pudo haber resistido y aceptado las consecuencias, aunque en realidad, aquí cabe poner atención al tipo de coacción ejercida o a la intimidación expuesta, pues algunas pueden modificar la responsabilidad.

LA FUERZA.- La fuerza, violencia o compulsión es el poder físico externo que hace que alguien realice algo contra su voluntad, esto es, no debe ser entendida como simple amenaza, sino como empleo real de poder físico. "La fuerza no puede llegar directamente a la voluntad, porque afecta solamente los actos externos y no el acto interno de la voluntad misma, en que reside la voluntariedad. Podemos seguir queriendo lo opuesto, por muy violentamente que no veamos forzados a realizar el acto. Por consiguiente, el acto que estamos forzados a realizar es involuntario, mientras se resista a la fuerza. Alguien otro podrá tener acaso la fuerza física capaz para hacernos algo pero no puede hacernos quererlo".(24) La víctima de fuerza no tiene responsabilidad alguna en tanto no consienta; si consiente con disgusto, tiene responsabilidad

(24) Fagothor, Austria. Opus cil. pag.27

reducida, a causa de su deseo contrario, pero si desea hacer aquello que se le obliga a hacer, fingiendo solo resistir, no será víctima de fuerza, siendo su responsabilidad plena.

LOS HABITOS.- Son una forma constante de actuar obtenida mediante repetición del mismo acto; una vez adquirido, los actos resultan de él en forma espontánea y casi automática, de modo que la dirección deliberada es innecesaria. Los hábitos pueden ser deliberadamente adquiridos o inintencionalmente adquiridos, en todo caso, en términos generales, la responsabilidad con respecto de ellos funciona en forma semejante a la indicada para la ignorancia.

Existen otro tipo de modificadores, como la somnolencia, enfermedad, dolor, alcohol, drogas, sonambulismo, hipnotismo, etc., pero los mismo, salvo casos excepcionales, pueden ajustarse en términos generales a lo ya tratado.

A) LA PERSONA. CAPACIDAD E INCAPACIDAD.- Hemos señalado en el capítulo antecedente que la conducta corresponde a la interna (ideación, deliberación y resolución) y externa (ejecución: acto u omisión) de un ser humano (el hombre como tal); de dicha conducta responde al propio ser humano, por lo que la responsabilidad es sólo atribuible a una "persona" en el sentido amplio (gramatical y jurídico) de la palabra, abarcando a las personas físicas (hombre, mujer), y a las morales. (Ver nota 1). Por "persona" entendemos "un individuo de la especie humana; hombre de prendas, capacidad, disposición y prudencia".(25)

(25) Real Academia Española. Opus cit. página 102

Abundando, tenemos que "persona" se refiere a un ser físico (hombre, mujer), o un ente moral (pluralidad de personas legalmente articulado) capaz de derechos y obligaciones".(26) "En el tecnicismo jurídico los sujetos de derecho reciben el nombre de "personas". Las personas son los únicos posibles sujetos del derecho. Persona es el ser de existencia física o legal capaz de derechos y obligaciones".(27)

Ahora bien, la aptitud para ser sujeto activo o pasivo de relaciones jurídicas se designa con la palabra "personalidad", que significa: diferencia individual que constituye a cada persona y la distingue de otra; conjunto de cualidades que constituyen a la persona o supuesto inteligente; aptitud legal para intervenir en un negocio o para comparecer en juicio; representación legal bastante con que uno interviene en él.(28) Esta equivale a capacidad de derecho ("La capacidad jurídica es igual para el hombre y la mujer; en consecuencia, la mujer no queda sometida, por razón de su sexo, a restricción alguna en la adquisición y ejercicio de sus derechos civiles".-art.2 C.C.; igual sentido, la hipótesis primera del art.4 de la CPEUH: "El varón y la mujer son iguales ante la ley") o aptitud para ser titular de derechos y obligaciones, y capacidad de hecho, o capacidad para obrar, es decir, para dar vida a actos jurídicos.(29) Apto y capaz son sinónimos. Vimos ya el significado del vocablo "personalidad", ahora veamos el de "capacidad".

Este vocablo se refiere a las siguientes acepciones:

(26) De Pina. Opus cit. pág.382

(27) Ibidem.

(28) Real Academia Española. Opus cit. pág.1013

(29) De Pina. Opus cit. pág.382

la primera al talento o disposición para comprender bien las cosas, la segunda a la oportunidad, lugar o medio para ejecutar alguna cosa; la tercera a la aptitud o suficiencia para alguna cosa; y la última, a la aptitud legal para ser sujeto de derechos y obligaciones, o facultad más o menos amplia de realizar actos válidos y eficaces en derecho, entre otros.(30)

Expusimos con anterioridad (ver punto 1,B), III inciso e) y punto 2,B, II del capítulo II de este estudio) que el personal técnico aeronáutico, más específicamente, el piloto al mando de la aeronave y controlador de tránsito aéreo, requiere de "capacidad plena" -así lo indicamos-, para obtener la licencia respectiva que les permita ejercer sus funciones. Esa capacidad concuerda respectivamente con las acepciones indicadas, por lo que, si se carece de talento para comprender bien las cosas, de aptitud y suficiencia, de aptitud legal y de oportunidad para ejecutar sus funciones, se carecerá de la "capacidad plena" que es requerida. Si se tiene, existirá la "capacidad plena".

De acuerdo con lo anterior, la persona puede ser "capaz" o "incapaz". Será capaz si es "apta para el ejercicio de un cargo o derecho, o para realizar un acto jurídico determinado".(31) "La capacidad jurídica de las personas físicas se adquiere por el nacimiento y se pierde por la muerte..."(art.22 C.C.). Será incapaz o tendrá incapacidad si se carece "de la aptitud para la realización, disfrute o ejercicio de derechos o para adquirirlos por sí mismo".(32) (En igual sentido las acepciones gramaticales. (Véase nota 2). Resulta de ello,

(30) Real Academia Española. Opos cit. pág.250

(31) De Pina. Opos cit. pág.138

(32) Ibidem. pág.297

que la capacidad o incapacidad de la persona se refiere al aspecto físico (corporal y mental) y al aspecto legal. Respecto de la capacidad mental, el CFPP en su Título Décimosegundo referente al "Procedimiento relativo a los enfermos mentales, a los menores y a los que tienen el hábito o la necesidad de consumir estupefacientes y psicotrópicos", nos indica en su capítulo I, que, "tan pronto como se sospeche que el inculpado esté loco, idiota, imbécil o sufra cualquiera otra debilidad, enfermedad o anomalía mentales, el tribunal lo mandará examinar por peritos médicos..."(art.495). "Tienen incapacidad natural y legal: I. Los menores de edad; II. Los mayores de edad privados de inteligencia por locura, idiotismo o imbecilidad, aún cuando tengan intervalos lúcidos; III. Los sordo-mudos que no saben leer ni escribir; IV. Los ebrios consuetudinarios y los que habitualmente hacen uso inmoderado de drogas enervantes".(art.450 C.C.) "Son nulos todos los actos de administración ejecutados y los contratos celebrados por los incapacitados..."(art.635 C.C.). Esto no opera en materia penal, el procedimiento al respecto se señala en los arts.496 al 499 inclusive, del CFPP. La imputabilidad entonces, tiene como presupuesto la capacidad (física y legal) de la persona. Esto es, si la persona es capaz, que lo será si no se encuentra dentro de alguna hipótesis del art.450 del C.C. transcrito, puede ser imputable; si la persona no es capaz o es incapaz, esto es, se encuentra en cualquiera de las hipótesis ya indicadas, no puede ser imputable, y se sujetará al tratamiento correspondiente. De lo anterior observamos como queda legalmente excluido de la incapacidad natural y legal el aspecto físico corporal de una persona (ceguera, manquez, cojera, parálisis, sordo-mudez con conocimiento de lectura y escritura) ya que ésto es legalmente irrelevante, excepción hecha de ciertos casos especiales que suelen

presentarse en la vida cotidiana, que no tiene sentido exponer. Concordamos plenamente con la exclusión de este tipo de incapacidad física, toda vez que, el cuerpo no es más que un instrumento mecánico y ciertas faltas de órganos del mismo pueden ser perfectamente suplidas mecánicamente o idearse mecanismos especiales para la comisión de delitos.

LAS PERSONAS MORALES.- Hablamos indicado ya, que los actos de los cuales el hombre es tenido por responsable, son los que el hombre ejecuta como tal. Asimismo indicamos, que "persona" es un vocablo que se refiere a un individuo de la especie humana o un ente moral (pluralidad de personas legalmente articulado), y que ambos son capaces de derechos y obligaciones, con capacidades de hecho, goce y ejercicio.

Sin embargo, hay que considerar en forma especial el caso de las denominadas personas morales. Por concepción legal, son personas morales: "I.- La nación, los Estados, y los Municipios; II.- Las demás corporaciones de carácter público reconocidas por la ley; III.- Las sociedades civiles o mercantiles; IV.- Los sindicatos, las asociaciones profesionales y las demás a que se refiere la fracción XVI (Apartado A) del art.123 de la constitución federal (se refiere a sindicatos, asociaciones profesionales, etc., de los obreros y empresarios, por lo que es repetitivo); V.- Las sociedades cooperativas y mutualistas; VI.- Las asociaciones distintas de las enumeradas que se propongan fines políticos, científicos, artísticos, de recreo o cualquiera otro fin lícito, siempre que no fueren desconocidas por la ley".(art.25 C.C.).

Este tipo de personas, son un conjunto de personas físicas que, constituidas en grupo y no siendo desconocidas por la ley con fin lícito, operan en la realidad social y jurídica, bajo diversas denominaciones. Lo que es

característico y común de todas ellas, es que poseen órganos directivos, esto es, un órgano colegiado, integrado por personas físicas que dirigen y controlan al ente jurídico. Dichas personas físicas tienen, necesariamente, que ser personas capaces física y legalmente para poder ejercer sus derechos y obligaciones. Las decisiones que dichos órganos tomen, son ejecutados a nombre y representación de la persona moral, pero, no dejan de ser una decisión individual de las personas que integran tales órganos y son miembros de ellas, por lo que, en forma directa el acto u omisión decidido y ejecutado en conjunto, está decidido consciente y deliberadamente y ejecutado individualmente, por lo que les es atribuible (imputable) y de dicho acto deberán responder (le corresponde una responsabilidad).

En el aspecto ético, según vimos, solo el hombre (individuo) tiene como tal actos que le son atribuibles y por los que debe responder. En este sentido, la persona moral no puede ni ser imputable ni ser responsable, aunque individualmente, sus miembros si lo puedan ser.

Nuestro Código Penal, de acuerdo a nuestro punto de vista sigue, con excepción de casos, en términos generales, los principios éticos indicados en forma expresa, al señalar: "La responsabilidad penal no pasa de la persona y bienes de los delincuentes, excepto en los casos especificados por la ley".(Art.10 C.P.). De ello tenemos que estas personas, no son responsables sino, por excepción, en los casos previstos y especificados por la ley. Ahora bien, como ya señalamos, sólo el hombre como tal es imputable, por lo que tenemos por exclusión a este principio que las personas jurídicas o morales, cualesquiera que sea su denominación, siempre y cuando no se encuentren desconocidas por la ley y tengan fines lícitos, son inimputables, excepto los casos legalmente

especificados, los que se verán en el apartado de la inimputabilidad.

B) EL PRESUPUESTO DE LA RESPONSABILIDAD: LA IMPUTABILIDAD. SU ASPECTO NEGATIVO: LA INIMPUTABILIDAD.- Los vocablos *imputabilidad* e *inimputabilidad*, son los utilizados en el derecho penal para atribuir a una persona en razón de su capacidad, una culpa, delito o acción. Veamos, *imputabilidad* es la calidad de imputable; imputable significa que se puede imputar; imputar es atribuir a otro una culpa, delito o acción.⁽³³⁾ Imputar tiene como sinónimos: atribuir, achacar, aplicar, acusar, levantar, inculpar, incusar.⁽³⁴⁾ *Inimputable* es el³⁵ vocablo compuesto por "imputable" y el prefijo negativo o privativo "in", o sea, que "no se puede imputar". También tenemos que "imputabilidad es la capacidad general atribuible a un sujeto (persona) para cometer cualquier clase de infracción penal. También, capacidad para ser sujeto pasivo de una sanción penal. La imputabilidad es un presupuesto de la culpabilidad" (responsabilidad, diríamos nosotros y así lo asentamos -ver supra- por ser sinónimos. (Ver nota 3). "La inimputabilidad por tanto es la 'no imputabilidad'"⁽³⁵⁾, lo que sería el aspecto negativo de la misma. De acuerdo a nuestro punto de vista, salvo los casos expresamente previstos en la ley, todas las personas, sin exclusión, somos imputables. Si tomamos éste como un principio general, la inimputabilidad, o sea, el aspecto negativo de aquélla, la obtendremos exclusivamente de la ley, y debe ser probada por quien la alegue, con los medios idóneos que al respecto existen. Bien, lo importante ahora es

(33) Real Academia Española. *Opus cit.* pág.735

(34) OMIA. *Opus cit.* pág.248

(35) De Pina. *Opus cit.* pág.296

determinar qué personas de acuerdo con la ley son inimputables, pues queda establecido que imputables somos todos los capaces, esto es, "la capacidad del sujeto para entender y querer en el campo penal"(36).

I.- MENOR EDAD.- La primera causa de inimputabilidad que encontramos, por exclusión en la ley penal, es la que se encuentra contenida en los dos primeros artículos de la "Ley que crea los Consejos Tutelares para Menores Infractores del Distrito Federal" (LCTMIDF). Así tenemos que "el Consejo Tutelar intervendrá en los términos de la presente ley, cuando los menores (de edad) infrinjan las leyes penales o los reglamentos de policía y buen gobierno, o manifiesten otra forma de conducta que haga presumir, fundamentalmente, una inclinación a causar daños, a sí mismos, a su familia o a la sociedad, y ameriten, por lo tanto, la actuación preventiva del Consejo" (art.2 LCTMIDF). De acuerdo a su art.1 de la ley citada, el Consejo Tutelar para menores tiene por objeto promover la readaptación social de los menores de dieciocho años (tómese en cuenta que la minoría de edad depende de las consideraciones que las leyes locales hagan de la misma, en este caso nos referimos exclusivamente al Distrito Federal) en los casos a que se refiere el artículo 2 transcrito (ver supra), mediante el estudio de la personalidad, la aplicación de medidas correctivas y de protección y la vigilancia del tratamiento. De acuerdo con ello, la "minoría de edad" es una causa de inimputabilidad penal. Ahora bien, aquí tenemos lo siguiente: primero, la exclusión opera por medio de una ley en materia de fuero común, como lo es la que crea el Consejo Tutelar de menores infractores del Distrito Federal; segundo, el Código Penal

(36) Castellanos, Tena. Opus cit. pág.233

es aplicable al Distrito Federal en materia de fuero común, con lo cual no hay problema, pero; tercero, la misma ley penal rige para toda la República en materia de fuero Federal, que como dijimos es la aplicable en nuestro estudio, y expresamente no hace referencia alguna a la "minoría de edad". (Los artículos que lo contenían están derogados: art.119 al 122 inclusive). Sin embargo, acudiendo al Código Civil para el Distrito Federal, que rige para toda la República en materia federal, encontramos que, "Las leyes mexicanas, incluyendo las que se refieren al estado y capacidad de las personas, se aplican a todos los habitantes de la República, ya sean nacionales o extranjeros, estén domiciliados en ella o sean transeúntes"(art.12 C.C.). "La menor edad, el estado de interdicción y las demás incapacidades establecidas por la ley son restricciones a la personalidad jurídica; pero los incapaces pueden ejercitar sus derechos o contraer obligaciones por medio de sus representantes"(art.23 C.C.). "El mayor de edad tiene la facultad de disponer libremente de su persona y de sus bienes, salvo las limitaciones que establece la ley"(art.24 C.C.). La minoría de edad se excluye del tratamiento normal, pues legalmente no se le concede facultad de disponer libremente de su persona (no tiene capacidad, disposición y prudencia -ver supra- por lo que no concordamos con el texto del art.22 del C.C. transcrito. La capacidad jurídica plena debe adquirirse hasta la mayoría de edad, para estar acordes con lo preceptuado en el art.23 y art.24 del C.C. transcrito. (Ver nota 4). "El mayor de edad dispone libremente de su persona y sus bienes" (art.647 C.C.). "La mayor edad comienza a los dieciocho años cumplidos" (art.646 C.C.). Para los menores de edad se seguirá el tratamiento señalado en el capítulo y (arts.67 al 69 inclusive) del Título Tercero "Aplicación de Sanciones" del Libro Primero del Código Penal, al cual nos

remitimos. Asimismo lo señalado por los arts.500 al 503 inclusive del CFPP, los que recomendamos su lectura. Sin embargo, se indica por el CFPP que en "todo lo relativo al procedimiento, medidas y ejecución de éstas, los tribunales federales para menores y las demás personas y autoridades que deben intervenir, se ajustarán a lo previsto en la LCTHIDF".(ART.503 CFPP).

De acuerdo a los textos transcritos, la minoría de edad, excepto en los casos en que la propia ley no los considera así, es causa de inimputabilidad absoluta, penalmente hablando. Sin embargo, se desprende que, si un menor de edad infringe leyes penales o reglamentos de policía y buen gobierno o manifiesten claramente una conducta que fundadamente haga presumir su inclinación a causar daños, ya sea a sí mismos, familiares o sociedad, entonces ameritarán el ser sometidos a tratamiento, por parte del Consejo Tutelar para menores. Cabe aquí hacer la consideración, de que no se trata de la aplicación de una sanción, sino de medidas correctivas en base a un tratamiento, que no es lo mismo.

Biológicamente se considera menor a la persona que no ha alcanzado una madurez plena (física y mental); y jurídicamente, es la persona que, por carencia de plenitud biológica, esto es, por encontrarse en una etapa de desarrollo (nacimiento viable hasta la mayoría de edad) es restringido legalmente en su capacidad (ver supra) estableciéndose a su favor jurisdicciones especiales que le salvaguardan. Así, desde un punto de vista civil, están sujetos a tutela: "El menor de edad que fuere demente, idiota, imbecil, sordo-mudo, ebrio consuetudinario o que habitualmente abuse de las drogas enervantes, estará sujeto a la tutela de menores, mientras no llegue a la mayor edad. Si al cumplirse ésta continuare el impedimento, el incapaz se sujetará a la nueva tutela, previo juicio de

interdicción, en el cual serán oídos el tutor y curador anteriores".(art.464 C.C.). El objeto de la tutela "es la salvaguarda de la persona y bienes de los que no estando sujetos a patria potestad tienen incapacidad natural o legal, o solamente la segunda, para gobernarse a sí mismos. La tutela puede también tener por objeto, la representación interina del incapaz en los casos especiales que señale la ley" (art.449 C.C.); y a patria potestad: "La patria potestad se ejerce sobre la persona y bienes de los hijos" (art.413 C.C.); salvo los casos de excepción hechos en la ley. De lo cual deducimos que su inimputabilidad es proveniente de su incapacidad (ver supra, y lo referente a capacidad tratado en el apartado anterior) a gobernarse a sí mismos.

No obstante lo anterior, y en virtud de que la incapacidad del menor es relativa, según hemos visto, quedan obligados a la reparación del daño, o sea, a responder de sus actos ilícitos. Al respecto tenemos: "La responsabilidad civil emergente de la conducta es menor se exigirá conforme a la legislación común aplicable" (art.69 LCTMIDF), lo que nos remite al Código Civil respectivo; con lo que "el incapaz que cause daño debe repararlo, salvo que la responsabilidad recaiga en las personas de él encargadas..." (art.1911 C.C.). De ello tenemos que por la comisión de actos ilícitos, toca a sus ascendientes, tutores y encargados, aún siendo transitorios (directores de escuela y talleres), cubrir los daños y perjuicios que los menores de edad causen, siempre y cuando se hallen bajo su efectivo control; quedan exonerados si probaren que les fue imposible evitarlos. (arts.1919, 1920,1921 y 1922 del C.C.).

II.- MAYORES DE EDAD PRIVADOS DE INTELIGENCIA POR LOCURA, IDIOTISMO O IMBECILIDAD.- Los individuos que se

encuentran dentro de estos supuestos, están considerados por el CFPP como "enfermos mentales". Según ya vimos, esta es la segunda causa de incapacidad natural y legal. Este estado de incapacidad civilmente se denomina "estado de interdicción", que corresponde a interdecir, o sea, vedar o prohibir. Aquí ya no existe la inimputabilidad en razón de su corta edad o falta de desarrollo, sino a circunstancias que de hecho, trastornan la capacidad de un individuo, esto es, ataca a su voluntad (querer-entender), por lo que sus actos no son tenidos como actos del hombre como tal. Estas circunstancias especiales, suelen presentarse tanto en adultos (mayores de edad) como en los menores de edad. Respecto de éstos últimos ya lo indicamos en el capítulo correspondiente, por lo que nos referiremos ahora, exclusivamente, a ver su operación inmediata y entender los conceptos de los vocablos que se indican, que según nuestro criterio, están determinados en forma expositiva y no limitativa, dado que se encuentran dentro de lo que se considera "enfermedad mental".

El vocablo "locura" se refiere a privación del juicio o del uso de la razón⁽³⁷⁾, corresponde también a los conceptos de "vesania, demencia, enajenación".⁽³⁸⁾ Será loco pues, el individuo (hombre) privado de juicio o de razón. En este sentido, es normal que se considere inimputable a una persona atacada en su voluntad, en forma tal, que no pueda ni querer ni entender ni razonar previamente sus actos, por lo que se encuentra privado de su voluntariedad (libre albedrío) y en consecuencia no es consciente de su obrar. Ya habíamos señalado, en relación a la voluntad, que la misma consiste en un juicio práctico relacionado con la capacidad de entender y querer; por lo tanto, si se carece

(37) Real Academia Española. Opus cit. pag. 812

(38) ONHIA. Opus cit. pag. 286

de esa capacidad, los actos no pueden ser imputables a su actor. Al señalar que consideramos a todos los individuos como susceptibles de imputación, obviamente nos referimos a todos los que tienen capacidad de entender y de querer, y cuyos razonamientos y juicios son lúcidos en conocimiento y voluntad, y cuya voluntariedad no se ve afectada en forma alguna.

Por su parte, el vocablo "idiotismo" se refiere a ignorancia, falta de letras e instrucción⁽³⁹⁾; sin embargo, tenemos que "idiota" es el adjetivo que se aplica a la persona que padece de idiocia; a su vez, ésta se refiere a un trastorno mental caracterizado por una deficiencia muy profunda de las facultades mentales, congénita o adquirida en las primeras etapas de la vida.⁽⁴⁰⁾ Suelen señalarse como sinónimos de idiota, los de "imbécil, estúpido, estólido, tonto, otario, bobo".⁽⁴¹⁾ Pensamos nosotros que, en atención a lo ya indicado referente a la ignorancia (falta de letras o instrucción), consideramos que ésta no opera en nuestro sistema penal, por ficción legal y en virtud de la claridad señalada al respecto por el art.21 del C.C., excepto en las condiciones que el mismo establece. En virtud de ello, creemos que se hace referencia al padecimiento ya indicado. Cabe considerarse que mientras la locura se refiere a una privación del juicio o del uso de la razón, el idiotismo hace referencia a una deficiencia en la razón, inteligencia, comprensión, entendimiento y capacidad (véase el significado de los vocablos indicados como sinónimos), en forma congénita o adquirida.

Ahora, por lo que se refiere al vocablo "imbecilidad",

(39) Real Academia Española. Opos cit. pág.728

(40) *Ibidem*.

(41) OMIA. Opos cit. pág.241

el mismo significa: alelamiento, escasez de razón, perturbación del sentido. Y como ya vimos, es un sinónimo de idiotismo, no consideramos necesario abundar más al respecto.

Indicamos que la exposición a que se refiere esta fracción II del art.450 del C.C., es solamente expositiva y en forma alguna limitativa, en razón de la preceptuado por el art.495 del CFPP, que a la letra indica: "Tan pronto como se sospeche que el inculpado esté loco, imbécil o sufra cualquiera otra debilidad, enfermedad o anomalía mentales, el tribunal lo mandará examinar por peritos médicos, sin perjuicio de continuar el procedimiento en la forma ordinaria". La claridad del citado artículo no hace necesario comentario alguno. Diremos, para acabar, que el procedimiento a seguir, después de ser detectado el padecimiento, para éstos enfermos, se contienen en los artículos 495 al 499 inclusive del CFPP y art.24 frc.III y 67 al 69 inclusive del C.P. Referente a la responsabilidad por el daño causado proveniente de actos ilícitos, se estará a lo indicado por el art.1911 del C.C. (Ver parte final, referente a menores de edad).

III.- SORDOMUDOS QUE NO SABEN LEER Y ESCRIBIR.-

El sordomudo es el individuo privado por sordera nativa de la facultad de hablar. La mudéz corresponde a una incapacidad física de hablar; pero se habla de "sordera nativa", lo que hace referencia a una privación del sentido del oído por nacimiento natural, esto es, que no haya sido producido posteriormente al mismo, en forma voluntaria o involuntaria. Por lo tanto, el sordomudo, en la forma en que se indica, hace referencia al individuo privado por nacimiento del sentido del oído, de la facultad de hablar. El hecho de que se especifique en forma determinante que no sepa leer ni escribir, hace referencia exclusiva al factor

ignorancia, con exclusión tácita del factor inteligencia. De ello, el sordomudo debe ser ignorante.

Ahora bien, por la manera en que se indica, ésta es una excepción fundamental al principio general de la ignorancia de la ley (art.21 C.C.), que ya hemos visto, por lo que ésta opera de plano, es decir, sin la valoración plena del juzgador y sin necesidad de asentimiento por parte del Agente del Ministerio Público, siempre y cuando se pruebe la condición señalada.

Para este tipo de incapaces no se señala un tratamiento especial en el CFPP, por lo que se estará a lo indicado por el Código Penal, que indica: "En el caso de los inimputables, el juzgador dispondrá la medida de tratamiento aplicable en internamiento o en libertad, previo el procedimiento correspondiente" (art.67 C.P.), aplicándose también lo indicado por los arts.68 y 69 del mismo ordenamiento, a los cuales nos remitimos.

IV.- LOS EBRIOS CONSUETUDINARIOS Y LOS QUE HABITUALMENTE HACEN USO INHODERADO DE DROGAS ENERVANTES.-
La fracción IV del artículo 450 del C.C., nos habla de dos tipos diferentes de incapacitados, en atención a ello, veremos por separado cada uno de ellos.

Gramaticalmente, por ebrio se entiende al individuo que está embriagado, borracho; la embriaguez es una turbación pasajera de las potencias, dimanada del exceso con que se ha bebido vino en exceso u otro licor; embriagar es causa embriaguez, perder el dominio de sí por beber en exceso vino o licor. Ahora, consuetudinario, dicese de lo que es costumbre; por lo que tenemos que ebrio consuetudinario es el individuo que tiene por costumbre embriagarse, perdiendo, a consecuencia de ello, el dominio sobre sí.

De ello tenemos, que el estado de embriaguez produce un estado de inconsciencia, determinado por el empleo de sustancias embriagantes. Solamente cuando la embriaguez se produce de manera accidental e involuntaria constituye una causa de inimputabilidad, es decir, la embriaguez accidental e involuntaria exime de responsabilidad penal.

Al decir de Cuello Calón(42), para determinar la responsabilidad del ebrio es preciso tener en cuenta el origen de la embriaguez. "Desde el punto de vista de la responsabilidad del ebrio se distinguen en ella tres modalidades: la fortuita o accidental, la voluntaria o culposa y la intencional o premeditada. La embriaguez fortuita, no querida ni prevista, cuando ha originado la anulación de las facultades mentales, cuando es plena, excluye la responsabilidad pues nada puede reprocharse al que bebe desconociendo la fuerza tóxica del líquido que ingiere. En cuanto a la voluntaria, como en ella si es completa el dolo desaparece, el hecho no podrá ser considerado como intencional ni exigirse a su autor una responsabilidad fundada en el dolo, pero si el ebrio no es responsable de sus actos, debe serlo de su embriaguez, sabía y debía prever los peligros de este estado, y, no habiéndolos previsto, es culpable por negligencia, por imprudencia, y esta negligencia debe ser castigada por la ley. Por lo tanto los actos realizados en un estado de embriaguez de esta clase, deben considerarse como actos de imprudencia o negligencia. La embriaguez llamada intencional o premeditada es la adquirida deliberadamente para cometer el delito bajo su influencia, generalmente con el propósito de buscar en la bebida impulso para ejecutarlo, o para proporcionarse una causa de exención o de atenuación de la responsabilidad". La mayoría de los

(42) Citado por Díaz de León, Marco Antonio. Ópus cit. pág.308

autores están de acuerdo en que los hechos realizados bajo el dominio de dicha embriaguez son plenamente imputables.

Al respecto, tenemos que ésto se confirma al decir de la siguiente Tesis jurisprudencial:

EMBRIAGUEZ NO EXCLUYENTE.- La inconsciencia producida por la ebriedad, no excluye la responsabilidad del acusado si éste llegó a tal estado por voluntaria ingestión de bebidas embriagantes. (Tesis 105. Primera Sala. Apéndice 1917-1985. pág.221).

En igual sentido se pronuncian las ejecutorias relacionadas de la misma Sala, a las cuales nos remitimos.

El segundo tipo se refiere a los que hacen uso inmoderado de drogas enervantes. La droga es una substancia o preparado medicamentoso de efecto estimulante, deprimente o narcótico. Enervante quiere decir que enerva, y ésta se refiere a debilitar, quitar fuerza. De droga es sinónimo "estupefaciente", que es una substancia narcótica que hace perder la sensibilidad, produciendo estupefacción. Esta hace referencia a pasmo o estupor. El "estupor" se refiere a la disminución de la actividad de las funciones intelectuales, acompañada de cierto aire o aspecto de asombro o de indiferencia. Se denomina narcótico a las substancias que producen sopor, relajación muscular y embotamiento de la sensibilidad. La acción de administrar una droga, estimulante, deprimente o narcótico, se denomina "drogar" y ésta puede darse solamente de dos maneras: la aplicación de un tercero, que puede ser o no médico, y la autoaplicación, esto es, hacer uso uno de drogas en su persona.

Los adictos a las drogas, es decir, los drogadictos, deberán, cual es la condicionante de esta causa de incapacidad natural y legal, hacer uso inmoderado, esto es, excesivo de tales substancias. El control y administración

médica, no representa en forma alguna problema, pero, la administración fuera de este caso y autoaplicación de dichas substancias, generan en principio dos problemas fundamentales: el primero, es un problema de salud general, tan peligroso y nocivo, como lo es el de cualquier epidemia; el segundo, es un problema de tipo legal.

Desde un punto de vista penal, se encuentra catalogado como delito, en el Libro Segundo del Código Penal vigente Título Séptimo, delitos contra la salud, capítulo primero, la producción, tenencia, tráfico, proselitismo y otros actos en materia de estupefacientes y psicotrópicos. Por psicotrópicos entendemos la substancia (química y vegetal) que actúa sobre el psiquismo, ya como calmante o como estimulante, esto es, substancia que modifica la mente. (De psicho y tropos. Griego). Aunque en realidad "psiquismo" se refiere al alma.

"Se consideran estupefacientes y psicotrópicos los que determina la Ley General de Salud, los convenios o tratados internacionales de observancia obligatoria en México, y las que se señalan en las demás disposiciones aplicables a la materia expedidas por la autoridad sanitaria correspondiente, conforme a lo previsto en la Ley General de Salud" (art.193 C.P.). El catálogo de los mismo se expresa en la Ley General de Salud, en forma enunciativa, a la cual nos remitimos.

Por lo que se refiere exclusivamente a la producción, tenencia, tráfico, proselitismo y otros actos en materia de estupefacientes y psicotrópicos, tenemos que, la adición y la administración, quedan comprendidos dentro del concepto "otros actos". El art.194 del C.P. nos señala reglas de imputabilidad e inimputabilidad con relación a éstos actos, indicando "Si a juicio del Ministerio Público o del juez competentes, que deberán actuar para todos los efectos que se señalan en este artículo con el auxilio de peritos, la

persona que adquiera o posea para su consumo personal sustancias o vegetales de los descritos en el artículo 193 tiene el hábito o la necesidad de consumirlos, se aplicarán las reglas siguientes:

I. Si la cantidad no excede de la necesaria para su propio e inmediato consumo, el adicto o habitual sólo será puesto a la disposición de las autoridades sanitarias para que bajo la responsabilidad de éstas sea sometido al tratamiento y a las demás medidas que procedan;

II. Si la cantidad excede de la fijada conforme al inciso anterior, pero no de la requerida para satisfacer las necesidades del adicto o habitual durante un término máximo de tres días, la sanción aplicable será...;

III. Si la cantidad excede de las señaladas en el inciso que antecede, se aplicarán las penas que correspondan conforme a este capítulo;

IV. Todo procesado o sentenciado que sea adicto habitual quedará sujeto a tratamiento*.

De lo anterior tenemos, que la posesión de la cantidad necesaria, exime de la responsabilidad respectiva, por lo que es, a no dudarlo, una inimputabilidad, no siendo así en las demás fracciones.

Sin embargo, lo visto se refiere exclusivamente a los casos enunciados, pero ¿qué pasaría en caso de cometerse un delito bajo el influjo o influencia de una droga estimulante?. En relación a lo ya visto, queda claro el procedimiento indicado por el art.194 del C.P., además de los arts.523 al 527 inclusive del CFPP, a los cuales nos remitimos.

Para resolver nuestra cuestión, consideramos nosotros que no existe impedimento alguno, por no encontrar una teoría firme respecto de esto, el dar un tratamiento análogo al indicado para la ebriedad, esto es, señalar la responsabilidad del drogadicto dentro de las tres

modalidades ya vistas: la fortuita o accidental, que generaría inimputabilidad; la voluntaria o culposa, que generaría imputabilidad por imprudencia; y la intencional o premeditada, que generaría imputabilidad por dolo; las que en este caso funcionarían igual, en la forma indicada, haciendo exclusión de los adictos bajo tratamiento médico, cuya analogía, amén de lo aquí indicado, estaría también a lo señalado para los menores infractores y sordo mudos, en lo aplicable.

Es de recordarse, que una de las causas de suspensión de derechos de licencias, supresión de vuelo asignado, etc., que ya vimos en relación a los pilotos de aeronaves y lo ya señalado para controladores de tránsito aéreo, lo constituye, sin lugar a dudas, la embriaguez y el uso de drogas estimulantes, por lo que consideramos su tratamiento, desde el punto de vista legal, indispensable para los fines de este estudio.

V.- LAS PERSONAS MORALES.- Ya habíamos señalado que las personas morales o jurídicas, son por exclusión de conceptos, inimputables. Tácitamente así lo señala también la ley, en su art.11 en lo que se refiere a las personas jurídicas privadas, y expresamente excluye de imputabilidad a las instituciones de Estado. Sin embargo, en relación a las primeras, dicha inimputabilidad es relativa, veamos: "Cuando algún miembro o representante de una persona jurídica, o de una sociedad, corporación o empresa de cualquier clase, con excepción de las instituciones del Estado, cometa un delito con los medios que para tal objeto las mismas entidades le proporcionen de modo que resulte cometido a nombre o bajo el amparo de la representación social o en beneficio de ella, el juez podrá, en los casos exclusivamente especificados por la ley, decretar en la sentencia la suspensión de la agrupación o su disolución,

cuando lo estime necesario para la seguridad pública". Como se desprende de la lectura anterior, la sanción será la suspensión o la disolución de dicha agrupación, solamente cuando el juez competente lo estime necesario para la seguridad pública. La inimputabilidad para las instituciones del Estado, es, de acuerdo al texto transcrito absoluta.

C) LOS FUNDAMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD.- Habíamos señalado ya al principio de este capítulo, que la responsabilidad se refiere a deuda, obligación de reparar o satisfacer, por sí o por otro, a consecuencia de un delito, de una culpa o de otra causa legal y la obligación de responder de alguna cosa o por alguna persona. De ello tenemos que comprende la reparación del daño causado y la obligación de responder ante la autoridad competente, en este caso el propio Estado, de sus propios actos o de los actos de otra persona. En base a ello, dividimos el fundamento de la responsabilidad en los siguientes:

I.- LA REPARACION DEL DAÑO.- Sin menoscabo de lo ya indicado para cada uno de los subtítulos del apartado anterior, tenemos que nuestro código penal en su artículo 32 nos señala a las personas que tienen la obligación de reparar el daño causado, en los siguientes términos: "Están obligados a reparar el daño en los términos del artículo 29: I. Los ascendientes, por los delitos de sus descendientes que se hallaren bajo su patria potestad; II. Los tutores, los custodios, por los delitos de los incapacitados que se hallen bajo su autoridad; III. Los directores de internados o talleres, que reciban en su establecimiento discípulos o aprendices menores de 16 años, por los delitos que ejecuten éstos durante el tiempo que se hallen bajo el cuidado de aquellos; IV. Los dueños,

empresas o encargados de negociaciones o establecimientos mercantiles de cualquier especie, por los delitos que cometan sus obreros, jornaleros, empleados, domésticos y artesanos, con motivo y en el desempeño de su servicio; V. Las sociedades o agrupaciones, por los delitos de sus socios o gerentes directores, en los mismos términos en que, conforme a las leyes, sean responsables por las demás obligaciones que los segundos contraigan. Se exceptúa de esta regla a la sociedad conyugal, pues, en todo caso, cada cónyuge responderá con sus bienes propios por la reparación del daño que cause, y VI. El Estado, subsidiariamente, por sus funcionarios y empleados".

Esta reparación del daño, que deba hacer el delincuente, tiene carácter de pena pública y se exigirá de oficio por el Ministerio Público, coadyuvado por el ofendido, sus derecho habientes o representante; si corresponde hacerla a un tercero, tendrá el carácter de responsabilidad civil, tramitándose en forma de incidente (art.34 C.P.). La reparación del daño comprende: la restitución de la cosa obtenida por el delito y si no fuere posible, el pago del precio de la misma; la indemnización del daño material y moral y de los perjuicios causados, y tratándose de los delitos cometidos por servidores públicos, la reparación del daño abarcará la restitución de la cosa o de su valor, y además, hasta dos tantos el valor de la cosa o los bienes obtenidos por el delito (art.30 C.P.). Esta será fijada por los jueces, según el daño que sea preciso reparar, de acuerdo con las pruebas obtenidas en el proceso (art.31 C.P.). Dicho cobro se hará efectivo en la misma forma que la multa (art.37 C.P.). Si no alcanzara a cubrirse la responsabilidad con los bienes del responsable o con el producto de su trabajo ya en prisión, el reo liberado seguirá sujeto a la obligación de pagar la parte que le falte (art.38 C.P.).

II.- LAS PERSONAS RESPONSABLES DE LOS DELITOS.-

Ya quedó establecido que de acuerdo con la ley, a excepción de los casos mencionados en el apartado B, todos somos imputables. Ahora veremos, según la propia ley, que personas son consideradas como responsables de los delitos, esto es, están legalmente obligadas a responder de los mismos ante el Estado, según dijimos. Ellas se contienen en los artículos 13 y 14 de la misma. Veamos: "Son responsables del delito: los que acuerden o preparen su realización; los que lo realicen por sí; los que lo realicen conjuntamente; los que lo lleven a cabo sirviéndose de otro; los que determinen intencionalmente a otro a cometerlo; los que intencionalmente presten ayuda o auxilien a otro para su comisión; los que con posterioridad a su ejecución auxilien al delincuente, en cumplimiento de una promesa anterior al delito; y los que intervengan con otros en su comisión aunque no conste quien de ellos produjo el resultado".

Se señala igualmente que "si varios delincuentes toman parte en la realización de un delito determinado y alguno de ellos comete un delito distinto, sin previo acuerdo con los otros, todos serán responsables de la comisión del nuevo delito, salvo que concurren los requisitos siguientes: que el nuevo delito no sirva de medio adecuado para cometer el principal; que aquél no sea una consecuencia necesaria o natural de éste, o de los medios concertados; que no hayan sabido antes que se iba a cometer el nuevo delito; y que no hayan estado presentes en la ejecución del nuevo delito; o que habiendo estado, hayan hecho cuanto estaba de su parte para impedirlo".

III.- EL CASO DEL ART.4 DEL CODIGO PENAL.-

De gran importancia resulta el texto de éste artículo en la materia que estamos tratando. Sabido es de todos, que las

aeronaves nacionales surcan el espacio aéreo de otros Estados con los cuales el Estado Mexicano tiene celebrados tratados; aunque en forma general nos hemos ajustado exclusivamente al delito y la responsabilidad que surgen de un accidente de aviación, referidos a los tripulantes de aeronaves y controladores de tránsito aéreo, nacionales y extranjeros en territorio mexicano, en virtud de esa internacionalización de las operaciones aeronáuticas es importante destacar el contenido de este artículo, pues, en este tipo de operaciones, las mismas se ven afectadas en iguales circunstancias en el espacio aéreo extranjero. La actividad de otros pilotos y controladores de tránsito aéreo, en un momento determinado, puede ocasionar un accidente o incidente que ponga en peligro bienes nacionales. Cabe recordar que, en teoría, la aplicación de nuestra ley penal es territorialista, según se indicó. Y según dijimos ya, en los tratados y convenios signados por el Estado Mexicano y ratificados por el Senado de la República, publicados en el Diario Oficial de la Federación, se concede al Estado a cuya nacionalidad pertenezca la matrícula de una aeronave acudir como observador a las investigaciones que se practiquen como resultado de un accidente de aviación; obviamente que de ese accidente necesariamente se deviene en un resultado delictuoso y pudiera haber un presunto responsable. Sin hacer mayor análisis del texto del citado artículo, con referencia al derecho internacional, que no es precisamente el objeto de estudio, sólo hacemos alusión por aparte dada su importancia para la deducción de la responsabilidad correspondiente.

Se señala que los delitos cometidos en territorio extranjero por un mexicano contra mexicanos o contra extranjeros, o por un extranjero contra mexicano, serán penados en la República, con arreglo a las leyes federales

(ésto es, son de materia federal) si concurren los requisitos siguientes: que el acusado se encuentre en la República; que el reo no haya sido definitivamente juzgado en el país en que delinquiró, y que la infracción de que se le acuse tenga el carácter de delito en el país en que se ejecutó y en la República.

Los requisitos que se señalan son lo suficientemente claros para no dejar duda alguna en cuanto a la aplicación del mencionado precepto. Si alguno de ellos no se diera, o los tres requisitos en su conjunto, no se podría aplicar en forma alguna la ley respectiva; por ello, estimamos que dichos requisitos al no darse en la forma indicada, constituyen una circunstancia eximente de responsabilidad, por inaplicación de la ley, en base a los siguientes principios legales: primero, que el delincuente se encuentre efectivamente al alcance de la autoridad ante la que debe de responder de su acto, en este caso lo es, sin lugar a duda, el Estado Mexicano; segundo, que no haya sido definitivamente juzgado en el país en que delinquiró, puesto que, de haber ya sido juzgado, operaría en su favor la garantía constitucional consagrada por el principio "non bis in idem", que señala: "nadie puede ser juzgado dos veces por el mismo delito, ya sea que en el juicio sea absuelto o se le condene" (art.23 CPEUM segunda hipótesis); y la tercera, que el delito lo sea en el país en que se ejecutó y en la República, de donde, si allá no es delito, aunque aquí lo sea, no se le puede aplicar la ley en forma alguna.

D) LA CULPABILIDAD E INCULPABILIDAD EN LA TEORIA DE LA RESPONSABILIDAD, COMO SU CONSECUENTE.- Señalamos ya al inicio de este capítulo, que los vocablos "responsabilidad" y "culpabilidad" son considerados sinónimos; asimismo indicamos, que entre ellos existe una pequeña diferencia.

Señalamos que nuestro Código Penal en el título primero hace referencia a una teoría de la responsabilidad, porque así lo especifica expresamente; por lo que, la culpabilidad queda comprendida dentro de dicha teoría.

Habíamos señalado ya, que de acuerdo con Kelsen, la ley jurídica se basa en un principio de imputabilidad, esto es, la relación vinculada entre dos conductas humanas: el acto ilícito y la sanción.(43) Indicamos que la imputabilidad se refiere a que un acto sea atribuible a su agente o puesto a su cargo y que responsabilidad se refiere a que el agente debe responder o dar cuenta de su acto. Como indicamos el acto puede ser positivo o negativo, y es siempre consecuencia de una conducta. Abundando, tenemos que "por regla general, al abordar el problema del concepto conducta, como un elemento del hecho (acto, diríamos nosotros) la doctrina hace referencia a las dos formas en que el proceder humano puede expresarse, es decir, aluda tanto a la actividad como a la inactividad del sujeto".(44) López Gallo, citado por el mismo autor(45), "considera que la conducta es una actividad o inactividad voluntaria (o no voluntaria en los delitos de olvido), que produce un resultado con violación: a) de una norma prohibitiva en los delitos comisivos; b) de una norma preceptiva en los omisivos, y c) de ambas normas, en los delitos de comisión por omisión". La conducta humana, como ya lo señalamos, comprende tanto los actos voluntarios como los involuntarios, en su concepto general (remitirse al apartado correspondiente).

(43) Kelsen, Hans. *Opus cit.* pág. 15 y sigs.

(44) Pavón Vasconcelos, Francisco. IMPUTABILIDAD E IMPUTABILIDAD. México. Porrúa, S.A. 1983

pág. 29

(45) *Ibidem*.

Franco Guzmán, citado por el mismo autor(46), al referirse a la conducta dice: "no es más que manifestación de voluntad extrínseca en acciones u omisiones" y aludiendo a los elementos de la conducta, los concreta en uno físico, esto es, la realización material de dicha conducta (acción, omisión y comisión por omisión) y otro psíquico, consistente en la atribuibilidad de la acción u omisión a su autor.

Gramaticalmente, el concepto "culpabilidad" significa calidad de culpable. A su vez, "culpable" es un término que se aplica a aquel a quien se puede echar o hecha la culpa y genéricamente se refiere a delincuente responsable de un delito. "Culpa" corresponde a una falta más o menos grave, cometida a sabiendas y voluntariamente, la que da motivo para exigir legalmente alguna responsabilidad.(47) Son sinónimos de culpable: delincuente, criminal, reo culpado, responsable; y lo son de culpar: acusar, inculpar, sindicar, imputar, atribuir, achacar, responsabilizar.(48) Vemos como la culpa equivale a una imputación personal de responsabilidad, culpable es a quien se le puede echar o echa la culpa y culpabilidad es su calidad de responsable. Nótese como se señala que se refiere a falta cometida a sabiendas y voluntariamente (saber-querer), lo que da la capacidad del sujeto en el campo penal.

Desde un punto de vista jurídico, a la culpabilidad se le ha considerado como: "el conjunto de presupuestos que fundamentan la reprochabilidad personal de la conducta antijurídica", dice Jiménez de Asúa(49); Porte Petit(50) la

(46) *Ibidem*.

(47) Real Academia Española. *Opus cit.* pág. 396

(48) *Idem*. *Opus cit.* pág. 124

(49) Jiménez de Asúa. *Opus cit.* pág. 352

(50) Citado por Castellanos Tena. *Opus cit.* pág. 234

define como "el nexo intelectual y emocional que liga al sujeto con el resultado de su acto"; Para Villalobos(51), citado por Castellanos Tena, "la culpabilidad, genéricamente, consiste en el desprecio del sujeto por el orden jurídico y por los mandatos y prohibiciones que tienden a constituirlo y conservarlo, desprecio que se manifiesta por franca oposición en el dolo, o indirectamente, por indolencia o desatención nacidas del desinterés o subestimación del mal ajeno frente a los propios deseos, en la culpa"; Castellanos Tena(52) considera a la culpabilidad como "el nexo intelectual y emocional que liga al sujeto con su acto"; "juicio de reprobación por la ejecución de un hecho contrario a lo mandado por la ley".(53) Para nosotros la culpabilidad es la calificación de la falta cometida por la conducta típica y antijurídica. "La culpabilidad es entendida normativamente, como reprochabilidad y se la liga con la concepción Kantiana de la retribución por el contenido ético que el reproche lleva. Es un juicio de reproche que se da tanto en las acciones dolosas como en las culposas".(54) Como se desprende de lo anterior, la culpabilidad está referida a la conducta del individuo, conducta que, como ya se vio se considera elemento del delito; así pues, en base a ello, nosotros excluimos a la culpabilidad como elemento del delito y la incluimos dentro de la responsabilidad, que se encarga de la conducta.

Abundando más respecto a la culpabilidad, considerada como el "vínculo psicológico que liga al sujeto con el resultado de su conducta", es irrelevante en el delito como

(51) *Ibidem*.

(52) *Ibidem*.

(53) Díaz de León. *Opus cit.* pág. 523 Tomo I.

(54) Moreno Hernández, Moisés. DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO, pág. 793

elemento, esto es, para integrar el delito basta la existencia del acto u omisión sancionados por la ley penal (conducta típica, antijurídica y penable); el vínculo psicológico (intención, no intención o imprudencia y preterintencionalidad) es importante para determinar la correspondiente sanción a un sujeto en virtud de su conducta, y es una cuestión que se resuelve dentro del procedimiento y que se deduce de las probanzas ejercidas, en virtud de su presunta responsabilidad. "No podrá librarse ninguna orden de aprehensión o detención a no ser por la autoridad judicial, sin que preceda denuncia, acusación o querrela de un hecho determinado (resultado-conducta) que la ley castigue con pena corporal (que sea penable), y sin que estén apoyadas aquellas (denuncia, acusación o querrela) por declaración, bajo protesta, de persona digna de fe o por otros datos que hagan probable la responsabilidad del inculpado".(art.16 CPEUM hipótesis segunda). Se exceptúa ello para los casos de "flagrante delito".

El texto transcrito hace alusión a la "probable responsabilidad", no requiere la culpabilidad como tal; ahora bien, como "vínculo psicológico que liga al sujeto con el resultado de su conducta" ya se encuentra contenido dentro del término "conducta". De acuerdo a lo preceptuado por el art.16 en la parte transcrita, el art.1 fracción II del CFPP señala: "El presente código comprende los siguientes procedimientos: II. el de preinstrucción, en que se realizan las actuaciones para determinar los hechos materia del proceso, la clasificación de éstos conforme al tipo penal aplicable y la probable responsabilidad del inculpado, o bien, en su caso, la libertad de éste por falta de elementos para procesar...". Los elementos para procesar se indican en el art.136 del CFPP que indica: "En ejercicio de la acción penal, corresponde al Ministerio

Público: IV. Rendir las pruebas de existencia de los delitos y de la responsabilidad de los inculpados". No ejercitará la acción penal: "I. Cuando la conducta o los hechos de que se conozca no sean constitutivos de delito, conforme a la descripción típica contenida en la ley penal; II. Cuando se acredite plenamente que el inculpadado no tuvo participación en la conducta o en los hechos punibles, y sólo por lo que respecta a aquél"(art.137 CFPP). Abundando, "el cuerpo del delito se tendrá por comprobado cuando se acredite la existencia de los elementos que integran la descripción de la conducta o hecho delictuoso, según lo determina la ley penal. Se atenderá para ello, en su caso, a las reglas especiales que para dicho efecto previene este código". "La presunta responsabilidad del inculpadado se tendrá por comprobada cuando de los medios probatorios existentes, se deduzca su participación en la conducta o hechos constitutivos del delito demostrado" (art.168 CFPP párrafo segundo y tercero). De ello se infiere que, para iniciar el procedimiento sólo se requiere la existencia de un delito (conducta típica, antijurídica y penable) y la presunta responsabilidad del inculpadado; la culpabilidad será la que resulte del proceso, según su conducta (intencional, no intencional o preterintencional) para aplicar en base a ello, la sanción a que se haya hecho merecedor (mérito) por actuar culpablemente, esto es, de modo culpable, si previamente no opera una causa excluyente de responsabilidad.

Brevemente diremos que aunque el vocablo "inculpadado" hace referencia a "sin culpa", otros diccionarios lo señalan como sinónimo de "acusado", "responsable", "imputable", etc., y es esta sinonimia de la que hace uso el legislador.

Dejando claro nuestro punto de vista con respecto de la culpabilidad, haciendo exclusión expresa de la misma

como elemento del delito, en la forma indicada, resulta que la culpabilidad deriva de la responsabilidad. Por lo que deducimos que la presunta responsabilidad de acuerdo con lo demostrado en el procedimiento deriva en "culpabilidad" (calidad de culpable) por obrar culpablemente de modo intencional, no intencional o por imprudencia y preterintencionalmente, en la comisión de un delito (conducta típica, antijurídica y penable), que le da categoría de culpable a un sujeto o persona. "La desaprobación se basa en que el autor en la situación concreta se ha comportado peor a como los demás hubieran actuado. La responsabilidad surge por no haber respondido el autor al poder del término medio presumido por el derecho. La culpabilidad, en cambio presupone la responsabilidad por el hecho; ésta es desaprobación y aquélla reproche, y si bien el reproche supone la desaprobación, exige en el sujeto la capacidad de poder actuar conforme a derecho", pues, "sólo podrá formularse un juicio de culpabilidad frente al autor que podía conocer el injusto y orientar su conducta conforme a ese conocimiento".(55)

Tenemos entonces que la relación lógica respecto a la responsabilidad se constituye en estos tres pasos: imputabilidad-responsabilidad-culpabilidad. La imputabilidad como la atribuibilidad a un sujeto, en razón de su capacidad, de una conducta típica, antijurídica y penable; la responsabilidad, como su obligación de responder ante el Estado, en virtud de arrogarse éste la potestad sancionadora, de esa conducta delictiva; y la culpabilidad, como el juicio de reproche que el Estado efectúa en contra de esa conducta delictuosa. Volvemos a repetir, que son conceptos dirigidos a la "conducta" y que ésta a su vez, es

(55) Perúa Vasconcelos. Opus cit. pág.53

elemento del delito. Este, una vez cometido, no puede ser cambiado, la conducta sí puede modificarse, aunque ya no en tiempo presente, sino a futuro, con lo que, las prevenciones a que se tienden operan en ese tiempo.

Nuestro Código Penal indica, en la hipótesis del art. 8 que los delitos "pueden ser: Intencionales, no intencionales o de imprudencia y preterintencionales". Claramente se observa como los tres supuestos se refieren a la "intención". Esta, como ya vimos, forma parte de la voluntad, teniendo como antecedente un juicio previo de asequibilidad y como consecuente un acto de deliberación intelectual que se traduce en un consentimiento, esto es, en un conocer y querer la conducta realizada. Queda entendido que el concepto "conducta" comprende tanto a los actos voluntarios como a los involuntarios.

La definición de los mismos se da en el art. 9 del propio Código Penal, a los que corresponden:

Obra intencionalmente (de modo intencional) el que, conociendo (quiere y sabe) las circunstancias del hecho típico, quiera o acepte (sinónimos: desea, anhele, ansia, decida, resuelva, determine, intente, procure, pretenda, admita, reconozca, confiese, apruebe, consienta, se comprometa u obligue) el resultado prohibido por la ley. El vocablo "circunstancia" que se usa, se refiere a un accidente de tiempo, lugar, modo, etc., que está unido a la substancia de algún hecho o dicho, refiriéndose también a "calidad o requisito". Por lo tanto se exige conocer los accidentes (gramaticales) de modo, lugar, tiempo, etc., del "hecho típico", esto es para nosotros, el asunto o materia típicos, que no es más que la descripción típica penal de una conducta no deseada o prohibida; en forma alguna para nosotros, se hace referencia a hecho de suceso o de la acción ejecutada. Para la intencionalidad, damos por

reproducido aquí lo asentado en la nota 5 del capítulo anterior, a la cual nos remitimos. (Contenido de la hipótesis primera).

Obra imprudencialmente (de modo imprudencial; siendo sus sinónimos: temerariamente, descuidadamente, con ligereza, irreflexivamente, erróneamente, impremeditadamente) el que realiza (sinónimos: efectúe, verifique, haga) el hecho típico incumpliendo un deber de cuidado, que las circunstancias y condiciones personales le imponen. Cabe indicar que se señala realizar el suceso o acción típica incumpliendo, esto es, dejando de efectuar, un deber de cuidado impuesto por circunstancias y condiciones personales, que no ético-legales. Para la imprudencia, damos por reproducido aquí lo asentado en la nota 6 del capítulo anterior, a la cual nos remitimos. (Contenido de la hipótesis segunda).

Obra preterintencionalmente el que cause (sinónimos: origine, provoque, produzca, determine, motive, ocasione, irroge) un resultado típico mayor al querido o aceptado, si aquél se produce por imprudencia. Para la preterintencionalidad, damos por reproducido aquí lo asentado en la nota 7 del capítulo anterior, a la cual nos remitimos. (Contenido de la hipótesis tercera).

Por otra parte, vemos como en las tres hipótesis tratadas se hace referencia a "obra". En términos generales indicase a una acción, referida a una cosa hecha o producida por un agente o a cualquiera producción del entendimiento. (Ver tabla II capítulo anterior).

Asentamos que nuestro Código Penal indica que los delitos "pueden ser"; con ello, da pie a suponer también, que los delitos "pueden no ser", esto es, que en dicha clasificación no se agotan los modos de comisión de un delito. Tal parece que así ocurre, al indicarse en la

fracción X del art.15 del propio Código Penal, al indicar: "Causar un daño por mero accidente, sin intención ni imprudencia alguna, ejecutando un hecho lícito con todas las precauciones debidas". Ello nos da lugar a estimar, que existen también los delitos "accidentales". Ya habíamos indicado que "accidente" es un suceso eventual que altera el orden regular de las cosas; suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas". De acuerdo con ello, el daño (o peligro) como resultado de un accidente de aviación que sufran personas y/o cosas, sin imprudencia alguna, no se sanciona. Damos por entendido, que el ejercicio de la actividad aeronáutica efectuada en los términos de ley, es legal. Recuérdese aquí lo ya señalado en el punto 1 del capítulo VI, al cual nos remitimos.

Para terminar, diremos que la inculpabilidad es la ausencia de culpabilidad.(54) Citado por el mismo autor, Jiménez de Asúa sostiene "que la inculpabilidad consiste en la absolución del sujeto en el juicio de reproche".(55) En realidad ésta opera al no encontrarse los elementos de la culpabilidad, conocimiento y voluntad, que lo son a su vez de la conducta, y al no existir alguno de los elementos del delito o el presupuesto de la responsabilidad. Ya dijimos que el delito es un todo que no puede descomponerse, porque entonces no se conforma. Así, son causas de inculpabilidad: la conducta involuntaria, excusas absolutorias, causas de justificación, atipicidad e inimputabilidad.

E) CIRCUNSTANCIAS EXCLUYENTES DE RESPONSABILIDAD. EXCUSAS ABSOLUTORIAS. EXIMENTES.- Nuestra ley señala en su capítulo IV del Título Primero, del libro Primero,

(54) Castellanos Tena. Opus cit. pág.257. Díaz de León. Opus cit. pág.942 Tomo I

(55) Ídem. Castellanos Tena.

artículo 15 lo que se considera "circunstancias excluyentes de responsabilidad", determinadas en once fracciones. Al decir del Dr. Castellanos Tena,(58) "las causas de justificación son aquellas condiciones que tienen el poder de excluir la antijuridicidad de una conducta típica. Representan un aspecto negativo del delito; en presencia de alguna de ellas falta uno de los elementos esenciales del delito, a saber: la antijuridicidad. En tales condiciones la acción realizada, a pesar de su apariencia resulta conforme a derecho. A las causas de justificación también se les llama justificantes, causas eliminatorias de la antijuridicidad, causas de licitud, etc.". Sin embargo, posteriormente nos indica que "las causas que excluyen la incriminación son: ausencia de conducta; atipicidad; causas de justificación, causas de inimputabilidad y causas de inculpabilidad".(59) Como se lee, el primer problema que surge, en cuanto a la teoría, consiste en una extensa gama de conceptos existentes para referirse a una misma cosa. Consideramos al contrario del maestro, que la acción realizada no resulta conforme a derecho, sino que el derecho, en virtud de esas causas excluye, excusa o exime la responsabilidad, la acción y la posibilidad de pena, lo que apareja inculpabilidad. De Raúl Carrancá y Trujillo, citado por el mismo autor,(60) se indica: "con acierto innegable utiliza la denominación causas que excluyen la incriminación. Indudablemente este hombre es más adecuado que el empleado por el legislador; además de comprender todos los aspectos negativos del delito, se sustituye la palabra 'circunstancias' por 'causas' "pues - continúa el Dr. Castellanos- como muy bien dice Jiménez de Asúa,

(58) *Opus cit.* pag. 183

(59) *Opus cit.* pag. 184

(60) *Opus cit.* pag. 183

"circunstancia es aquello que está alrededor de un hecho y lo modifica accidentalmente; y las causas de que nos estamos ocupando cambian la esencia del hecho, convirtiéndolo en una desgracia".

Principiaremos por analizar la terminología usada por el legislador. Tenemos, como ya lo hemos expuesto, que "circunstancia" es un vocablo que significa: accidente de tiempo, lugar, modo, etc., que está unido a la substancia de algún hecho o dicho. Pero también se refiere a la calidad o requisito. "Excluyente", significa que excluye, deja fuera o rechaza. Este es un adjetivo proveniente de "excluire" que significa descartar, rechazar o negar la posibilidad de alguna cosa. Son sinónimos de dicho vocablo: eliminar, quitar, suprimir, descartar, exceptuar.⁽⁶⁾ Por lo tanto, a nuestro juicio, al indicar el legislador lo que son "circunstancias excluyentes de responsabilidad" hace referencia a los "requisitos que descartan la responsabilidad". Por otra parte, "causa", se refiere a lo que se considera como fundamento u origen de algo; motivo o razón para obrar. Podemos hablar aquí, de una diferencia de grado en relación a los términos "circunstancias excluyentes de responsabilidad" y "causa de justificación". Efectivamente, mientras que para un imputado las circunstancias excluyentes son los requisitos que descartan para él la responsabilidad, para la autoridad, éstas se vuelven causas de justificación, es decir, en base a dichos requisitos que descartan la responsabilidad, se fundamentará la improcedencia de la acción o sanción, previo los requisitos de ley. Para nosotros ésa es la diferencia entre uno y otro términos.

Visto lo anterior, consideramos efectivamente que, las circunstancias excluyentes de responsabilidad son causas

(6) Véase: Real Academia Española. Opos cit. ESPASA-CMPE. Opos cit. y ONRIA. Opos cit.

que excluyen la incriminación, referidas todas ellas a los aspectos negativos que se han señalado para el delito, esto es, que si consideramos el delito como una conducta típica, antijurídica y penable, se referirán necesariamente a: conducta involuntaria, causas de justificación, agregándose las excusas absolutorias y la atipicidad, en la forma señalada por la ley, más las excluyentes referidas a la inimputabilidad. Todas ellas, como ya vimos, generan inculpabilidad.

I.- CIRCUNSTANCIAS EXCLUYENTES DE RESPONSABILIDAD.-

De acuerdo con lo hasta aquí expuesto, la existencia de un delito y la presunta responsabilidad de una persona, son los requisitos de procedencia de la acción penal; de la responsabilidad es presupuesto la imputabilidad o inimputabilidad, según se vio, y de la misma se deriva la culpabilidad o inculpabilidad. Ya hemos dejado asentado, en forma indubitable, que las circunstancias excluyentes de responsabilidad hacen referencia expresa a los requisitos excluyentes de responsabilidad, esto es, las que excluyen el juicio de reproche por parte de la autoridad. De acuerdo a la hipótesis contenida en el art.17 del C.P. "Las circunstancias excluyentes de responsabilidad penal se harán valer de oficio".

Aquí cabe hacer la consideración, que las circunstancias referidas se encuentran contenidas dentro de lo que denominamos "la teoría general de la responsabilidad" y que a su vez, por indicarlo así la propia ley penal, comprende "la teoría del delito". Ambas teorías se encuentran contempladas en un carácter general, por lo que consideramos que las excluyentes de responsabilidad contenidas en el art.15 en sus once fracciones, gozan también de dicho carácter, esto es, están contempladas en forma general.

Decíamos que dichas "circunstancias" estaban referidas a los requisitos de procedencia: el delito y la responsabilidad. Si recordamos, dejamos establecido que los elementos del delito son "la conducta típica, antijurídica y penable", por lo que dichos requisitos o circunstancias, tiene por lógica, si están referidos al delito, contemplar sus elementos. Ahora bien, respecto de esos elementos, necesariamente tienen que referirse a los que pueden ser modificados por causas externas opuestas, esto es, los referidos como elementos negativos del delito. Así tenemos, que si la ley dejara, por ejemplo, sin punibilidad un delito, éste no existiría jurídicamente, esto es, como ya lo señalamos, que una conducta es delito, porque es punible. Nosotros decimos que la conducta puede ser penable, es decir, que puede recibir pena o ser penado o puede no recibir pena o ser no penado. Para nosotros la punibilidad es un requisito que valida al delito jurídicamente, mas no un elemento del mismo. Es para nosotros elemento del delito la posibilidad de ser este penado o no, por eso decimos que es "penable" y no "punible". Será punible porque es penable. En este sentido, tales circunstancias, nulifican o mejor dicho, excluyen la posibilidad de sancionar. La tipicidad no requiere modificación alguna, basta con que no se den elementos o circunstancias señalados en la ley, para que el tipo no ocurra, lo que según se vio, genera atipicidad; por lo tanto, diríamos nosotros, es un elemento "auto-excluyente". Los que sí puede, en forma concisa agregarse para excluir a la tipicidad, es el error de tipo, o sea, el pensar que no se adecua uno al mismo, cuando ocurre todo lo contrario. Pensamos nosotros que dicho error está más referido a la conducta que al tipo mismo, según veremos. No siendo así tanto en la conducta como en la antijuridicidad.

Respecto de la antijuridicidad, será excluyente de la misma la juridicidad, su opuesto, por lo que sufre una modificación externa opuesta que no necesariamente sea contemplada en la ley penal, sino en otra ley, manteniendo el principio obligatorio de estar expresamente señalada en la ley. (V.gr. una ley especial). Así tenemos que hacen referencia a causas de juridicidad (o legalidad) las siguientes fracciones del art.15 del C.P.: legítima defensa (fracción III); el estado de necesidad (fracción IV); el deber jurídico o ejercicio de un derecho (fracción V); la obediencia jerárquica (fracción VII); cabe hacerse notar, que de acuerdo con la hipótesis contenida en el art.16 del C.P., el exceso en éstos casos, será penado como delito de imprudencia; e impedimento legítimo (fracción VIII). Téngase presente que estas excluyentes son generales, pero expresadas en forma limitativa por lo que toca al ordenamiento penal. Operan de la siguiente manera:

a) **LEGITIMA DEFENSA.**- Repeler el acusado una agresión real, actual o inminente y sin derecho, en defensa de bienes jurídicos propios o ajenos, siempre que exista necesidad racional de la defensa empleada y no medie provocación suficiente e inmediata por parte del agredido o de la persona a quien se defiende. Se presumirá que concurren los requisitos de legítima defensa, salvo prueba en contrario, respecto de aquél que cause un daño a quien a través de la violencia, del escalamiento o por cualquier otro medio, trate de penetrar, sin derecho, a su hogar, al de su familia, a sus dependencias o a los de cualquier persona que tenga el mismo deber de defender o al sitio donde se encuentren bienes propios o ajenos respecto de los que tenga la misma obligación; o bien lo encuentre en alguno de aquellos lugares en circunstancias tales que revelen la posibilidad de una agresión. Igual presunción

favorecerá al que causare cualquier daño a un intruso a quien sorprendiera en la habitación u hogar propios, de su familia o de cualquiera otra persona que tenga la misma obligación de defender, o en el local donde se encuentren sus bienes propios o respecto de los que tenga la misma obligación siempre que la presencia del extraño ocurra en la noche o en circunstancias tales que revelen la posibilidad de una agresión. (Fracción III).

Abundando respecto de ella, tenemos que, "la exculpación por legítima defensa sólo puede decretarse cuando en autos aparezcan plenamente comprobados todos los elementos que conforme a la ley punitiva deben concurrir a la integración de dicha excluyente de responsabilidad penal".(62) Estos elementos, que se desprenden de la lectura anterior son: repulsa de una agresión; ésta ha de ser real, actual o inminente y sin derecho; recaer en bienes jurídicos propios o ajenos (personas físicas o morales), la persona, el honor u otros bienes; existir una necesidad racional de la reacción defensiva; los demás se entienden por sí mismos. (Ver Castellanos Tena. Opus cit. págs.199 y 200).

"La legítima defensa no se concibe antes de que el riesgo exista o se presente en forma que no de lugar a la inmediata iniciación de un daño; por lo tanto, la actividad amenazante del supuesto agresor no puede aceptarse como antecedente válido para el ejercicio del derecho de legítima defensa".(63) "El exceso en la legítima defensa sólo se configura cuando la repulsa lícita de la agresión va más allá de lo necesario para evitar el peligro que ésta

(62) TESIS 152, S.C.J.N. Apéndice 1917-1985. Segunda parte. Primera Sala, pág.311

(63) TESIS 150, S.C.J.N. Apéndice 1917-1985. Segunda parte. Primera Sala, pág.304

implica".(64)

b) **ESTADO DE NECESIDAD.**- Obrar por la necesidad de salvaguardar un bien jurídico propio o ajeno, de un peligro real, actual o inminente, no ocasionado intencionalmente ni por grave imprudencia por el agente, y que éste no tuviere el deber jurídico de afrontar, siempre que no exista otro medio practicable y menos perjudicial a su alcance. (Fracción IV).

"El estado de necesidad como exculpante presupone un conflicto de intereses jurídicamente tutelados que impone el sacrificio de uno para que pueda subsistir el otro".(65) Sus elementos son: a) situación de peligro, real, actual o inminente; b) que ese peligro no haya sido ocasionado intencionalmente ni por grave imprudencia por el agente; c) que la amenaza recaiga sobre cualquier bien jurídicamente tutelado (propio o ajeno); d) un ataque por parte de quien se encuentra en estado de necesidad; y e) que no exista otro medio practicable y menos perjudicial al alcance del agente.(66)

c) **EL DEBER JURIDICO O EJERCICIO DE UN DERECHO.**- Obrar en forma legítima, en cumplimiento de un deber jurídico o en ejercicio de un derecho, siempre que exista necesidad racional del medio empleado para cumplir el deber o ejercer el derecho. (Fracción V).

"Para que la causa de justificación relativa al cumplimiento de un deber o el ejercicio de un derecho

(64) TESIS 146. S.C.J.N. Apéndice 1917-1985. Segunda Parte. Primera Sala. pag.218. Véanse Tesis: 144, 145, 147, 148, 149, 151, 160, y las Relacionadas del mismo.

(65) TESIS 108. S.C.J.N. Apéndice 1917-1985. Segunda Parte. Primera Sala. pag.230. Véanse Tesis Relacionadas.

(66) Castellanos Teza. Opus cit. pag.206

produzca sus efectos excluyentes de responsabilidad penal, es necesario que los deberes y derechos estén consignados en la ley".(67) Contemplan los deportes de combate y daños consecutivos de tratamiento médico-quirúrgico.(68)

d) **OBEDIENCIA JERARQUICA.**- Obedecer a un superior legítimo en el orden jerárquico aún cuando su mandato constituya un delito, si esta circunstancia no es notoria ni se prueba que el acusado la conocía. (Fracción VII). "Cuando el cumplimiento de la orden del superior legítimo implique la ejecución de actos que en forma notoria constituyan delito, la obediencia del inferior jerárquico no exime a éste de su responsabilidad penal, en razón de que aquélla sólo constituye la causa de justificación prevista en la ley, como excluyente de responsabilidad, cuando la dependencia jerárquica entre el superior que manda y el inferior que obedece sea de carácter oficial".(69)

e) **IMPEDIMENTO LEGÍTIMO.**- Contravenir lo dispuesto en una ley penal dejando de hacer lo que manda, por un impedimento legítimo. (Fracción VIII). Impedimento viene de "impedir", o sea, imposibilitar la ejecución de una cosa; legítimo se refiere a "conforme a las leyes". Luego entonces, se tratará de una imposibilidad (incapacidad) legal de ejecutar una cosa. Ya hemos indicado las causas que generan incapacidad, lo que a su vez conlleva la inimputabilidad. Es entonces una causa de

(67) TESIS 82. S.C.J.N. Apéndice 1917-1985. Segunda Parte. Primera Sala. pág.185. Véanse Tesis 83 y Relacionadas.

(68) Véase: Castellanos Tena. Opus cit. pág.212 y sigs.

(69) TESIS 163. S.C.J.N. Apéndice 1917-1985. Segunda Parte, Primera Sala. pág.330. Véanse Tesis Relacionadas.

legitimidad o juridicidad, por incapacidad que produce inculpabilidad.

Para la conducta (acto u omisión que comprende la conducta interna y la externa) será excluyente de la misma la ausencia de conducta, o sea, sin voluntad ni consentimiento. De acuerdo con lo expuesto, la ausencia de conducta será una causa modificativa externa opuesta al elemento requerido por el delito. Sin embargo, la definición del mismo es muy amplia; en general, es el "acto u omisión que sancionan las leyes penales", de ello, abarca tanto el acto voluntario (con voluntad y consentimiento) como la ausencia del mismo (sin voluntad ni consentimiento). Esto se afirma por el contenido de la hipótesis segunda del art.9 del C.P. al decir: "Obra imprudencialmente el que realiza el hecho típico incumpliendo un deber de cuidado, que las circunstancias y condiciones personales le imponen". (Ver nota 5). Aquí desprendemos que, la ausencia de voluntad y consentimiento, por lo que a dicha hipótesis transcrita se refiere, se encuentra condicionada al incumplimiento de un deber de cuidado (atención, esmero, solicitud, prolijidad, pulcritud, miramiento, tiento.-cautela, recato, prudencia, vigilancia),(70) que las circunstancias y condiciones personales le imponen. Obsérvese como no se hace referencia a deberes jurídicos, por lo que inferimos que la falta a dichos deberes son sancionables como delitos "intencionales" en virtud de lo ya expuesto en relación a la ignorancia de la ley. Y es precisamente a esta ausencia de voluntad y consentimiento, a las que se refieren exclusivamente, las circunstancias excluyentes de responsabilidad contempladas en las siguientes fracciones

(70) ONNIA. Opus cit. página 24

del art.15 del C.P.: actividad o inactividad involuntarias (fracción I); miedo grave o temor fundado (fracción VI); accidente (fracción X); y error invencible (fracción XI). Estas operan de la siguiente manera:

f) ACTIVIDAD O INACTIVIDAD INVOLUNTARIAS.- Incurrir el agente en actividad o inactividad involuntarias. (Para mayor referencia de los conceptos "actividad" e "inactividad" involuntarias, remitirse al inciso A) del punto 3 del capítulo IX). No está por demás volver a repetir que tienen que ser "involuntarias".

g) MIEDO GRAVE O TEMOR FUNDADO.- Obrar en virtud de miedo grave o temor fundado e irresistible de un mal inminente y grave en bienes jurídicos propios o ajenos, siempre que no exista otro medio practicable y menos perjudicial al alcance del agente. "El miedo grave o el temor fundado sólo excluyen el carácter delictuoso del resultado objetivo, cuando el agente ejecuta los hechos ilícitos bajo un estado psicológico que nulifica su capacidad de entender y querer tanto la acción como su resultado".(71) "Las excluyentes de legítima defensa y de miedo grave no pueden coexistir referidas a un solo hecho".(72) "El miedo, desde un punto de vista penal, consiste en un estado psicológico provocado por causas externas de gravedad y de inminentes extremos que, obrando sobre el sujeto que las percibe, producen en su mente una reacción de tal manera intempestiva, que anula su raciocinio". (Séptima Época, Segunda Parte: Vol.13, pág.27. A.D. 4352/69. Angel Caeta Rubio. 5 votos).

(71) TESIS 150. S.C.J.N. Apéndice 1917-1905. Segunda Parte, Primera Sala. pág.320

(72) TESIS 160. S.C.J.N. Apéndice 1917-1905. Segunda Parte. Primera Sala. pág.326. Ver Tesis

h) **ACCIDENTE.**- Causar un daño por mero accidente, sin intención ni imprudencia alguna, ejecutando un hecho ilícito con todas las precauciones debidas. "La excluyente de caso fortuito se configura legalmente cuando a pesar de que la conducta del agente es lícita, cuidadosa y precavida surge el resultado típico, imprevisible por la concurrencia de una causa ajena a la actuación encaminada a producir el hecho".(13)

i) **ERROR INVENCIBLE.**- Realizar la acción y omisión bajo un error invencible respecto de algunos de los elementos que integran la descripción legal, o que por el mismo error estime el sujeto activo que es lícita su conducta. No se excluye la responsabilidad si el error es vencible. Como se ve, se refiere a un error, y éste a su vez, es producto del intelecto, que hace creer que se actúa lícitamente, cuando en verdad no es así. Esto nos lleva a determinar, que la no ignorancia de la ley es mera ficción jurídica. Nadie se atrevería a negar nuestro atraso en conocimientos de esta materia, en forma general, nuestro atraso intelectual y nuestro porcentaje de analfabetismo. Considerando ésto, en relación a las estadísticas oficiales, que asignan a nuestro pueblo una preparación intelectual total de tercer grado de primaria. No cabe duda de que es ficción.

Otra de las circunstancias excluyentes de responsabilidad, es la hipótesis contenida en la fracción II del propio art.15, que hace referencia al trastorno mental o desarrollo intelectual retardado (temporal y permanente). Básicamente se refiere a una ausencia de

(13) TESIS 40. S.C.J.N. Apéndice 1917-1945. Segunda Parte. Primera Sala. pág.109. Ver Tesis

capacidad, de lo cual ya tratamos, y es una circunstancia modificativa por causas externas opuestas al principio de capacidad (imputabilidad). Esta opera de la siguiente manera: Padecer el inculpaado, al cometer la infracción, trastorno mental o desarrollo intelectual retardado que le impida comprender el carácter ilícito de su hecho, o conducirse de acuerdo con esa comprensión, excepto en los casos en que el propio sujeto activo haya provocado esa incapacidad intencional o imprudencialmente.

II.- EXCUSAS ABSOLUTORIAS.- Las excusas absolutorias pueden quedar comprendidas dentro de las excluyentes de responsabilidad penal. Estas excusas, referidas al aspecto negativo de la penalidad, excluyen a la sanción en sí. Por otra parte, ya no poseen el carácter de generales, sino que están particularizadas en forma concreta a situaciones iguales, dentro del propio Código Penal u otras leyes, pero en todo caso, deben de estar legalmente establecidas. Estas excusas funcionan en razón del muy particular sentido que el Estado les asigna, y ello en virtud, como hemos señalado repetidamente, de arrogarse a sí mismo la potestad sancionadora, a la que corresponde lo que pudiéramos llamar "potestad excusatoria". Ahora bien, éstas, que son particularizadas, se encuentran dispersas en todo el ordenamiento penal, esto es, parte general y parte especial.

Analizando gramaticalmente el vocablo "excusa", tenemos que es acción y efecto de excusar o excusarse; motivo o pretexto que se invoca o que se utiliza para eludir una obligación o disculpar alguna omisión. También es excepción o descargo. "Excusar" es exponer o alegar causas o razones para sacar libre a uno de la culpa que se imputa. Por otra parte, tenemos que se consideran sinónimos de excusa": disculpar, perdonar, defender, justificar,

relevar, eximir y dispensar.(14)

Presentaremos algunas de ellas que encontramos y que a nuestro juicio son relevantes, sin menoscabo de la existencia de otras. Ellas son:

- La tentativa no punible, si el sujeto desiste espontáneamente de su ejecución o impide la consumación del delito, no se impondrá pena o medida de seguridad alguna por lo que a éste se refiere, sin perjuicio de aplicarse la correspondiente a otros actos ejecutados u omitidos que constituyan por sí mismos delitos.(art.12 párrafo último).

- La pena de reincidencia en los delitos políticos y cuando el agente haya sido indultado por ser inocente.(art.23).

- Cuando el agente hubiese sufrido consecuencias graves en su persona, que hicieren notoriamente innecesario la imposición de una pena privativa o restrictiva de libertad, el juez podrá prescindir de ella.(art.55).

- Los que en rebelión depongan las armas antes de ser tomados prisioneros y siempre y cuando no hubiesen cometido los siguientes delitos: homicidio, robo, secuestro, despojo, incendio, saqueo u otros, no se aplicará pena.(art.138).

- Los ascendientes, descendientes, cónyuges o hermanos del prófugo, en caso de evasión de presos, ni a sus parientes por afinidad hasta el segundo grado, excepto que hayan propiciado la fuga por medio de violencia en persona o fuerza en las cosas, están exentos de toda sanción. (art.151).

- Al preso que se fugue, sin concierto con

(14) Real Academia Española. *Opus cit.* pág.595. *ORRILA. Opus cit.* pág.199

otro u otros presos ni ejercicio de violencia, no se le aplicará sanción alguna.(art.154).

- Los servidores públicos que porten armas necesarias para el ejercicio de su cargo, en términos de ley (art.160 párrafo segundo). En igual sentido el párrafo final del art.162, extendiéndose a los agentes de la autoridad, en ejercicio de su cargo.

- Los padres que abran o intercepten comunicaciones escritas dirigidas a sus hijos menores de edad, los cónyuges entre sí y los tutores respecto de sus pupilos, por violación de correspondencia, se considera que no obran delictuosamente (art.174).

- En los casos de delitos contra la salud si la cantidad no excede de la necesaria para el consumo propio o inmediato, el adicto o habitual sólo será puesto a la disposición de la autoridad sanitaria (art.194 fracción I). No se aplicará sanción por la simple posesión de medicamentos que contengan sustancias prohibidas, cuya venta al público sea supeditada a requisitos de adquisición, cuando por su naturaleza y cantidad sean las necesarias para tratamiento médico de quien lo posea o de otras personas sujetas a custodia o asistencia (párrafo final, mismo artículo).

- Por falta de querrela del ofendido, si son cónyuges, en caso de peligro de contagio (art.199 bis).

- Los trabajadores coligados en ejercicio de sus derechos constitucionales o de huelga, no cometen el delito de coalición de servidores públicos (art.216).

- La ausencia de querrela por parte ofendida, en el ejercicio indebido del propio derecho (art.226).

- Al que inutilice para circulación, haciendo botones o cualquiera otra cosa, se librará de las

sanciones por falsificación y alteración de monedas (art.237).

- A quien se dedique a un trabajo deshonesto con causa justificada y no tenga malos antecedentes, no se aplicará sanción (art.255 contrario sensu).

- La tentativa punible en los delitos de atentado contra el pudor y el delito mismo no se castigarán, excepto que éste se consume (art.261).

- Ausencia de querrela de la mujer ofendida, de sus padres o de sus representantes legítimos, da lugar a no proceder en contra del estuprador; el matrimonio con la ofendida, cesa la acción (art.263).

- Si el raptor se casa con la ofendida, no ha lugar a proceder en su contra, ni contra sus cómplices, a menos que se declare nulo el matrimonio (art.270).

- La ausencia de querrela en contra del raptor por la mujer ofendida, su marido, quien ejerza la patria potestad o la tutela de la menor o la propia menor, le exime del procedimiento y por ende, de la sanción. (art.271).

- La falta de querrela contra los adúlteros por parte del cónyuge ofendido; si el delito de adulterio no está consumado, no se castigará (no existe en grado de tentativa punible); y el perdón del ofendido anterior a la sentencia, produce la extinción (arts.274,275 y 276).

- La ausencia de querrela por parte del ofendido, por las lesiones señaladas en el art.289.

- Cuando la muerte sea resultado de una causa anterior a la lesión mortal, o que ésta no haya influido, o cuando la lesión se hubiere agravado por causas posteriores, no se considerará el homicidio (art.305).

- No es punible el aborto causado sólo por imprudencia de la mujer embarazada, o cuando el embarazo sea resultado de una violación (art.333). No se sancionará

a quien provoque un aborto, si la mujer embarazada corre peligro de muerte (art.334).

- La falta de querrela por parte agraviada, en abandono de cónyuge (art.337).

- No se aplicará sanción alguna al que cometa difamación e injuria, en los supuestos de las tres fracciones del art.352. En igual sentido al calumniador en los casos previstos por el art.357, error y que sean ciertos los hechos que se imputan. Igualmente, la ausencia de querrela por parte ofendida en los delitos de injuria, difamación o calumnia, excepto en los casos en que se señala en las dos fracciones del art.360.

- Cuando el valor de lo robado no pase de 10 veces el salario (mínimo), sea restituído por el infractor espontáneamente y pague éste todos los daños y perjuicios, antes de que la autoridad tome conocimiento del delito, no se impondrá sanción alguna, si no se ha ejecutado el robo por medio de violencia (art.375).

- No se castigará al que, sin emplear engaño ni medios violentos, se apodera una sola vez de los objetos estrictamente indispensables para satisfacer sus necesidades personales o familiares del momento (art.379).

- En los casos de delitos de fraude, no se procederá contra el agente cuando el libramiento de un cheque sin fondos o sin tener cuenta en la Sociedad Nacional de Crédito correspondiente, no hubiese tenido como fin el procurarse ilícitamente una cosa u obtener un lucro indebido (art.387, fracción XXI).

- La ausencia de querrela por parte ofendida en los delitos de abuso de confianza, daño en propiedad ajena y fraude en los términos legalmente establecidos. El juez podrá prescindir de la imposición de la pena cuando el agente haya reparado los daños y perjuicios causados a los

ofendidos y no exista oposición de cualquiera de éstos (art.399 bis).

- No se aplicará la pena de encubrimiento por ocultación o favorecer la ocultación del responsable, cuando se trate de: ascendientes y descendientes consanguíneos o afines; el cónyuge, la concubina, el concubinario y parientes colaterales por consanguinidad hasta el cuarto grado y por afinidad hasta el segundo grado; y los que estén ligados con el delincuente por amor, respeto, gratitud o estrecha amistad derivados de motivos nobles (art.400 in fine).

III.- EXIMENTES.- El vocablo "eximente" es el participio pasivo de eximir, que exime. "Eximir", nos dice el diccionario, es libertar, desembarazar de cargas, obligaciones, cuidados, culpas, etc... Serán "circunstancias eximentes" las que libran de responsabilidad criminal. Son considerados como sinónimos de "eximente": dispensar, libertar, liberar, relevar, perdonar, exentar, condonar, remitir, exonerar.(15) De acuerdo con ello, tanto éstas como las anteriores son, gramaticalmente hablando, sinónimos. Sin embargo, nosotros les otorgamos una diferencia en nuestro campo. Si las excusas absolutorias son otorgadas por el estado, según dijimos, éstas, pueden ser otorgadas tanto por el ofendido o su representante legítimo y por el Estado, en atención a la forma de procedencia de la persecución, esto es, referidas a la querrela o a la procedencia de oficio. No es difícil entender, que el ofendido por un delito perseguible por querrela de parte ofendida, al no hacer la misma, exime al sujeto activo de su responsabilidad penal. Varios casos al respecto son señalados en el apartado de las excusas,

(15) *Ibidem*.

por lo que nos remitimos a ellos. Cosa diferente ocurre con los delitos perseguibles de oficio, en donde el Ministerio Público, para el no ejercicio de la acción penal, tiene que ajustarse al procedimiento legal previamente establecido.

"El Ministerio Público no ejercerá la acción penal:

I. Cuando la conducta o los hechos de que conozca no sean constitutivos de delito, conforme a la descripción típica contenida en la ley penal; II. Cuando se acredite plenamente que el inculpado no tuvo participación en la conducta o en los hechos punibles, y sólo por lo que respecta a aquel; III. Cuando, aún pudiendo ser delictivos la conducta o los hechos de que se trate, resulte imposible la prueba de su existencia por obstáculo material insuperable; IV. Cuando la responsabilidad penal se halla extinguida legalmente, en los términos del Código Penal; y V. Cuando de las diligencia practicadas se desprenda plenamente que el inculpado actuó en circunstancias que excluyen la responsabilidad penal"(art.137 CFPP). "El Ministerio Público promoverá el sobreseimiento y la libertad absoluta del inculpado, cuando durante el proceso aparezca que la conducta o los hechos no son constitutivos de delito, conforme a la descripción típica contenida en la ley penal; que el inculpado no tuvo participación en el delito que se persigue; que la pretensión punitiva está legalmente extinguida, o que exista en favor del inculpado una causa excluyente de responsabilidad"(art.138 CFPP). Las resoluciones dictadas para estos casos, "producirán el efecto de impedir definitivamente el ejercicio de la acción penal respecto de los hechos que la motiven".(art.139 CFPP). Para producir los efectos señalados, deberá ser expresamente formulado por el Ministerio Público. Esto obedece, fundamentalmente a la obligación general de la autoridad de fundar y motivar todos sus actos, lo que

deberá hacerse, tanto para el ejercicio de la acción penal, como para el desistimiento de la misma.(76)

Cabe distinguir las anteriores de las causas de extinción de la acción y de la pena. Tenemos que "extinguir" es hacer que cesen o que se acaben del todo ciertas cosas que desaparecen gradualmente. "Extinción" será entonces la acción o efecto de extinguir o extinguirse. Estas serán, exclusivamente, las causas expresadas por el Código Penal.

F) EXTINCIÓN DE LA ACCIÓN PENAL Y DE LA PENA.- De acuerdo a lo que indicamos anteriormente, la responsabilidad penal no pasa de la persona y de los bienes del delincuente, excepto en los casos especificados por la ley. También señalamos que la responsabilidad, es la relación de obligación legalmente existente entre el delito y la persona que lo comete (obligación de reparar el daño o pagar daños y perjuicios ocasionados y la obligación de cumplir una pena establecida, aplicada por el juzgador). "El que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres cause daño a otro, está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima"(art.1910 C.C.). La señalamos como una responsabilidad personal, total y absoluta. Pues bien, la responsabilidad ya aludida se extingue por ministerio de ley, en tres formas: una crea la extinción de la acción penal, esto es, la acción ejercida por el Ministerio Público ante un juez competente para iniciar un proceso

(76) Véase al respecto: Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República; su ley reglamentaria y los acuerdos 2/84, 4/84; 5/84 y la circular 4/84 de la Procuraduría General de la República.

penal y se resuelva sobre la responsabilidad del inculpado, con lo cual se extingue la responsabilidad, esto es, quedará libre del proceso indicado; otra crea la extinción de la pena, esto es, el contenido de la sentencia de condena impuesta al responsable de una infracción penal por el órgano jurisdiccional competente, que afecta su libertad, su patrimonio o el ejercicio de sus derechos, extinguiendo en este caso la sanción; y una tercera, que incluye indistintamente la extinción de las dos anteriores. En virtud de lo expresado con respecto de la reparación del daño, ésta obligación se extinguirá exclusivamente, en los casos que expresamente señale la ley, de otra forma, consideramos, es inextinguible. Veamos como operan:

1.- EXTINCION DE LA ACCION PENAL.

a) **PERDON DEL OFENDIDO O LEGITIMADO PARA OTORGARLO.-** El perdón del ofendido o del legitimado para otorgarlo, extingue la acción penal respecto de los delitos que solamente puedan perseguirse por querrela de parte ofendida, si se concede antes de pronunciarse sentencia de segunda instancia y el reo no se oponga. Si hay varios ofendidos y cada uno de ellos pueda ejercer separadamente dicha facultad, el perdón sólo surtirá efectos por lo que hace a quien lo otorga. "El perdón sólo beneficia al inculpado en cuyo favor se otorga", excepto si, el ofendido o legitimado para otorgarlo, hubiese obtenido la satisfacción de sus intereses o derechos, de ser así, beneficiará a todos los inculpados. (art.93 C.P.).

b) **EXISTENCIA DE UNA SENTENCIA ANTERIOR DICTADA EN PROCESO SEGUIDO POR LOS MISMOS HECHOS.-** "Nadie puede ser juzgado dos veces por el mismo delito" (art.23 CPEUM), ya sea que en el juicio se le absuelva o se le condene. "Cuando se hubiese dictado sentencia en un proceso

y aparezca que existe otro en relación con la misma persona y por los mismos hechos considerados en aquél, concluirá el segundo proceso mediante resolución que dictará de oficio la autoridad que esté conociendo" (art.118 C.P.). En caso de que existan dos sentencias sobre los mismo hechos, se extinguirán los efectos de la dictada en segundo término.

II.- EXTINCION DE LA PENA.-

a) RECONOCIMIENTO DE INOCENCIA E INDULTO.-

"El indulto no puede concederse, sino de sanción impuesta en sentencia irrevocable". "No podrá concederse de la inhabilitación para ejercer una profesión o algunos de los derechos civiles o políticos, o para desempeñar determinado cargo o empleo, pues estas sanciones sólo se extinguirán por la amnistía o la rehabilitación". "Cuando aparezca que el sentenciado es inocente, se procederá al reconocimiento de su inocencia, en los términos previstos por el Código de Procedimientos Penales aplicables (en este caso CFPP) y estará a lo dispuesto en el art.49 de este código". Dicho artículo expresa: "La publicación de sentencia se ordenará igualmente a título de reparación y a petición del interesado, cuando éste fuera absuelto, el hecho imputado no constituyere delito o él no lo hubiere cometido". "Podrá concederse indulto, cuando el reo haya prestado importantes servicios a la Nación, tratándose de delitos del orden común, o en el caso a que se refiere el art.57 (derogado). En los delitos políticos queda a la prudencia y discreción del Ejecutivo otorgarlo". El indulto en ningún caso extinguirá la obligación de reparar el daño causado. (Hipótesis de los arts.94 al 98 inclusive).

b) REHABILITACION.-

"La rehabilitación tiene por objeto reintegrar al condenado en los derechos civiles, políticos o de familia que había perdido en virtud de

sentencia dictada en un proceso o en cuyo ejercicio estuviere suspenso". (art.99 C.P.). Respecto del anterior y de éste, remitirse a los artículos 557 al 568 inclusive, para el primero; arts.569 al 576 para ésta, todos del CFPP.

c) CUMPLIMIENTO DE LA PENA O MEDIDA DE SEGURIDAD.- "La pena y la medida de seguridad se extinguen, con todos sus efectos, por cumplimiento de aquellas o de las sanciones por las que hubieren sido sustituidas o conmutadas. Asimismo, la sanción que se hubiese suspendido se extinguirá por el cumplimiento de los requisitos establecidos al otorgarla, en los términos y dentro de los plazos legalmente aplicables" (art.116 C.P.).

d) EXTINCION DE LAS MEDIDAS DE TRATAMIENTO DE INIMPUTABLES.- "Cuando el inimputable sujeto a una medida de tratamiento se encontrare prófugo y posteriormente fuera detenido, la ejecución de la medida de tratamiento se considerará extinguida si se acredita que las condiciones personales del sujeto no corresponden ya a las que hubieran dado origen a su imposición" (art.118 bis C.P.).

III.- EXTINCION DE LA ACCION Y DE LA PENA.-

a) MUERTE DEL DELINCUENTE.- "La muerte del delincuente extingue la acción penal, así como las sanciones que se le hubieran impuesto, a excepción de la reparación del daño, y la de decomiso de los instrumentos con que se cometió el delito y de las cosas que sean efecto u objeto de él". (art.91 C.P.).

b) AMNISTIA.- "La amnistía extingue la acción penal y las sanciones impuestas, excepto la reparación del daño, en los términos de la ley que se

dictare concediéndola, y si no se expresaren, se entenderá que la acción penal y las sanciones impuestas se extinguen con todos los efectos, con relación a todos los responsables del delito" (art.92 C.P.).

c) **VIGENCIA Y APLICACION DE UNA NUEVA LEY MAS FAVORABLE.**- "La ley que suprime el tipo penal o lo modifique, extingue en su caso, la acción penal o la sanción correspondiente, conforme a lo dispuesto en el art.56" (art.117 C.P.). En relación a ello, ya hicimos páginas atrás un breve considerando, por lo que nos remitimos al mismo.

d) **PRESCRIPCION.**- "Por la prescripción se extinguen la acción penal y las sanciones", conforme a lo siguiente:

a) La prescripción es personal y para ella bastará el simple transcurso del tiempo señalado por la ley. Estos plazos se duplicarán para quienes se encuentren fuera del territorio Nacional, si ello es circunstancia que haga imposible integrar la averiguación previa, concluir un proceso o ejecutar una sanción. Esta (la prescripción) surtirá efecto, aunque no la alegue como excepción el acusado. Será suplida de oficio por el juzgador, tan pronto tenga conocimiento de la misma, "sea cual fuere el estado del proceso".

b) Los plazos para la prescripción de la acción penal serán continuos (sin interrupción), consideran el delito con sus modalidades y se contarán:

I. "A partir del momento en que se consumó el delito, si fuera instantáneo".

II. "A partir del día en que se realizó el último acto de ejecución o se cometió la conducta debida, si el delito fuere en grado de tentativa".

III. "Desde el día en que se realizó la última conducta, tratándose de delito continuado".

IV. "Desde la cesación de la consumación en el delito permanente".

c) Los plazos para la prescripción de las sanciones serán igualmente continuos y correrán desde el día siguiente a aquél en que el condenado se sustraiga a la acción de la justicia, si las sanciones son privativas o restrictivas de la libertad, y si no lo son, desde la fecha de la sentencia ejecutoria.

d) La acción penal prescribe en un año, si el delito sólo mereciere multa, si además de esta sanción, mereciere una pena privativa de la libertad o alternativa, se atenderá a la prescripción de la acción para perseguir la pena privativa de la libertad; se observará lo mismo cuando corresponda imponer alguna otra pena o sanción accesoria.

e) La acción penal prescribirá en un plazo igual al término medio aritmético de la pena privativa de la libertad que señala la ley para el delito de que se trate, pero en ningún caso será menor de tres años.

f) La acción penal prescribirá en dos años, si el delito sólo mereciere destitución, suspensión, privación de derecho o inhabilitación, salvo lo previsto en otras normas.

g) Si la ley no previene otra cosa, la acción penal que nazca de un delito que sólo se persiga por querrela del ofendido, o algún otra equivalente, prescribirá en un año, "contado desde el día en que quienes puedan formular la querrela o el acto equivalente, tengan conocimiento del delito y del delincuente, y en tres, fuera de esta circunstancia". Pero si se llena el requisito inicial de querrela y se produce la acción ante los

tribunales, se observarán las reglas para los delitos perseguibles de oficio.

h) Cuando hay concurso de delitos, "las acciones penales que de ellos resulten, prescribirán cuando prescriba la del delito que merezca pena mayor".

i) "Cuando para ejercitar o continuar la acción penal sea necesaria una resolución previa de autoridad jurisdiccional, la prescripción comenzará a correr desde que se dicte sentencia irrevocable".

j) "La prescripción de las acciones se interrumpirá por las actuaciones que se practiquen en averiguación del delito y de los delinquentes, aunque por ignorarse quiénes sean éstos no se practiquen las diligencias contra persona determinada. Si se dejare de actuar, la prescripción empezará a correr de nuevo desde el día siguiente al de la última diligencia". Esto va en contra de lo indicado por el inciso b) anterior.

k) "Si para deducir una acción penal exigiere la ley declaración o resolución de alguna autoridad, las gestiones que con ese fin se practiquen, antes del término señalado en el inciso anterior, interrumpirán la prescripción". (Este texto corresponde al art.112 y el art. precedente a que se refiere, sería el transcrito en el inciso anterior, al que se señala como art.110 en la ley que poseemos, por lo que falta el art.111, amén de que se señalan dos arts.118 además del 118 bis).

l) "Salvo que la ley disponga otra cosa, la pena privativa de la libertad prescribirá en un tiempo igual al fijado en la condena y una cuarta parte más, pero no podrá ser inferior a tres años; la pena de multa prescribirá en un año; las demás sanciones prescribirán en el plazo igual al que deberían durar y una cuarta parte más, sin que pueda ser inferior a dos años;

las que no tengan temporalidad, prescribirán en dos años. Los plazos serán contados a partir de la fecha en que cause ejecutoria la resolución".

m) Si el reo extinguió ya una parte de su sanción, "se necesitará para la prescripción tanto tiempo como el que le falte de la condena y una cuarta parte más, pero no podrá ser menor de un año".

n) "La prescripción de la sanción privativa de libertad sólo se interrumpe aprehendiendo al reo, aunque la aprehensión se ejecute por otro delito diverso. Si se dejare de actuar, la prescripción comenzará a correr de nuevo desde el día siguiente al de la última diligencia. La prescripción de las demás sanciones se interrumpirán, por cualquier acto de autoridad competente para hacerlas efectivas" (véase arts.100 al 115 inclusive del C.P.)

2.- LA RESPONSABILIDAD EN MATERIA AERONAUTICA.- Expuesto en el numeral anterior lo que consideramos cómo funciona en general la responsabilidad en materia penal, nos toca ahora tratar sobre la misma, dirigida ahora a la rama aeronáutica. En este punto veremos la responsabilidad legal y las obligaciones generales que tienen tanto los pilotos aviadores, más exclusivamente el capitán al mando de la aeronave, y los controladores de tránsito aéreo. En virtud de haber hecho ya referencia a los requisitos que dicho personal técnico aeronáutico debe de cumplir para obtener la licencia que le permite el ejercicio de sus funciones, las condiciones legales bajo las cuales dicha licencia se otorga o suspende, revoca, etc.; y los principios que las rigen, partiremos del supuesto de que estamos hablando de personal técnico aeronáutico en funciones. Considerando también, que la actividad aeronáutica en su conjunto, es una actividad compleja, necesariamente tendremos que

exponer en forma breve, aspectos directamente relacionados con los pilotos aviadores y controladores de tránsito aéreo, que permitan de manera indubitable comprender el funcionamiento de la responsabilidad en materia aeronáutica. Hemos decidido dividir su estudio tanto para uno como para los otros y tratar por separado lo correspondiente a cada uno de ellos, dado que su responsabilidad opera en forma distinta.

A) PILOTOS AVIADORES.- Desde nuestro punto de vista, la responsabilidad de los pilotos aviadores, más exclusivamente del capitán al mando de una aeronave, se presenta de tres maneras: la primera de ellas hace referencia, exclusivamente, a la responsabilidad y obligación del comandante de la aeronave legalmente establecida, junto con una eximente de responsabilidad también legalmente establecida; la segunda hace referencia a una corresponsabilidad legalmente establecida entre el comandante de la aeronave y el explotador o propietario de la misma; la tercera, que sería una responsabilidad concurrente, no expresamente contemplada por la ley, pero deducible lógicamente de la misma, que se establece entre el comandante de la aeronave y sus pasajeros.

Veamos la primera de ellas. "El piloto al mando de una aeronave es responsable de la conducción y seguridad de la misma durante el tiempo efectivo de vuelo, y tiene a su cargo la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la tripulación de los pasajeros, del equipaje y de la carga y correo que aquélla transporte. Las responsabilidades y atribuciones que confiere a los comandantes la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos, no podrán ser reducidas ni modificadas por el ejercicio de los derechos y obligaciones que les corresponden conforme a las normas de trabajo" (art.220 LFT.- en igual sentido a la hipótesis

primera de este artículo, la hipótesis segunda del art.321 LVGC, agregando: "Esta responsabilidad se extingue al final del vuelo, cuando el representante de la empresa o cualquiera autoridad competente tome a su cargo la aeronave, los pasajeros, la carga, los equipajes y el correo".).

De las anteriores transcripciones de los artículos citados, se desprende que hay una exclusión expresa del resto del personal de vuelo (copilotos), por lo que ellos, por exclusión legal, no tienen responsabilidad alguna en la conducción y seguridad de la aeronave, ni "la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad" de las personas, efectos y bienes a bordo de la misma; hay que tener presente que jerárquicamente dicho personal depende de las instrucciones que gire el comandante de la aeronave. Dicha responsabilidad que confieren los supuestos de los artículos señalados es total, personal y absoluta a primera vista, pero, según veremos, ésta responsabilidad es compartida aunque en forma limitada. Cabe hacerse notar, que a dicha responsabilidad no corresponde legalmente ninguna autoridad en sentido alguno. El comandante de la aeronave depende técnicamente de su capacidad, habilidad y templanza; controlar pasajeros, sólo de su buen juicio y prudencia. En vuelo está solo. Como atribución únicamente puede registrar "en el libro de bitácora los hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos a bordo durante el vuelo y los pondrá en conocimiento de las autoridades federales competentes del primer lugar de aterrizaje en territorio nacional, o de las autoridades extranjeras competentes y del cónsul mexicano, si el aterrizaje se realiza fuera del país".(art.322 LVGC).

Esta responsabilidad nace también del incumplimiento de las obligaciones especiales determinadas que la ley les impone, así como también de las conductas que efectúen lo

que la ley les prohíbe; muchas de ellas ya han sido expuestas en capítulos anteriores, por lo que las damos por reproducidas; sin embargo señalaremos nuevamente algunas de gran importancia:

a) Cuidar que en la aeronave a su cargo no se transporte pasajeros o efectos ajenos a los intereses del patrón sin el cumplimiento de los requisitos correspondientes, ni artículos prohibidos por la ley, a menos que se cuente con el permiso de las autoridades correspondientes. (El patrón tiene la misma responsabilidad- ver. infra.).

b) Conservar en vigor sus licencias, pasaportes, visas y documentos que se requieren legalmente para el desempeño de su trabajo. Someterse a los exámenes médicos periódicos que prevengan las leyes, los reglamentos y los contratos de trabajo.

c) Someterse a los adiestramientos que establezca el patrón, según las necesidades del servicio, a fin de conservar o incrementar su eficiencia y obtener la capacidad requerida.

d) Planear, preparar y realizar cada vuelo, con estricto apego a las leyes, reglamentos y demás disposiciones dictadas o aprobadas por la SCT y por el patrón. (Ver art.5 RTA).

e) Cerciorarse, antes de iniciar un viaje, de que la aeronave satisface los requisitos legales y reglamentarios, las condiciones necesarias de seguridad (recuérdese que todos ellos son mínimos), y que ha sido debidamente equipada, aprovisionada y avituallada.

f) Observar las indicaciones técnicas que en materia de seguridad de tránsito aéreo boletine el patrón o dicten las autoridades respectivas en el aeropuerto base o en las estaciones foráneas.

g) Dar aviso al patrón, y en su caso, a las autoridades competentes, utilizando los medios de comunicación más rápidos de que disponga, en caso de presentarse en vuelo cualquier situación de emergencia, o cuando ocurra un accidente.

h) Efectuar vuelos de auxilio, búsqueda o salvamento en cualquier tiempo y lugar que se requiera.

i) Tratándose de los pilotos al mando de una aeronave, anotar en la bitácora, con exactitud y bajo su responsabilidad, los datos exigidos por las disposiciones legales relativas y hacer, cuando proceda, la distribución del tiempo de servicio de los demás miembros de la tripulación.

j) Rendir los informes, formular las declaraciones y manifestaciones y firmar la documentación que en relación con cada vuelo exijan las leyes, reglamentos y demás disposiciones aplicables.

k) Poner en conocimiento del patrón al terminar el vuelo los defectos mecánicos o técnicos que adviertan o presuman existen en la aeronave. (Para los incisos anteriores ver: art.237 LFT).

l) Está prohibido a los tripulantes: ingerir bebidas alcohólicas durante la prestación del servicio y en las veinticuatro horas anteriores a la iniciación de los vuelos que tengan asignados; usar narcóticos o drogas enervantes dentro o fuera de sus horas de trabajo, sin prescripción de un especialista en medicina de aviación; ejecutar como tripulante algún vuelo que disminuya sus posibilidades físicas y legales de realizar vuelos al servicio de su patrón. (Véase art.242 LFT. En igual sentido art.7 RTA).

En forma general, las anteriores tratan sobre la responsabilidad de las tripulaciones con respecto a lo que, fundamentalmente, se constituye como obligaciones y

prohibiciones legales repetidas en la mayoría de los reglamentos de la LVGC en la materia.

En sentido más absoluto tenemos lo que expresa la hipótesis primera del art.4 del RTA al decir: "El piloto al mando de la aeronave, manipule o nos los controles, será responsable de que ésta se opere de acuerdo con lo establecido en este reglamento". Asimismo encontramos que "el piloto al mando de la aeronave tendrá autoridad decisiva en todo lo relacionado con ella, mientras esté al mando de la misma". (art.6 RTA).

De acuerdo con todo lo asentado, vemos como por exclusión legal, la responsabilidad en materia aeronáutica no opera para el resto de la tripulación (más específicamente: copilotos). Así tenemos que son legalmente inimputables.

A pesar de ser absoluta, la responsabilidad en materia de aeronáutica tiene establecida por ley las eximentes de la misma. Tenemos que la hipótesis segunda del art.4 del RTA nos indica: "que en caso de emergencia que requiera decisión o acción inmediata el piloto está facultado para desviarse de las disposiciones contenidas en el mismo, hasta donde la seguridad del vuelo lo requiera, pero cuando haya hecho uso de esta medida de emergencia, debe rendir un informe por escrito al representante de la autoridad competente más cercana, en el que explique las causas o razones que tuvo para tomar dicha acción y omitir temporalmente el cumplimiento de lo prescrito". En igual sentido tenemos: "En caso de emergencia que ponga en peligro la seguridad de las personas o de la aeronave, si algún miembro de la tripulación se ve obligado a tomar medidas que infrinjan los reglamentos y procedimientos locales, el piloto al mando de la aeronave notificará sin demora este hecho a la autoridad competente o a sus representantes en la localidad. Si la emergencia ocurre en

el extranjero, el piloto presentará un informe, tan pronto como le sea posible, al departamento de aeronáutica (hoy DGAC), independientemente de lo que proceda de acuerdo con lo establecido por la legislación del país correspondiente" (art.4 ROAC).

Más ampliamente tenemos que "en todos los casos de emergencia, incluyendo las derivadas por falla de comunicación en ambos sentidos, y las no previstas por el presente reglamento (RTA), los pilotos harán uso de su buen juicio en cualquier acción o decisión que tomen, e informarán por escrito a la autoridad competente de las causas que originaron la emergencia y las decisiones tomadas" (art.65 RTA).

Esta exigente de responsabilidad operará, penalmente, en los términos de la fracción V del artículo 15 del código penal (remitirse a lo expuesto en el numeral 1 de este capítulo).

Respecto de la segunda, o sea, la corresponsabilidad legalmente establecida entre el comandante de la aeronave y el explotador o propietario de la misma, tenemos que: "Serán solidariamente responsables el propietario, poseedor u operador de la aeronave con el comandante o piloto de la misma, por cualquiera violación a esta ley y sus reglamentos, resultante de órdenes dictadas por alguno de aquellos" (art.310 LVGC). Ya hemos hecho alusión (ver apartado A "Operaciones de vuelo" del punto 3 capítulo V y punto 3 capítulo VI de este estudio) a algunas de las obligaciones específicas que se señalan para el propietario, poseedor u operador de una aeronave, mismos que compaginan con algunos de los expuestos en los incisos anteriores, sin embargo, aludiremos a continuación a algunas que por su importancia vale la pena destacar, así tenemos:

- los propietarios de las aeronaves serán responsables de los desperfectos que puedan ocasionarse a las áreas de aterrizaje en los casos de aterrizajes de emergencia y el aterrizaje de aeronaves en aeropuertos cuya área de aterrizaje no reúna las características adecuadas para su peso. (décima segunda D-61).

- la empresa podrá rehusarse a transportar: a los pasajeros menores de 12 años sin acompañar; a las personas que por su conducta, estado, condición mental o física requieran alguna ayuda extraordinaria del transportador, causen notoria incomodidad u ocasionen molestias a otros pasajeros o a la tripulación, o que constituyan un peligro o riesgo para sí propios o para otras personas o sus posesiones. (art.25 C-501).

- la empresa tendrá el derecho a examinar el contenido del equipaje que lleve consigo el pasajero, en presencia de éste. Si algún pasajero se niega a permitir ese examen, la empresa queda eximida de su obligación de transportar el equipaje de que se trate (art.30 C-501). Referente al equipaje en semejantes términos el art.29 C-501.

- la responsabilidad de la empresa, respecto de los pasajeros o de su equipaje, sujeta a las disposiciones aplicables de la LVGC, principia en el momento en que aquellos aborden la aeronave o entreguen a la empresa su equipaje, y termina en el momento en que los pasajeros descienden de la aeronave o reciben su equipaje. La empresa queda por lo tanto liberada de responsabilidad por cualquier contingencia anterior o posterior a estos términos (art.41 C-501).

- las operaciones de despegue, aterrizaje o acuatizaje y de arrastre, son de la exclusiva responsabilidad de los propietarios de las aeronaves. La seguridad de las aeronaves en el aeropuerto queda a riesgo

de los propietarios de ellas...(art.58 y 59 RAAC). Además de éstas las señaladas para los mismos en el capítulo II arts.2 al 7; capítulo III arts.8 al 37 y demás del ROAC.

Cabe destacarse la siguiente: "Las empresas concesionarias y permisionarias de servicio público de transporte aéreo, regular y no regular, serán responsables por los daños causados con motivo del transporte: a) por muerte, lesiones o cualquier otro daño causado al pasajero; b) por destrucción o avería de su equipaje de mano; c) por el retraso en el transporte. Para los efectos de esta ley se entenderá que los daños se causaron con motivo del transporte, si son resultado de hechos ocurridos durante el período comprendido desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave, hasta el momento en que ha desembarcado de ella, ya sea a la terminación del viaje previsto en el contrato de transporte o en el caso de un aterrizaje forzoso o accidental" (art.342 LVGC). (Para mayor referencia remítase al capítulo XIII del Libro Cuarto, en sus cuatro secciones, de la LVGC).

Hay que hacer notar también, que aparte de la corresponsabilidad que existe entre el comandante de la aeronave y el propietario de la misma, existe otra, referida a la preparación, planeación y realización de cada vuelo, señalada en el inciso d) anterior, entre el propio comandante de la aeronave y el personal técnico aeronáutico de tierra denominado "despachador de aeronaves", del que tenemos las siguientes obligaciones:

- ayudar a los pilotos al mando de las aeronaves en la preparación de los vuelos y proporcionar toda la información pertinente requerida.

- ayudar al piloto al mando de la aeronave en la preparación de los planes de vuelo; aprobarlos y firmarlos mancomunadamente con el piloto, y tramitarlos en la forma que prescribe el RTA.

- suministrar al piloto al mando de la aeronave, por los medios adecuados, la información necesaria para realizar con seguridad el vuelo.

- en casos de emergencia, seguir los procedimientos reglamentarios.

- en el ejercicio de sus funciones el despachador de aeronaves de transporte evitará tomar cualquier medida incompatible con los procedimientos establecidos por: el control de tránsito aéreo; el servicio de meteorología y el servicio de comunicaciones (art.83 ROAC). (Para mayor referencia ver capítulo VII del mismo reglamento).

La última, que señalamos como una responsabilidad concurrente, deducida lógicamente, por no estar legalmente expresada, la establecemos entre el comandante de la aeronave y sus pasajeros. Para ello nos basamos en la señalada corresponsabilidad y la responsabilidad personal que el comandante tiene y en lo expuesto en el numeral 5 del capítulo VI de este estudio. En virtud de ello, tenemos que, si la tripulación (ahora hacemos referencia a todos los comprendidos en el término) corre un riesgo de trabajo continuo durante el lapso de tiempo conocido como "tiempo de vuelo", es de suponer, por lógica, que los pasajeros a bordo de la misma corran el mismo riesgo. Se señaló ya, que los requisitos que se exigen tanto para el personal de vuelo, de tierra y aeronaves, son requisitos mínimos, nos preguntamos. ¿cómo podría un piloto aviador al correr un riesgo al volar, garantizar a sus pasajeros una "plena seguridad" en virtud de los requisitos mínimos que operan en materia aeronáutica?, ¿podría garantizárselo a sí mismo?. Consideramos que no. Teniendo en cuenta que un piloto es un ser humano, con sus virtudes y desventajas que ello tiene, no puede hacerlo; sabiendo que sobre la aeronave inciden fenómenos físicos, de los cuales se hace

uso, pero no se controlan, determinamos que volar es un riesgo para todos. Y este riesgo aceptado o no, consciente o no, es un riesgo que aceptamos todos tácita o expresamente al volar. (recuérdese que se celebra un contrato de transporte).

Considerando que es la ley la que impone los propios requisitos mínimos a satisfacer, ¿cómo es posible que exija una responsabilidad absoluta?. La ley misma, no en forma expresa, pero si tácitamente, lo considera un riesgo; sería un riesgo necesario por los beneficios que dicha actividad arroja (beneficios de orden económico); de no ser así, no se exigiría legalmente la suscripción de seguros que cubran la responsabilidad de daños causados por un accidente, luego entonces, los accidentes de aviación necesitan un tratamiento lógico-jurídico acordes con la realidad, dado que suceden, en relación con las consideraciones de riesgo corrido.

B) CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO.- En el punto 2 del capítulo V de este estudio delimitamos los servicios de tránsito aéreo, el tránsito aéreo se "ajustará a las siguientes reglas:

1. Es atribución de la SCT el control del tránsito aéreo y de los servicios de meteorología, de telecomunicaciones aeronáuticas y de ayudas a la navegación aérea. En ejercicio de esta atribución dictará las medidas que sean necesarias para la mayor seguridad y eficiencia de la navegación aérea, con el fin de proteger la vida humana y la propiedad. Puede en su caso, otorgar concesiones o permisos para la prestación de dichos servicios, a organismos técnicos que tendrán el carácter de auxiliares o conexos de las vías de comunicación y se considerarán de interés público.

II. El uso de los servicios de control de tránsito aéreo, de telecomunicaciones aeronáuticas, de información meteorológica y de ayuda a la navegación aérea, es requisito de seguridad de obligatorio cumplimiento para todas las aeronaves. Dichos servicios se pondrán a disposición de quienes operen las aeronaves sobre bases, condiciones y tarifas aprobadas por la SCT.

III. La SCT dictará las medidas que estime necesarias para ampliar y modernizar la red de instalaciones auxiliares de la navegación aérea y vigilará que las empresas de servicio público y los permisionarios de servicio privado, cumplan en todo tiempo con los requisitos de seguridad que establecen esta ley y sus reglamentos.

IV. Las operaciones por parte de aeronaves militares en las aerovías, en las zonas de control de tránsito aéreo o en los aeródromos civiles quedarán sujetas a las disposiciones sobre tránsito aéreo contenidas en esta ley y sus reglamentos. Las infracciones que se cometan durante dichas operaciones serán comunicadas a la SDN. (Texto del art.326 LVGC). Con ello queda delimitada la responsabilidad de la SCT en materia aeronáutica, por lo que se refiere a los servicios de tránsito aéreo, meteorología, telecomunicaciones y ayudas a la navegación aérea. También se corrobora todo lo asentado con anterioridad respecto de cada uno de las fracciones transcritas.

Ahora bien, si los servicios de tránsito aéreo, de entre los demás servicios mencionados, es responsabilidad de la SCT y como ya vimos, el servicio respectivo hace referencia también a la persona física que lo presta, denominada "controlador", la responsabilidad es de orden semejante. Así tenemos que "El control de tránsito aéreo será responsable de garantizar que el movimiento de las

aeronaves controladas, se efectúe en forma segura, ordenada y expedita, para cuyo fin se deberán proporcionar las instrucciones necesarias para la separación adecuada entre: vuelos IFR operando dentro de espacio aéreo controlado; vuelos VFR e IFR operando dentro de porciones determinadas de espacio aéreo controlado; y además de las instrucciones a que aluden las anteriores, se proporcionará a los pilotos la información adicional que ayude a la seguridad de los vuelos, cooperando con ellas de acuerdo con las circunstancias y urgencia del caso" (art.102 RTA). El término "control de tránsito aéreo" que se menciona (o sea: servicio establecido para facilitar el movimiento seguro, ordenado y rápido del tránsito aéreo); está en su acepción neutra, sin hacer diferencia a los servicios que presta el Estado o al controlador, específicamente, a pesar de estar incluidos en el capítulo V "Servicios de Tránsito Aéreo" del RTA, por lo que consideramos que es aplicable tanto a uno como a otro. (Ver clasificación de los servicios de tránsito aéreo. Capítulo V de este estudio). Así lo parece indicar el texto del artículo 103 del mismo ordenamiento (RTA) al decir: "Para que los servicios de control de tránsito aéreo puedan desempeñar sus funciones en forma efectiva, todo el personal encargado de estaciones radioaeronáuticas está obligado a: transmitir con rapidez, textualmente las órdenes o autorizaciones que el personal encargado del control les encomiende (aquí se refiere a controladores); reexpedir textualmente y con rapidez, los informes o solicitudes de los pilotos dirigidos al control de tránsito aéreo (de área, aproximación o aeródromos, según se trate); y cooperar con dichos servicios en todo lo concerniente a la seguridad de las operaciones aéreas".

Al parecer la ley y sus reglamentos al hacer referencia al control de tránsito aéreo, establece una sinonimia entre dicho servicio que le es atribuido, y el

servicio personal que presta el controlador, lo cual a nuestro parecer, debe tener un trato diferente, pero como se verá más adelante, no sucede así. Considerando, por una parte, que el servicio es atribución de la SCT, ésta lo presta a través de otra dependencia denominada SENEAM, quien a su vez, hace uso de personas físicas para el cumplimiento de esa atribución; por otra parte, dicha persona física es un trabajador que presta sus servicios (de trabajo) en términos de ley, por poseer una licencia que lo faculta y un nombramiento que lo autorice, siendo responsable de su propio desempeño; de ello, se aplicarán las normas generales de trabajo contenidas en la LFTSE. El acuerdo quinto del Acuerdo Presidencial que crea el órgano desconcentrado SENEAM dice: "SENEAM contará con un director general y dispondrá del personal técnico y administrativo necesario para el desempeño de sus funciones,...el que prestará sus servicios de acuerdo con las condiciones generales de trabajo y las especiales que sean pertinentes para garantizar su cumplimiento...". Por lo que se refiere a su esfera de responsabilidad general y especial se atenderá a dichas condiciones. (Véase nota 2 capítulo V).

Para poder cumplir con su responsabilidad, el control de tránsito aéreo "deberán proporcionar las instrucciones necesarias", éstas tienen el carácter de "autorizaciones", así tenemos que "las autorizaciones o permisos de tránsito aéreo son de observancia obligatoria para los pilotos al mando de las aeronaves, pero se podrá solicitar y obtener si es factible, un permiso enmendado" (art.106 RTA). Dichas autorizaciones o permisos "expedidos por dependencias de control de tránsito aéreo, autorizan a las aeronaves para que efectúen su vuelo con respecto del tránsito aéreo conocido, y no eximen al piloto al mando de la aeronave de su responsabilidad en caso de que viole las reglas y disposiciones que sean aplicables" (art.104 RTA).

Continuando, "las autorizaciones o permisos se basarán en condiciones conocidas que afecten la seguridad de las operaciones aéreas y que incluirán, no solamente a las aeronaves en vuelo y en operación en el área de maniobras sobre las cuales se está ejerciendo el control; sino además, todo el movimiento de vehículos y demás obstáculos no instalados permanentemente en el área de maniobras de que se trate" (art.105 RTA).

Se menciona que "cuando las dependencias de control de tránsito aéreo estimen que no es posible atender más tránsito del que se ha aceptado, para un período de tiempo y lugar determinado, tendrán la obligación de notificarlo a las demás dependencias de control de tránsito que estén involucradas, a los pilotos al mando de las aeronaves que se dirijan al lugar en cuestión, y a los operadores, de las demoras que se esperan o de las restricciones que se impondrán" (art.107 RTA).

La exigente de responsabilidad para los controladores de tránsito aéreo se presenta de dos formas: una hace referencia al tránsito aéreo no conocido o fuera de control efectivo, y otra se presenta en el texto contenido por el art.112 del RTA al decir: "El personal de las diferentes dependencias de control de tránsito aéreo, mantendrán una estrecha y completa coordinación para atender los casos de emergencia (y demás casos diríamos nosotros) y harán uso de su mejor criterio, para proporcionar seguridad a las operaciones aeronáuticas".

Repasemos de nuevo los conceptos de "servicio de control de tránsito aéreo", "dependencias de tránsito aéreo" y "controlador de tránsito aéreo", amén de lo expresado en el punto 2 del capítulo V de este estudio. Así tenemos que: "SERVICIO DE CONTROL DE TRANSITO AEREO: servicio suministrado para permitir el movimiento seguro, ordenado y expedito del tránsito aéreo. Incluye los

servicios de control de tránsito de aeródromo, aproximación y área". (Para estos conceptos, remitirse a la parte especial de definiciones). "DEPENDENCIA DE CONTROL DE TRANSITO AEREO: expresión genérica que se aplica según el caso, a los centros de control de área, oficinas de control de aproximación o torres de control de aeródromos". "CONTROLADOR: persona debidamente autorizada que proporciona servicio de control de tránsito aéreo". Así el servicio que proporciona el Estado, que es a su vez proporcionado por el controlador, deviene para ambos en la misma responsabilidad; no así por lo que toca a las "dependencias", claramente diferenciadas, que deben de tener su reglamento de operación (hasta la fecha no existen). Ahora bien, la responsabilidad es exigida legalmente sólo al controlador, pues como ya se vio las instrucciones del Estado son inimputables.

CAPITULO X

NOTAS.

1.- Son personas morales: I. La Nación, los Estados y los Municipios; II. Las demás corporaciones de carácter público reconocidas por la ley; III. Las sociedades civiles o mercantiles; IV. Los sindicatos, las asociaciones profesionales y las demás a que se refiere la fracción XVI del artículo 123 de la Constitución Federal; V. Las sociedades cooperativas y mutualistas, y VI. Las asociaciones distintas de las enumeradas que se propongan fines políticos, científicos, artísticos, de recreo o cualquiera otro fin lícito, siempre que no fueren desconocidas por la ley. (art.25 CC.).

"Las personas morales se conocen también con las denominaciones de civiles, colectivas, incorporales, jurídicas, ficticias, sociales y abstractas".(1)

2.- INCAPAZ: (adjetivo) que no tiene capacidad o aptitud para una cosa//2. falta de talento//3. que no tiene cumplida personalidad para actos civiles, o que carece de aptitud legal para una cosa determinada.

INCAPACIDAD: Falta de capacidad para hacer, recibir o aprender una cosa//2. rudeza, falta de entendimiento//3.carencia de aptitud legal para ejecutar válidamente determinados actos, o para obtener determinados oficios públicos.

INCAPACITADO, DA: Participio pasivo de incapacitar.- Dícese, especialmente en el orden civil, de los locos, pródigos, sordomudos, iletrados y reos que sufren pena de interdicción.

(1) De Pina. Opus cit. pág. 383

INCAPACITAR.— (de incapaz). Decretar la falta de capacidad civil de personas mayores de edad//2. decretar la carencia, en una persona, de las condiciones legales para un cargo público.(2)

3.—Además de lo señalado en el segundo párrafo del presente capítulo, tenemos:

CULPA: Falta más o menos grave, cometida a sabiendas y voluntariamente.

CULPABILIDAD: Calidad de culpable.

CULPABLEMENTE: Con culpa; de modo que deba imputarse a culpa.

INCULPABILIDAD: Exención de culpa.

INCULPABLEMENTE: Sin culpa; de modo que no se puede culpar.

INCULPADO, DA: Inocente, sin culpa.

Nos encontramos que tienen los siguientes sinónimos:

CULPA: Delito, falta, pecado-*causa*, responsabilidad.

CULPAR: Acusar, inculpar, sindicar, imputar, atribuir, achacar, responsabilizar.

CULPABLE: Delincuente, criminal, reo, culpado-*responsable*.

INCULPABILIDAD: Inocencia

INCULPADO: Inocente, sin culpa-*acusado*, reo, procesado.

INCULPAR: Acusar, culpar, imputar, incusar.

También tenemos:

INCULPACION: Manifestación mediante la cual se atribuye a persona determinada la comisión de un acto delictivo.//*acusación*.

INCULPADO: Persona sobre la que pesa una inculpación.(3)

4.— **CAPACIDAD JURIDICA:** Aptitud e idoneidad para ser sujeto

(2) Real Academia Española. *Opus cit.*

(3) Real Academia Española; OHMIA; De Pina. *Opus cit.*

de relaciones de esta naturaleza.(4)

CAPACIDAD: Aptitud para adquirir un derecho, o para ejercerlo y disfrutarlo.

"A la capacidad se le estudia desde dos aspectos diferentes: la de goce y la de ejercicio. X la capacidad de goce es un atributo de la personalidad que se adquiere con el nacimiento y se pierde con la muerte en virtud de la cual una persona puede ser titular de derechos y obligaciones. La capacidad de ejercicio es la aptitud que requieren las personas para ejercitar por sí mismas sus derechos y cumplir sus obligaciones; se adquiere con la mayoría de edad o con la emancipación y se pierde junto con las facultades mentales ya sea por locura, idiotismo, imbecilidad o muerte. Los sordomudos que no sepan leer y escribir, los ebrios consuetudinarios y los que hacen uso de drogas enervantes también carecen de capacidad de ejercicio (art.450 CC.)". (DJM). "La capacidad de ejercicio, para los efectos de los actos jurídicos, tiene un doble aspecto: la capacidad general requerida para la realización de cualquier tipo de actos jurídicos y la capacidad especial como la aptitud requerida a determinadas personas en la realización de actos jurídicos específicos". "Las personas morales gozan también de una capacidad de goce y ejercicio, que adquieren al momento de constituirse como tales, sin embargo, su capacidad no es total (plena), pues, por lo regular se ven afectadas con ciertas limitaciones. Al respecto se encuentran limitadas por el objeto de su institución y por la naturaleza de su estatuto (arts.26,27,28 CC).

Pero como vemos, la definición de capacidad jurídica nos indica "ser sujeto de relaciones de esta naturaleza".

(4) De Fisz. Opm. cit. pág. 134

Al respecto tenemos que el vocablo "relaciones" hace referencia a: "Conexión, correspondencia, trato, comunicación de una persona con otra". Ahora bien, la "capacidad jurídica" a que alude el art.22 CC. es la capacidad de goce, una capacidad restringida y no a la capacidad plena a la que parece hacer alusión. El replanteamiento de dicho artículo podría ser: "La capacidad jurídica de las personas físicas se adquiere: la de goce, por el nacimiento; la de ejercicio, por la mayoría de edad o la emancipación; ambas se pierden por la muerte; pero desde el momento en que un individuo (aquí preferimos la expresión ser) es concebido, entra bajo la protección de la ley y se le tiene por nacido para los efectos declarados en el presente código".

5.-IMPRUDENCIA: Falta de prudencia.

PRUDENCIA: Una de las cuatro virtudes cardinales, que consiste en discernir y distinguir lo que es bueno o malo, para seguirlo o huir de ello//2.Templanza o moderación// 3.discernimiento, buen juicio//4. Cautela, circunscripción, precaución.

IMPRUDENCIA: Temeridad, descuido, ligereza, irreflexión, error, impremeditación.(5)

(5) Real Academia Española; OBNIA. Opus cit.

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

En relación con todo lo tratado y expuesto, procedemos a formular nuestras conclusiones al respecto:

I.- A primera vista nos parece como necesario la integración de los Reglamentos de la Ley de Vías Generales de Comunicación en materia aeronáutica, en un sólo ordenamiento estructurado, que permita, en mejor forma, tener acceso y obtener un menor conocimiento de la ley, sin necesidad de ser especialista ni en derecho ni en aeronáutica; asimismo, que en dicho ordenamiento se evite la repetición constante de principios y preceptos.

II.- No estaría de más, que la autoridad administrativa actualizara la reglamentación o adoptara la ya existente de la OACI, de la cual somos parte, que ha realizado estudios conjuntos con la Federal Aviation Administration de los Estados Unidos de Norteamérica, manteniendo su reglamentación al día en los avances tecnológicos de la materia, lo cual, por el exiguo presupuesto que a esto se designa en nuestro país, las autoridades no lo pueden hacer y no lo hacen.

III.- Bueno sería también, que la propia ley definiera los conceptos "accidente", "incidente" y "normalidad", y no dejar como hasta ahora, a una interpretación autoritaria en aras de su "especialidad", lo que da motivo de constantes abusos. Lo mismo sería aplicable en relación a los exámenes médicos periódicos que se efectúan.

IV.- Consideramos necesario, al igual que se indica en las licencias de pilotos, que en las de los

controladores de tránsito aéreo se indicara el límite de su capacidad en relación al tráfico que individualmente puede garantizar el mismo; esto sin menoscabo de que la autoridad competente establezca más sectores de control para los aeropuertos donde el volumen de tráfico sea de gran afluencia; y para limitar la responsabilidad que el propio personal tiene en el ejercicio de sus funciones, que como dijimos, al igual para los pilotos, es excesiva e irracional.

V.- En caso de un accidente, incidente o normalidad, los pilotos y controladores de tránsito aéreo en ellos involucrados, son "suspendidos" en sus funciones y labores, sin tener acceso formal a las investigaciones correspondientes, concediéndoseles, graciosamente, sólo la posibilidad de argüir por escrito, esto es, exponer en su favor, sin contar con los medios de prueba necesarios para ello, para dar por existente el derecho de "audiencia", en un procedimiento netamente inquisitorio, más aún, cuando la autoridad ya ha tomado decisión al respecto. Luego pues, no hay transparencia ni legalidad plena en dicha investigación, con lo cual se generan abusos. Ahora, en virtud de ello, normalmente, los involucrados, sufren en su perjuicio la falta mínima de respeto a sus garantías, facilitándose ello por un total desconocimiento de las mismas, siendo tratados como delincuentes, sin tomar en cuenta que el resultado, es sólo consecuencia del ejercicio de su derecho de trabajo: lo que desarrollan es un trabajo.

VI.- Con respecto al delito y la responsabilidad derivados de un accidente de aviación, salvo prueba en contrario, los mismos tendrán el carácter de accidental, operando las circunstancias excluyentes de responsabilidad específicas al caso de que se trate. Si en la investigación

correspondiente, apareciera que el piloto al mando de una aeronave o el controlador de tránsito aéreo, no se ajustaron en términos absolutos a los procedimientos establecidos para ellos, excepto en los casos de excepción tratados, el resultado de la conducta delictiva será plenamente intencional, dado que la voluntad se guía en ese sentido.

VII.- Respecto de la existencia de un delito y de su presunta responsabilidad, derivada de la investigación técnica correspondiente, deberá ajustarse a la prelación lógica que la propia ley establece. Tomar en cuenta las condiciones personales del inculpado (art. 52 del C.P.) y las circunstancias en que sucedieron los hechos, agotar las investigaciones y conclusiones de carácter técnico, para dejar perfectamente establecidas las causas que originaron el hecho y la responsabilidad correspondientes, con exactitud precisas, que no queden en una simple presunción.

VIII.- Para terminar, y en virtud de lo tratado, creemos que el presente estudio cumple con el objetivo propuesto de hacer una exposición razonada de la ley, en forma general, para de ahí partir hacia la solución de un caso concreto, haciendo un análisis exhaustivo de las condiciones específicas y circunstancias en que un accidente de aviación se dé.

B I B L I O G R A F I A .

- 1.- Acosta Romero, Miguel. TEORIA GENERAL DEL DERECHO ADMINISTRATIVO. México. UNAM. 1975. 2ª Ed.
- 2.- ----- TEORIA GENERAL DEL DERECHO ADMINISTRATIVO. México. Porrúa, S.A. 1986. 7ª Ed.
- 3.- Aquino, Sto. Tomás de, . SUMA TEOLOGICA. Madrid. ESPASA-CALPE. 1966. 7ª Ed.
- 4.- Arellano García, Carlos. DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO. México. Porrúa, S.A. 1983 1ª Ed. 2 tomos.
- 5.- Beccaria, César Bonesana, Marqués de, . TRATADO DE LOS DELITOS Y DE LAS PENAS. México. Porrúa, S.A. 1985. 6ª Ed.
- 6.- Burgoa Orihuela, Ignacio. DERECHO CONSTITUCIONAL MEXICANO. México. Porrúa, S.A. 1985. 6ª Ed.
- 7.- ----- DICCIONARIO DE DERECHO CONSTITUCIONAL GARANTIAS Y AMPARO. México. Porrúa, S.A. 1984. 1ª Ed.
- 8.- ----- EL JUICIO DE AMPARO. México. Porrúa, S.A. 1979. 14ª Ed.
- 9.- ----- LAS GARANTIAS INDIVIDUALES. México. Porrúa, S.A. 1978. 11ª Ed.
- 10.- Carrancá y Trujillo, Raúl. DERECHO PENAL MEXICANO. (PARTE GENERAL). México. Porrúa, S.A. 1976. 11ª Ed.
- 11.- Castellanos Tena, Fernando. LINEAMIENTOS ELEMENTALES DE DERECHO PENAL. México. Porrúa, S.A. 1988. 25ª Ed.
- 12.- Costa, Fausto. EL DELITO Y LA PENA EN LA HISTORIA DE LA FILOSOFIA. México. UTEHA. 1953. 1ª Ed.
- 13.- De Pina, Rafael; De Pina Vara, Rafael. DICCIONARIO DE DERECHO. México. Porrúa, S.A. 1986. 14ª Ed.

- 14.- De Pina Vara, Rafael. DICCIONARIO DE LOS ORGANOS DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL. México. Porrúa, S.A. 1983. 1ª Ed.
- 15.- Díaz de León, Marco Antonio. DICCIONARIO DE DERECHO PROCESAL PENAL. México. Porrúa, S.A. 1986. 1ª Ed. 2 tomos.
- 16.- Dorantes Tamayo, Luis. ¿QUE ES EL DERECHO?. México. UTEHA. 1977. 2ª Ed.
- 17.- Fagothey, Austin. ETICA, TEORIA Y APLICACION. México. Interamericana, S.A. de C.V. 1987. 5ª Ed.
- 18.- Fraga, Gabino. DERECHO ADMINISTRATIVO. México. Porrúa, S.A. 1970. 18ª Ed.
- 19.- García Domínguez, Miguel Angel. LAS MULTAS ADMINISTRATIVAS FEDERALES Y SU IMPUGNACION. México. UNAH. 1985. 1ª Ed.
- 20.- Gutiérrez Saenz, Raúl. INTRODUCCION A LA ETICA México. Esfinge, S.A. 1977. 10ª Ed.
- 21.- Instituto de Investigaciones Jurídicas. DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO. México. Porrúa, S.A. UNAH. 1987. 2ª Ed. 4 tomos.
- 22.- Jiménez de Asúa, Luis. LA LEY Y EL DELITO. Buenos Aires. Sudamericana. 1976. 7ª Ed.
- 23.- Jiménez Huerta, Mariano. DERECHO PENAL MEXICANO. México. Porrúa, S.A. 1977. 2ª Ed. Tomo I.
- 24.- Kaplan, Morton A. y Katzenbach, Nicholas de B. FUNDAMENTOS POLITICOS DEL DERECHO INTERNACIONAL. México. Limusa-Wiley, S.A. 1965. 1ª Ed.
- 25.- Kelsen, Hans. TEORIA PURA DEL DERECHO. UNAH. 1986. 5ª Ed.
- 26.- ----- TEORIA PURA DEL DERECHO. Buenos Aires EUDEBA. 1970. 9ª Ed.
- 27.- Lanz Duret, Miguel. DERECHO CONSTITUCIONAL MEXICANO. México. C.E.C.S.A. 1977. 4ª Impresión.

- 28.- Larroyo, Francisco. LA LOGICA DE LAS CIENCIAS. México. Porrúa, S.A. 1967. 16ª Ed.
- 29.- Maritain, Jaques. EL ORDEN DE LOS CONCEPTOS. Buenos Aires. Club de lectores. 1962
- 30.- Olivera Toro, Jorge. MANUAL DE DERECHO ADMINISTRATIVO. México. Porrúa, S.A. 1976. 4ª Ed.
- 31.- Omnia. DICCIONARIO DE SINONIMOS CASTELLANOS. México. Pax. 1972. 6ª Ed.
- 32.- Padilla, José R. SINOPSIS DE AMPARO. México. Cárdenas. 1986. 2ª Reimpresión.
- 33.- Pavón Vasconcelos, Francisco. IMPUTABILIDAD E INIMPUTABILIDAD. México. Porrúa, S.A. 1983. 1ª Ed.
- 34.- Porte Petit Candaudap, Celestino. APUNTAHIENTOS DE LA PARTE GENERAL DE DERECHO PENAL. México. Regina de los Angeles, S.A. 1973. 2ª Ed.
- 35.- Real Academia Española. DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. Madrid. ESPASA-CALPE, S.A. 1970. 19ª Ed.
- 36.- Rodríguez Hanzanera, Luis. PENOLOGIA. México. UNAH-SUA 1983.
- 37.- Seara Vázquez, Modesto. DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO. México. Porrúa, S.A. 1971. 3ª Ed.
- 38.- Sepúlveda, César. DERECHO INTERNACIONAL. México. Porrúa, S.A. 1986. 15ª Ed.
- 39.- Serra Rojas, Andrés. DERECHO ADMINISTRATIVO. México. Porrúa, S.A. 1977. 8ª Ed.
- 40.- Sorensen, Max. MANUAL DE DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO México. F.C.E. 1985. 3ª Reimp.
- 41.- Tena Pamírez, Felipe. LEYES FUNDAMENTALES DE MEXICO 1908-1985. México. Porrúa, S.A. 1985. 13ª Ed.
- 42.- ----- DERECHO CONSTITUCIONAL MEXICANO. México. Porrúa, S.A. 1977. 15ª Ed.
- 43.- Terán, Juan Manuel. FILOSOFIA DEL DERECHO. México. Porrúa, S.A. 1983. 9ª Ed.

LEGISLACION CONSULTADA.

1. *Apéndice 9 del Reglamento de Tránsito Aéreo.*
(D.O. 31 de julio de 1979).
2. *Circular 501 dirigida a los concesionarios y permisionarios de servicios públicos de Transporte Aéreo Nacional.*
(D.O. 24 de enero de 1964).
3. *Código Civil para el Distrito Federal en materia común, y para toda la República en materia federal.*
(D.O. 26 de marzo de 1928).
4. *Código Federal de Procedimientos Penales.*
(D.O. 30 de agosto de 1934).
5. *Código Penal para el Distrito Federal en materia de fuero común, y para toda la República en materia de fuero federal.*
(D.O. 14 de agosto de 1931).
6. *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.*
(5 de febrero de 1917).
7. *Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al auxilio y salvamento de las aeronaves, o por las aeronaves en el mar.*
(D.O. 22 de abril de 1952).
8. *Convención sobre Aviación Comercial.*
(D.O. 3 de junio de 1929).
9. *Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea.*
(D.O. 14 de abril de 1928).
10. *Convenio provisional de Aviación Civil Internacional.*
(D.O. 12 de septiembre de 1942).
11. *Decreto, con sus reformas, que reglamenta los arts. 311, 316, 317 y 351 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.*
"Vuelos y Aterrizajes".
(D.O. 10 de enero de 1942).

12. Decreto que crea al Organismo Público Descentralizado. "Aeropuertos y Servicios Auxiliares".
(D.O. 12 de junio de 1965).
13. Decreto que crea la "Dirección General de Aeronáutica - Civil".
(D.O. 23 de septiembre de 1952).
14. Decreto que reglamenta los Vuelos y Aterrizajes de Aviones.
(D.O. 26 de enero de 1942).
15. Decreto por el que se fija una nueva tarifa para el cobro de los servicios de aterrizaje, iluminación de pistas y calles de rodaje, iluminación de plataformas de estacionamiento para embarque y desembarque de aeronaves en los aeródromos oficiales.
(D.O. 16 de octubre de 1961).
16. Ley Federal del Trabajo.
(D.O. 1 de abril de 1970).
17. Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado.
(D.O. 28 de diciembre de 1963).
18. Ley que crea los Consejos Tutelares para Menores Infractores del Distrito Federal.
(D.O. 2 de agosto de 1974).
19. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
(D.O. 29 de diciembre de 1976).
20. Ley de Vías Generales de Comunicación.
(D.O. 19 de febrero de 1940).
21. Reglamento de Administración Aeroportuaria.
(D.O. 16 de junio de 1975).
22. Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles.
(D.O. 15 de noviembre de 1951).
23. Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.
(D.O. 28 de diciembre de 1957).
24. Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles.
(D.O. 22 de noviembre de 1950).

25. *Reglamento de Telecomunicaciones Aeronáuticas y Radio-ayudas para la Navegación Aérea.*
(D.O. 25 de noviembre de 1950).
26. *Reglamento de Tránsito Aéreo.*
(D.O. 30 de julio de 1975).
27. *Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano.*
(D.O. 25 de octubre de 1951).
28. *Reglamento del Servicio Meteorológico Aeronáutico.*
(D.O. 1 de diciembre de 1950).
29. *Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.*
(D.O. 18 de julio de 1977).
30. *Reglamento para la Búsqueda y Salvamento e Investigación de Accidentes Aéreos.*
(D.O. 28 de noviembre de 1950).
31. *Reglamento sobre Inspección, Seguridad y Policía de la Navegación Aérea Civil.*
(D.O. 16 de noviembre de 1979).

**ESTE LIBRO SE TERMINO DE ELABORAR EL DIA
15 DE ABRIL DE 1990, EN EL SEMINARIO DE
"DERECHO PENAL" DE LA FACULTAD DE DERECHO
DE LA U.N.A.M., BAJO LA ASESORIA DE LA
C. LIC. IRMA GRISELDA AMUCHATEGUI REQUENA.**