

**LO ILICITO EN EL DERECHO AERONAUTICO**

**POR MARIO JAIME PALACIOS  
LICENCIADO EN DERECHO**

**T E S I S  
PARA SUSTENTAR EL EXAMEN FINAL  
DEL DOCTORADO EN DERECHO  
EXAMEN DE GRADO**

**FACULTAD DE DERECHO  
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

**1973**

**1028**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



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

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

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

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

A LA MEMORIA DE MI SEÑOR PADRE

RICARDO JAIME CAMPOS.

A MI SEÑORA MADRE

ROSA PALACIOS VIUDA DE JAIME

A MIS HERMANOS

DOCTOR ARMANDO JAIME PALACIOS  
+HUMBERTO JAIME PALACIOS  
LICENCIADO RUBEN JAIME PALACIOS  
ESTHER JAIME PALACIOS

A MI ESPOSA

ESTHER ALARID DE JAIME

A MIS HIJOS

DR. HUMBERTO JAIME ALARID  
+ESTHER JAIME ALARID  
ING. CIVIL. RODOLFO JAIME ALARID  
ING. QUIMICO. MARIO JAIME ALARID  
PASANTE DE DERECHO ARMANDO JAIME ALARID  
+EDUARDO JAIME ALARID  
FRANCISCO GUILLERMO JAIME ALARID  
MARCELA JAIME ALARID

A MIS NIETOS

ROSA MARIA JAIME VILLASEÑOR  
RICARDO JAIME GONZALEZ  
HUMBERTO JAIME VILLASEÑOR

A MIS INOLVIDABLES MAESTROS DE LA -  
FACULTAD DE DERECHO.

A LA MEMORIA DEL SEÑOR GENERAL

ROBERTO BAUDOUIN ARCOS

PERSONA QUE ME BRINDO SU PROTECCION, -  
CUANDO SE ENTERO QUE INICIABA ESTUDIOS  
PREPARATORIOS.

AL SEÑOR GENERAL Y DOCTOR

OCTAVIO VEJAR VAZQUEZ

POR SUS SABIOS CONSEJOS ORIENTADORES -  
EN LA ELABORACION DE ESTE TRABAJO DE -  
TESIS. CON PROFUNDO AGRADECIMIENTO.



# I N D I C E

Págs.

INTRODUCCION	1
CAPITULO PRIMERO	6
CONSIDERACIONES SOBRE EL ESPACIO AEREO.	
1. El problema de la condición jurídica del espacio.....	6
2. Naturaleza del derecho del Estado en el espacio aéreo....	17
a. Tesis de la libertad del espacio aéreo .....	17
b. Tesis de la soberanía del Estado particular .....	18
c. Tesis de la división del espacio aéreo en zonas .....	20
d. Teoría del profesor JOHN C. COOPER .....	21
e. Teoría del doctor CHRISTOPHER SHAWCROSS .....	21
f. Teoría del doctor ALDO ARMANDO COCCA .....	21
g. Teoría del profesor ALEX MEYER .....	22
h. Teoría del profesor A. PASINI COSTADOAT .....	23
i. Teoría del doctor ANDREW HALEY .....	23
j. Teoría matemática .....	24
k. Organismos internacionales .....	25
l. Conclusiones del profesor ANTONIO FRANCOZ RIGALT .....	30
m. Decreto que crea la Comisión Nacional del espacio exte- rior .....	34
n. Carta Magna del Espacio .....	39
ñ. Tratado sobre los principios que deben regir las activi- dades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos- celestes.....	44
3. El Derecho ante el problema de la utilización del espa- cio .....	56
4. La limitación del espacio aéreo .....	60
5. Naturaleza jurídica del espacio atmosférico y ultraatmos- férico .....	64
6. La cuestión de determinar donde comienza el espacio ul- traterrestre .....	67
7. Validez espacial en la legislación Mexicana .....	72
8. El concepto de espacio conforme a nuestra Constitución-- y especialmente a la Ley de Vías Generales de Comunica- ción .....	76
CAPITULO SEGUNDO	79
DERECHO PENAL INTERNACIONAL Y DERECHO INTERNACIONAL PENAL.	
1. Sujetos y objetos del Derecho Internacional.....	79
2. Derecho Penal Internacional .....	102
3. Derecho Internacional Penal .....	104

	Págs.
4. El delito internacional .....	110
5. Delitos de elaboración internacional .....	112
6. El delito contra la humanidad .....	114
7. El Genocidio y sus características .....	116
8. El problema de la responsabilidad penal del Estado .....	121
9. Fuentes genéticas formales del Derecho Internacional Penal .....	125
10. El consentimiento tácito en la costumbre .....	129
11. La contradictoria posición de la costumbre en lo internacional y en lo penal .....	133
12. Los principios generales del Derecho y la Equidad .....	134
13. La Ley como fuente en lo internacional .....	137
14. Los organismos oficiales, conferencias y convenios que constituyen las fuentes en el Derecho Aeronáutico Internacional .....	144
15. Relación de disposiciones jurídicas que constituyen las fuentes en el Derecho Aeronáutico Nacional .....	178

#### CAPITULO TERCERO

194

#### DERECHO PENAL GENERAL Y DERECHO PENAL ESPECIAL.

1. El Derecho Penal de acuerdo con su terminología .....	194
2. El Derecho Penal y sus diversas relaciones .....	197
a. Derecho Constitucional .....	197
b. Derecho Administrativo .....	216
c. Derecho del Trabajo .....	220
d. Derecho Agrario .....	241
e. Derecho Civil .....	246
f. Derecho Mercantil .....	248
g. Derecho Penal de Abastos .....	250
h. Derecho Procesal Penal .....	252
i. Derecho Militar .....	253
j. Derecho Fiscal .....	261
k. Derecho Penal de Caza, Pesca y Montes .....	270
l. Nuevas figuras represivas conforme a las jornadas de Derecho Penal en Buenos Aires, Argentina .....	271
m. Derecho Penal Aeronáutico Privado .....	272

#### CAPITULO CUARTO

281

#### DERECHO REPRESIVO AERONAUTICO, JUDICIAL Y ADMINISTRATIVO.

1. Proyectos de Convenio sobre delitos y otros actos cometidos a bordo de las Aeronaves en el ámbito internacional de los años de 1929 a 1957.....	281
2. Relación de las labores de la O.A.C.I. sobre los estudios penales sobre delitos cometidos a bordo de las aeronaves .....	305

	Págs.
3. Encuadramiento de las figuras delictivas en la aeronáutica y ensayos de clasificación .....	309
4. Estudio comparativo de los diversos delitos con motivo de la actividad aeronáutica, en las legislaciones Latinoamericanas .....	320
5. Estado comparativo del texto de MUNICH en agosto y septiembre de 1959 con el texto de MONTREAL de agosto y septiembre de 1963 del Comité Jurídico de la O.A.C.I. - en relación con los proyectos de Convenio sobre delitos y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado éste último en la Ciudad de TOKIO .....	326

#### CAPITULO QUINTO

LA JURISDICCION AERONAUTICA.	353
1. El principio territorial .....	353
2. Concepto de extraterritorialidad en lo Penal .....	360
3. Naves y Aeronaves de Estado .....	366
4. Principio de la competencia Universal o Foro Cosmopolita .....	376
5. El auxilio policial Internacional .....	384
6. La Interpol .....	391
7. La Extradición .....	394
8. La Extradición en la Legislación Mexicana .....	407
CONCLUSIONES.	417

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

La conducta que se desarrolla en conformidad con el orden jurídico, o sea la conducta lícita, es objeto de tutela, de reconocimiento o protección. Y la conducta que se realiza en contraste con las disposiciones jurídicas es la ilícita. Es decir, que dentro de lo jurídico existe una conducta valiosa y otra jurdídicamente antivaliosa; el comportamiento ilícito constituye -- una violación del deber jurídico fundamental, la sujeción de -- los miembros del grupo social a la totalidad del orden de derecho.

El acto ilícito, por ser contrario a las leyes prohibitivas, al orden público o a las buenas costumbres, realizado en -- disconformidad con el orden jurídico, tiene particular trascendencia jurídica, porque el derecho se ocupa de él para cuidar-- que sus autores no alcancen los resultados que pretenden con la ejecución del acto (de allí la relevancia jurídica del ilícito) contrario al orden público o a las buenas costumbres. El artículo 8 del Código Civil del Distrito y Territorios Federales -- establece que "los actos ejecutados contra el tenor de las le-- yes prohibitivas o de interés público serán nulos, excepto en-- los casos en que la ley disponga lo contrario"; el 1830 del mismo Código reitera en parecidos términos este principio "es ilícito el hecho contrario a las leyes de orden público o a las -- buenas costumbres". Es por eso que por regla general el ilícito desemboca en la invalidez, en la ineficacia jurídica del ac--

to.

Hay casos de excepción, en que la conducta ilícita a pesar de ser ilícita, no invalida el acto ni da lugar a la obligación de reparar daño alguno. Se cita como ejemplo el de los matrimonios ilícitos que no son sin embargo nulos en el caso - previsto por el artículo 159 del Código Civil en relación con el artículo 264 del mismo ordenamiento, cuando se han celebrado estando pendiente la decisión de un impedimento que sea --- susceptible de dispensa, o en el caso del matrimonio del tutor con la pupila o cuando el matrimonio se ha celebrado sin que - haya transcurrido el plazo de viudez a que se refieren los artículos 158 y 289 del mismo Código. En estos casos el derecho objetivo, ponderando la gravedad de la sanción de invalidez -- con el orden público mismo, ha optado por decretar simplemente la reprobación jurídica del acto sin atreverse a privarlo de - efectos en vista de que en el matrimonio se encuentran grave-- mente comprometidos intereses de terceros.

Para los efectos de responsabilidad y daños, el ilícito produce efectos no de invalidez, sino de eficacia, en un sentido especial cuando aparece el solo calificativo de ilícito respecto de una conducta, esta resulta dañosa en contra de un particular. En esta hipótesis, el ilícito produce el efecto de - dar nacimiento a la obligación, a cargo del autor del acto, de reparar el daño causado.

--- El distinguido Maestro Doctor IGNACIO GALINDO GARFIAS en

sus disertaciones, concluye en el sentido de que la reacción del orden jurídico frente al ilícito civil ofrece en resumen dos aspectos: una función represiva a través de la invalidez del acto reprobable y una función restitutoria o reparadora del daño causado a través de la responsabilidad civil. Además de las disposiciones legales transcritas, es importante observar en el Capítulo V del Título Primero, Libro Cuarto, de las obligaciones que nacen de los actos ilícitos. En su forma original este Capítulo consagra la doctrina clásica de la responsabilidad extra-contractual en su artículo 1910 ya citado, al 1912 y del 1914 al 1934. Se incluyó erróneamente en el Capítulo el artículo 1913, que es la expresión de la doctrina del riesgo creado, del riesgo objetivo, del riesgo profesional y de la llamada doctrina de la responsabilidad civil objetiva. Es decir, que los redactores del actual Código Civil arrastrados por su deseo de incluir en dicho Código la Teoría del riesgo objetivo, les aconteció lo mismo que a los autores del Código Penal de 1929, o sea que la frase "responsabilidad objetiva" los hizo incurrir en el error de creer que existe algún parentesco entre la doctrina del riesgo objetivo o riesgo creado y la teoría clásica de la responsabilidad civil subjetiva contractual y extra-contractual. Repito, arrastrados por ese engaño, en el Capítulo ya señalado de las obligaciones que nacen de los actos ilícitos, insertaron la tesis fundamental de la teoría del riesgo objetivo y la consignación en el artículo --

1913 en los siguientes términos: "Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismos y por la velocidad que desarrollan por su naturaleza, explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia de la víctima".

El artículo 1913 así aislado, mantuvo durante ocho años la siguiente situación: la que a numerosos casos que pertenecen al campo de la doctrina del riesgo creado o del riesgo objetivo, se les aplicaron injustamente los principios que gobiernan y que inspiran la doctrina de la responsabilidad civil extra-contractual y subjetiva. Ahora bien, ante las protestas de las empresas constituidas, el Gobierno decidió corregir el error y, al hacerlo incurrió en uno mayor. Ya que como fruto de una reforma poco afortunada a instancias del Poder Ejecutivo, después de dejar intacto el texto del artículo 1915 en su forma original, lo adicionó con la segunda parte que actualmente ostenta y que entró en vigor en el año de 1940, y que remite en razón del monto de la indemnización a la Ley Federal del Trabajo y a lo dispuesto por el artículo 2647 del Código Civil que se comenta.

Por otra parte, en el aspecto internacional conforme al párrafo 5 de la resolución 1962 (XVIII) de la Asamblea General

de la ONU que establece la responsabilidad internacional de -- los Estados por las actividades nacionales en el espacio exterior, ya sean realizadas por agencias del Gobierno o por entidades gubernamentales. Notando además, que según el párrafo -- 8 de la misma resolución, se declara internacionalmente respon- sible a todo Estado que lanza o patrocina el lanzamiento de un objeto al espacio exterior, y a todo Estado cuyo territorio o instalaciones se lanza el objeto, por los daños causados en la superficie terrestre, en el espacio aéreo o en el espacio ex- terior, a un Estado extranjero o una persona natural o jurídi- ca del mismo, siendo la opinión de que, además de esta respon- sabilidad puramente internacional, puedan establecerse normas- que regulen la responsabilidad civil de los operadores de ve- hículos espaciales, especialmente si en el curso de posterio- res desarrollos, se realizan actividades espaciales por medio- de entidades gubernamentales sobre bases comerciales.

La ONU llama la atención sobre la importancia de este -- problema de suerte que puedan incluirse disposiciones sobre es- ta materia en el Convenio sobre responsabilidad que prepara el Subcomité Jurídico de la Comisión sobre la utilización del es- pacio ultraterrestre con fines pacíficos. A su vez pide a la Comisión de Derecho Espacial, que prepare en cooperación con - la Comisión de Derecho Aéreo un proyecto de convenio que regu- le la responsabilidad civil por los daños causados por los ve- hículos espaciales.



## CAPITULO PRIMERO

CONSIDERACIONES SOBRE EL ESPACIO AEREO.

- 1.- El problema de la condición jurídica del espacio.
- 2.- Naturaleza del derecho del Estado en el espacio aéreo:
  - a) Tesis de la libertad del espacio aéreo.
  - b) Tesis de la soberanía del estado particular.
  - c) Tesis de la división del espacio aéreo en zonas.
  - d) Teoría del profesor JOHN C. COOPER.
  - e) Teoría del doctor CHRISTOPHER SHAWCROSS.
  - f) Teoría del doctor ALDO ARMANDO COCCA.
  - g) Teoría del profesor ALEX. MAYER.
  - h) Teoría del profesor A. Pasini COSTADOAT.
  - i) Teoría del doctor ANDREW HALEY.
  - j) Teoría matemática.
  - k) Organismos internacionales.
  - l) Conclusiones del profesor ANTONIO FRANCOZ RIGALT
  - m) Decreto que crea la Comisión Nacional del espacio exterior.
  - n) Carga Magna del Espacio.
  - ñ) Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes.
- 3.- El derecho ante el problema de la utilización del espacio.
- 4.- La limitación del espacio aéreo.
- 5.- Naturaleza jurídica del espacio: atmosférico y ultraatmosférico.
- 6.- La cuestión de determinar donde comienza el espacio ultraterrestre.
- 7.- Validez espacial en la legislación Mexicana.
- 8.- El concepto de espacio conforme a nuestra Constitución y especialmente a la Ley de Vías Generales de Comunicación.

1.- CARNEIRO CAMPOS dice: "que cuando el hombre logró -- construir una máquina capaz de elevarse por su propia fuerza -- y obedecer la dirección impuesta por sus tripulantes, se plan-

teo a los juristas el más serio problema del siglo actual: ---  
 ¿a quién corresponde el dominio sobre el espacio aéreo, corres-  
 ponderá a los Estados; quedará como propiedad privada, o será  
 de uso común?"

El concepto de soberanía territorial se ha elaborado a -  
 partir del concepto romano de propiedad, según Verdross, por -  
 lo que hay entre una persona un derecho de disposición en prin-  
 cipio ilimitado sobre un objeto: se trata pues, de derechos ab-  
 solutos que vale frente a todos.

Pero la soberanía territorial y la propiedad, se diferen-  
 cia por el hecho de que aquella es un derecho de disposición -  
 en virtud del derecho internacional, y ésta en cambio es un de-  
 recho de disposición fundado en el derecho interno, quedando -  
 por ello sometida a muchas limitaciones que el derecho interna-  
 cional ignora.

Examinando las instituciones como es el Digesto y el Có-  
 digo de Justiniano, JOHN COBB COOPER afirmó que habitualmente-  
 distinguen las palabras ALBARE considerado como atmósfera, y -  
 cielo o espacio aéreo en el cual el aire circula. El Digesto-  
 clasifica el aire como res comunis, y al espacio aéreo como --  
 res soli que puede constituir propiedad privada.

Siglos después FRANCISCO ACCURSIO, comentando un pasaje-  
 del Digesto, que dispone que el espacio aéreo que está encima-  
 de una tumba forma parte de ella, manifestando "aquel a quién-  
 pertenece el suelo tiene derecho a ejercer su propiedad hasta-

el cielo", o sea que el Glosador estimaba que la regla del Digesto relativa al espacio aéreo que cubre la propiedad pública se puede también aplicar al espacio aéreo que está encima de la propiedad privada.

En el siglo XVI los principios del Derecho Romano influyen en la legislación inglesa, su jurisprudencia y su doctrina, COKE escribía en 1628 que la tierra se prolonga legalmente en altura, no solamente por encima del agua, sino también por encima del aire y hasta el cielo, y con mejores fundamentos coincidía en esa opinión SALDEN en su obra "Mare Clausum".

En los Estados Unidos los comentarios doctrinales y las decisiones judiciales admitieron los principios normativos de la Common Law inglesa, que fueron traídos a América por los colonos. Nadie pues, discutía el derecho del propietario del suelo hacia la altura sin importar a que altura; pero en 1946 la Corte Suprema afirmaba, precisaba y limitaba horizontalmente los derechos del propietario de la superficie sobre el espacio, -- considerando que la máxima romana no tiene lugar en el mundo moderno.

Entre nosotros, LUIS MOÑOZ escribe, que se trata de determinar si el propietario tiene derecho a impedir cualquier intromisión que en su fundo se puede hacer desde el espacio -- que hay sobre él, y cuales son los límites de ese derecho; concebido jurídicamente el problema, tendremos que admitir que el propietario puede impedir cualquier intromisión de terceros, -

en cuanto esa intromisión le impida gozar de su fundo en lo -- relativo a luces, aire, vistas e incluso observaciones astronó-- micas, si tal es su conveniencia. Es evidente pues que el do-- minio vertical del espacio del área del fundo no es ilimitado-- y que su extensión alcanza ahí donde terminan las utilidades -- para el propietario. Admitir lo contrario y que todo el mundo tiene la obligación de no incidir en dicho espacio, sería tan-- to como privar a la ciencia y a la industria modernas de los -- medios de comunicación aérea, de las instalaciones de conduc-- ción eléctrica o de redes de comunicación.

En derecho positivo los códigos civiles de los diversos-- países poco a poco han admitido esas limitaciones al derecho -- de propiedad. Las mejores normas son éstas: El Código del Can-- tón de Crisones dispone en su artículo 18, que la propiedad -- se extiende sobre el espacio aéreo por encima y en profundidad por debajo, en tanto que uno y otro pueden ser útiles al pro-- pietario. El Código Suizo de 1907, en su artículo 667, pre--- viene que la propiedad del suelo incluye la de lo que está en-- cima y debajo en la altura y la profundidad que sean útiles a-- su ejercicio. El Código Alemán de 1900 en su artículo 905 es-- tablece que el derecho de propiedad en un predio se extenderá-- a todo lo que exista sobre la superficie y el subsuelo, sin -- embargo, no podrá oponerse a aquello que se haga a la altura o a tal profundidad que no tenga interés en impedirlo. La ley -- Venezolana del 16 de julio de 1931 declara que el espacio at--

mosférico no es susceptible de apropiación privada, salvo en la parte referente a las construcciones y plantíos.

Nuestro Código Civil en su artículo 16, impone a los habitantes del Distrito y de los Territorios Federales la obligación de ejercer sus actividades y de usar y disponer de sus bienes en forma que no perjudiquen a la colectividad bajo las sanciones establecidas en ese código y en las leyes relativas, y el artículo 840 dice: que no es lícito ejercitar el derecho de propiedad de manera que su ejercicio no de otro resultado que causar perjuicios a un tercero sin utilidad para el propietario.

Más concretamente la Ley General de Bienes Nacionales en sus artículos 1, 2 y 17 considera: que el espacio aéreo es un bien de dominio público y de uso común incorporado al patrimonio nacional, y comentando estas normas escribe el maestro Gabino FRAGA: "si hubiera seguido siendo reconocido el dominio público aéreo como de propiedad particular, además del poco interés que para el propietario del suelo represente la altura en que el espacio es atravesado por las aeronaves, se crearía un obstáculo para las comunicaciones aéreas, pues éstas sólo serían factibles mediante permisos de los propietarios del suelo".

En nuestro Siglo las soluciones al problema de la soberanía del espacio aéreo se han multiplicado, por ejemplo, WESTLAKE anunció en 1906 en una reunión del Instituto de Derecho In-

ternacional, la doctrina de la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo, afirmando que a mayor altura más graves serán los daños que produzca la caída de un objeto, de manera que si hay un límite para las aguas territoriales, no puede haberlo para la soberanía sobre el espacio aéreo. El derecho del Estado subyacente permanece invariable cualquiera que sea la altura.

En opinión del profesor GAY DE MONTELIA, por espacio aéreo debe entenderse sólo la zona de la atmósfera en la cual existe y es posible la aeronáutica, es decir, que únicamente alcanza las capas de la atmósfera accesibles a las aeronaves manejadas por los hombres, en cuanto no choque con el límite vertical de lo utilizable por la propiedad privada que se levanta en la superficie de la Tierra.

A este respecto piensa KELSEN, que la validéz del orden jurídico no puede extenderse más allá de la esfera en que el Estado puede ejercer su control efectivo, sea que se extenderá a todo el espacio en que la actividad humana se realice, a todo el espacio en que la actividad humana se realice, a todo el espacio utilizable por el hombre, y en esa virtud sugiere un límite móvil para el ejercicio de la soberanía derivado del límite de práctica utilización de la atmósfera en determinado momento.

El aire existe como todo fenómeno o cuerpo material, y el espacio por su misma naturaleza, no es ni aéreo ni de otra-

sustancia. La columna vertical espacial que está encima del suelo no es limitada, ni definida ni determinable. No puede pues, hablarse jurídicamente de espacio aéreo, como no puede hablarse de espacio marítimo. La expresión debe reemplazarse por la de medio aéreo, que representa sustancialmente un cuerpo material, y en el orden jurídico un bien común; éste bien está constituido por la atmósfera, como el medio de la navegación marítima está constituido por el mar.

En el derecho internacional positivo se ha consignado el principio de que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre la zona aérea que abarca su territorio, a través de las cuatro grandes convenciones referentes a la aviación; y -- que son: La de París de 13 de octubre de 1919 como resultado de los Tratados de Versalles y por países vencedores en la Primera Guerra Mundial; la de Madrid o Ibero-Americana del 10. de noviembre de 1926, nacida como un intento de España de atraer a los países Iberoamericanos; la de la Habana o Panamericana del 20 de febrero de 1928 convención auspiciada por los Estados Unidos con el mismo propósito que la anterior; y la de --- Chicago del 7 de diciembre de 1944 por los países que se consideraban vencedores en la Segunda Guerra Mundial y que al fin -- lo fueron. Conviene advertir que estas convenciones emplean -- como equivalentes las formulas "soberanía completa y exclusi-- va" y "soberanía exclusiva y absoluta", así como "espacio ---- aéreo" y "espacio atmosférico".

Las legislaciones internas han reproducido en sus normas el principio de soberanía; por ejemplo, la Ley Federal de Comercio Aéreo de 1926 y la Ley Aeronáutica Civil de 1938 declara que los Estados Unidos poseen y ejercen soberanía nacional-completa y exclusiva sobre el espacio que cubre su territorio. En México se mantiene el mismo principio, la Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930 en su artículo 10; así como la Ley de Vías Generales de Comunicación y medios de Transporte de 1931 en su artículo 442; y la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940 reformada en 1949, en su artículo 306.

Sin embargo, ni las convenciones internacionales ni las leyes internas han precisado lo que debe entenderse por espacio aéreo y, en realidad aún para fines astronómicos; la línea divisoria entre la tierra y el espacio ultraatmosférico es variable según el criterio que se adopte para su fijación; la ley de los gaces, la refracción de la luz crepuscular o las nubes luminosas o de auroras polares; la ley de atracción combinada con la fuerza centrífuga, etc.

Ante la dificultad de dividir el espacio por su contenido, KROELL, MING MIN PENG, PASSINI Y AMBROSINI adoptan un criterio de fuerza en sustitución del criterio sustancial. Así KROELL considera constituida la frontera celeste por la línea en la cual el valor matemático del campo de gravitación terrestre es nulo.

MING MIN PENG por su parte, piensa que conforme al dere-



cho internacional positivo no puede haber una limitación en altura del territorio del Estado, pues la extensión y la altura de la soberanía se encuentran determinadas por la ley misma de la pesantez, la atracción terrestre constituye si no la única, cuando menos una de las bases fundamentales de la soberanía -- completa en el espacio. Teóricamente puede decirse que la zona de influencia de la tierra termina en el punto en que su atracción cesa, más allá queda el dominio de los astros.

PASSINI, considera que el espacio por encima de la superficie terrestre debe dividirse en dos zonas: una la más alta - "Nullius" y la otra (aquella que pertenece al sistema planetario en donde se encuentra la Tierra) demarcada por la fuerza de atracción de ésta, sujeta a la soberanía, pero dividida en otras dos zonas: una en la cual regiría una soberanía estatal-solitaria y la otra sujeta a la cosoberanía de los estados terrestres. Funda así su teoría; la soberanía del Estado sobre propio espacio aéreo, toca a su fin allí donde científicamente es posible vencer con una realización humana, como los llamados satélites artificiales de la Tierra; la fuerza de gravitación terrestre, allí donde una máquina volante o astromóvil dejando de estar impulsado por una fuerza motriz, es decir, allí donde el satélite artificial más vecino a la Tierra pudiera realizar este milagro. Es decir, que son dos factores objetivos combinados, cesación de la fuerza de atracción de la Tierra vencida por una realización humana como el satélite, los que marcarían

el límite en la altura de la soberanía de cada Estado particular.

Pero el derecho de soberanía no se agota en ese punto límite, sino que continuaría en vigor más allá, pero bajo la forma de *coimperium* entre todos los estados del mundo, una especie de *cosoberanía* entre todos los estados de nuestro planeta.

AMBROSINI reconoce que el criterio de tomar la fuerza de gravedad terrestre como índice del límite de la soberanía es el más objetivo, racional y seguro, se trata de un dato físico perpetuo y fijo, de un factor que constituye un nexo indefectible que une y vincula una cierta porción del espacio del Universo a la Tierra, que constituye el espacio cósmico del planeta sobre el cual el hombre puede aspirar a imponer su soberanía.

Contra el ejercicio de la soberanía sobre el espacio ultratmosférico se pronuncian SCHCHTER Y HENRI.

SCHCHTER afirma que sería un error pretender que la soberanía se ejerza hasta donde llega la ley de la gravedad, porque el efecto de la atracción gravitacional de la Tierra sobre los objetos varía según la forma y la velocidad de desplazamiento, y no se puede invocar que los objetos que se dejen caer en el espacio alcanzarían un punto determinado.

HENRI con mayor precisión, opina que la idea de soberanía y jurisdicción sobre el espacio debe ser rechazada, pues para que un Estado ejerza soberanía territorial es indispensable

ble que exista un territorio con fronteras, y sobre esas regiones las fronteras no pueden determinarse en virtud de las distancias entre la superficie de la tierra y la zona extraatmosférica. Esta zona debe considerarse como territorio libre, - tal como el espacio aéreo situado encima del mar libre, o de las regiones ajenas a la jurisdicción de los Estados. Para estudiar la condición jurídica del espacio situado más allá del techo del mundo, JOHN C. COOPER recurre al derecho consuetudinario y cita estos precedentes. Señala que en el año de 1956- los Estados Unidos y la URSS anunciaron el lanzamiento de una serie de satélites con motivo del AÑO GEOFISICO INTERNACIONAL, y en realidad a partir del 4 de octubre de 1957 habian colocado varios satélites sobre órbitas que pasan a cientos de kilómetros por encima del territorio de varios Estados sin que se recabara de ellos una previa autorización. También señala en segundo lugar, la declaración hecha por el entonces Presidente - EISENHOWER en su mensaje al Congreso del 10 de enero de 1957, - según el cual los Estados Unidos están dispuestos a celebrar acuerdos con otras potencias para el control mutuo de actividades relacionadas con proyectiles y satélites o ingenios circulantes en el espacio ultraatmosférico.

Por último recuerda COOPER, que el Subcomité de la comisión del desarme y la asamblea de las Naciones Unidas, se han pronunciado por el estudio en común de un sistema de inspección permanente que permita asegurar que el lanzamiento de --

cualquier artificio mecánico al espacio ultraatmosférico es -- con un fin pacífico y científico.

## 2.- NATURALEZA DEL DERECHO DEL ESTADO EN EL ESPACIO --- AEREO.

La ley penal en el espacio territorial aéreo, obedece a criterios más restrictivos que los del derecho marítimo, por -- cuanto que la norma más generalmente admitida es la de la prevalencia del pabellón de la aeronave, equivalente a la extraterritorialidad. Sin embargo, existen diferentes tesis para poder apreciar la naturaleza del derecho del Estado en el espacio.

### a) TESIS DE LA LIBERTAD DEL ESPACIO AEREO.

Esta teoría se funda en la unidad de la atmósfera y del espacio que la contiene y que une a todos los países en su naturaleza, es decir, que impide materialmente colocar señales -- de demarcación, en donde el espacio aéreo es de uso común y no es susceptible de posesión, ni de dominio con carácter permanente, no puede ser aprehendido materialmente y con exclusividad, en que las actividades de la locomoción no pueden fraccionarse, como tampoco la transmisión de las ondas hertezianas -- por el éter. Esta tesis se opone a la concepción de la soberanía del Estado subyacente, fundándose en que éste podría obstaculizar la navegación aérea por medio de la legislación, obligando de una u otra manera, que las aeronaves tomaran rutas -- prolongadas costosas y difíciles; niega al Estado el derecho --

de reglamentar la aeronavegación y ejercer jurisdicción sobre las aeronaves. Una de sus consecuencias sería que los hechos que se llevaran a cabo en las aeronaves se deberían regir por la ley del pabellón. Esta tesis fué sostenida por el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, así como por el Instituto de Derecho Internacional en Gante en el año de 1902; también por los autores NYS, PRADIER-FODERE, BLUNTSCHLI, MERIGNHAC, FAUCHILLE entre otros.

b) TESIS DE LA SOBERANIA DEL ESTADO PARTICULAR.

Es la que ha prevalecido no solo en las legislaciones de los Estados, sino también en las convenciones de aeronavegación y gran parte de la doctrina. Son muchos los fundamentos de esta tesis, y recordaremos ante todo el derecho de conservación y de defensa del Estado en presencia de los hechos que ocurren sobre sus ciudades y sus campos, sobre las habitaciones de sus ciudadanos, sobre sus efectivos bélicos e instalaciones, hechos que pueden tan fácilmente comprometer la vida, la salud y la tranquilidad de las poblaciones y la seguridad de sus bienes. Si se justifica la soberanía sobre el mar territorial, con mayor razón en el espacio aéreo en donde es urgente prevenir el contrabando, los actos de espionaje, y aún los actos punibles que se cometen o se puedan cometer en las aeronaves con las personas a bordo, y los terceros en la superficie.

Es evidente que si la doctrina de la soberanía y el domi

nio del Estado subyacente en su espacio aéreo se convirtiese en un obstáculo para la aeronavegación, sería contraria al progreso de la humanidad e insostenible. Pero la concepción jurídica de la soberanía del Estado en su espacio aéreo consagrada en las convenciones internacionales y en las legislaciones estatales, se halla condicionada por el principio de paso inofensivo de las aeronaves, que abre las puertas al tránsito y al tráfico de las aeronaves de todas las banderas en tiempo de paz, sin perjuicio de que se efectúe cumpliendo los reglamentos del Estado. Debe añadirse que ese tránsito o libertad de navegación se realiza por las rutas que establece cada país, limitación que, a su vez no obstaculiza la aeronavegación, sino que le señala los caminos aéreos a lo largo de los cuales, precisamente, esa navegación se efectúa con mayores seguridades y auxilios, pues sigue la línea de los aerodromos y aeropuertos. Así pues, más que una limitación constituye una regulación del tránsito aéreo para su mayor seguridad y la del Estado, que a su vez consulta su jurisdicción en materia aduanera y penal. Aún debemos agregar que esa regulación por el Estado reconoce una obligación hacia los demás Estados: si el Estado acuerda otras rutas a las compañías nacionales de aeronavegación, debe acordarlas también a las compañías extranjeras para los mismos fines.

Antes de verificar la aceptación de esta tesis, advertiremos que no se trata de una soberanía excluyente de la aeronave

gación internacional; el Estado que puede controlar desde tierra y con sus aeronaves el cumplimiento de sus reglamentos dictados por las leyes de decretos de cada Estado, que son virtualmente semejantes a los de los otros Estados, por lo que existe al respecto acentuada uniformidad legislativa en los distintos países. Si el Estado ejerce jurisdicción, implica que tiene posesión en la forma y modo en que puede tenerla en el espacio aéreo. Apoyan la tesis en la soberanía absoluta entre otros, BALDWIN, CAVAGLIERI; LISZT, condicionándola muchos con el derecho de aeronavegación inofensiva de los terceros Estados.

c) TESIS DE LA DIVISION DEL ESPACIO AEREO EN ZONAS.

Esta concepción consiste en dividir el espacio en dos zonas horizontales: la inferior adyacente a la tierra bajo la soberanía del Estado y la superior libre de la soberanía de todo dominio. Se ha sugerido como límite entre ambas zonas la altura de la construcción más elevada en esa época, o sea la Torre Eiffel de 300 metros, más los 30 metros correspondiente a mástiles de telegrafía sin hilos; en esa zona de 330 metros de altura el Estado tiene dominio, no así en la superior. Más tarde FAUCHILLE modificó la altura de la zona inferior.

En la zona superior la libertad del espacio se condiciona con el respeto del derecho de conservación, defensa y protección del Estado, sin que ello impida su uso a las naciones. Se ha impugnado esta teoría, puesto que se estima que sería --

muy difícil establecer en cada caso la altura en que se produzca el hecho, pues debería medirse siguiendo la topografía del terreno tan variable en casi todas las regiones de la Tierra.

d) TEORIA DEL PROFESOR JOHN C. COOPER.

Según este autor, el espacio debe ser dividido en tres zonas:

La primera en "zona de soberanía", la inmediata a la superficie terrestre, regulada por el Convenio de Aviación Internacional de Chicago de 1944.

La segunda en "zona contigua", cuya altura sería de 482-kilómetros, considerándose libre para los aviones no militares gozando de plenos derechos de vuelo.

La tercera en "zona libre", para el vuelo de todas las aeronaves.

e) TEORIA DEL DOCTOR CHRISTOPHER SHAWCROSS.

Considera que hay que distinguir el espacio navegable de la atmósfera exterior y del espacio limitado; y que es muy difícil definir el espacio sujeto a la soberanía de los Estados, como también casi imposible el ejercer el derecho de soberanía en las grandes alturas, no existiendo la posibilidad efectiva de detención o intercepción de los cohetes, por lo que el espacio superior o interplanetario es simplemente una res nullius.

f) TEORIA DEL DOCTOR ALDO ARMANDO COCCA.

Se refiere a una soberanía general aplicada al espacio,-



como algo que presenta grandes dificultades, las cuales en su concepto se agudizan cuando se trata de la soberanía del espacio interplanetario, y concluye que el adagio romano "dominus voli coeli" (quién es dueño del suelo, es dueño del cielo) y - la fórmula inglesa "might is right" (lo que debe ser, es legal) las que deben ser reconsideradas, ya que existe una verdadera crisis en el principio de la soberanía; así como en las - normas relativas a la igualdad jurídica de los Estados.

El Doctor COCCA dice, que debemos de contemplar la posibilidad de crear nuevas instituciones jurídicas y dentro de un derecho interplanetario, en fin, establecer nuevas reglas para ser aplicadas por los Estados al espacio superior.

g) TEORIA DEL PROFESOR ALEX MAYER.

En una conferencia sustentada el día 11 de agosto del -- año de 1958 en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Córdoba en Argentina con el tema "Problemas jurídicos - del espacio ultraatmosférico" sostuvo que lo que existe es la - necesidad de un acuerdo internacional en el que se fije el régimen jurídico del espacio. Afirma que no puede haber dominio del Universo, que éste es libre, que no es posible extender el poder de los Estados en forma ilimitada, que inclusive no es - posible determinar cuales hechos tienen lugar encima de un Estado determinado, que no se puede hacer una delimitación precisa entre el espacio aéreo en donde se debe ejercer la soberanía, y el espacio interplanetario.

Esto último debe constituir una de las metas, de una "comisión jurídica del espacio interplanetario" que debe crearse, y se debe además establecer a través de acuerdos y limitaciones que se reconozcan por el derecho internacional.

h) TEORIA DEL PROFESOR A. PASINI COSTADOAT.

El profesor COSTADOAT sostiene la teoría de la limitación espacial de la soberanía hasta el límite gravitatorio terrestre. Traspasada la órbita el espacio no pertenece al planeta y no constituye territorio aéreo, es completamente libre. Es decir, en principio la soberanía se debe extender desde la superficie terrestre hasta la órbita del satélite artificial -- más cercano de la Tierra, y de ahí en adelante el espacio debe ser libre.

Esta teoría por ir en contra de las leyes de cosmografía, ha tenido impugnación; en efecto, por una parte el perigeo de los satélites y el punto en que las fuerzas centrípeta y centrífuga se neutralizan no es constante ni obedece a límites -- análogos alrededor de la Tierra. El límite siempre sería variable, puesto que los satélites artificiales siempre giran a distintas altitudes según el empuje que produzcan los proyectiles o artefactos que los lanzan al espacio.

i) TEORIA DEL DOCTOR ANDREW HALEY.

Es uno de los juristas americanos más destacados en esta materia y que fué el Presidente de la Federación Astronáutica-Internacional (FAI). Propone la creación de un comité de ex--

ploraciones extra-terrestres, y que la jurisdicción sobre el espacio interplanetario sea reconocida y controlada por la O.N.U.

j) **TEORIA MATEMATICA.**

Es sostenida por varios autores:

**AUGUSTO FERNANDO MOEBIUS**, gran geómetra Sajon, indicó datos de carácter matemáticos sobre el espacio.

**JOHAN BOLYAI** matemático Hungaro y **NICOLAS JANOVICH LOBACHEFSKI** profesor de la Universidad de **KAZAN**, sospechan los primeros que el axioma de **EUCLIDES** podría ser desterrado de la ciencia.

**GAUSS** Y **JORGE FEDERICO BERNARDO RIEMANN** profesor de Göttingen las completó suponiendo que el espacio en que vivimos puede ser finito; es un espacio de cuatro dimensiones, puede un objeto colocado dentro de una esfera salir al exterior sin romperla, puede una esfera ser desarrollada sin doblarse ni romperse?; pero como puede concebir tales espacios?, para concebir perfectamente un espacio de "n" dimensiones es preciso existir en uno que tenga "n" más "uno", a esto se unio **MOEBIUS**.

**CAYLEY** añade: un ser que fuese plano, cuyos nervios fuesen planos y que estuviese todo él comprendido en un solo y único plano, para nada podría tener idea de nuestro espacio de tres dimensiones, y para un estudio completo se necesitaría comprobarlo mediante cálculos matemáticos, para demostrar las dimensiones, y solo se enunciaría el espacio pseudoesférico, -

intercelular, intercostal, interorgánico o lagunar; interduncular del cerebro, espacio o fosa pelvirectal o isquirorectal, espacio perforado anterior que se pierde en la prolongación esfoidal del lóbulo medio del cerebro.

k) ORGANISMOS INTERNACIONALES.

Por lo que se refiere a los organismos internacionales, el Comité Jurídico de la comisión especial sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con fines pacíficos de la O.N.U., en relación con la cuestión de la fijación del límite inferior en el espacio ultraterrestre, ha expresado que para dar al problema una solución decisiva, se haría necesario un acuerdo internacional, y expresó la opinión de que por ahora resultaría prematuro un acuerdo basado en los conocimientos y experiencias actuales. Sobre el particular se consideraron varias posibilidades:

En primer lugar se estimó que a falta de un acuerdo expreso, las experiencias futuras podrían conducir a la aceptación de límites concretos por medio de una norma de derecho consuetudinario.

En segundo lugar se determinó también que a falta de una línea de demarcación precisa, se fijará una zona dentro de la cual se supondría que estaba situado el límite circulatorio tan bajo que pudiera constituir una intromisión en el régimen actual de la aviación internacional, o tal alto acaso, obstaculizara en demasía las actividades relacionadas con la utiliza-

ción y la exploración del espacio ultraterrestre.

El Secretario General de las Naciones Unidas, declaró -- el 11 de septiembre de 1958 lo siguiente: "En cuanto a la exploración del espacio expresó la esperanza de que en el plano del derecho internacional, se podrá próximamente progresar hacia un acuerdo cuya regla fundamental sería, que ningún Estado podrá apropiarse del espacio ultraterrestre, ni de los cuerpos celestes que en él se encuentren. También deberá afirmarse el interés predominante de la comunidad de las naciones en lo que atañe a la utilización pacífica y provechosa del espacio ultraterrestre."

La O.N.U., a través de su Asamblea General votó el 14 de noviembre de 1957 recomendando que dentro del plan del desarme se estudiará un sistema de inspección que compruebe que toda máquina disparada al espacio va destinada exclusivamente a fines pacíficos y científicos.

El 20 de diciembre de 1961 la Asamblea General votó una resolución que dice: "El espacio extraatmosférico y los cuerpos celestes pueden ser libremente explorados por todos los Estados conforme al derecho internacional, y no son susceptibles de apropiación".

La décima segunda conferencia de la Inter-American Bar Association que tuvo lugar en Bogotá Colombia del 27 de enero al 3 de febrero de 1961 resolvió y recomendó a través de su presidente, hacer un llamado a todas las naciones del mundo, a una conferencia para establecer lo antes posible un acuerdo --

internacional que regulara el espacio para uso pacífico, y a las naciones que en el presente exploren el espacio y el mundo interplanetario, el designar representantes para formular un reglamento ad hoc.

Por último esta Asociación cooperará para obtener los objetivos de "paz en la Tierra a todos los hombres de buena voluntad".

La Asociación resolvió formular una carta, para el beneficio de la humanidad y para el establecimiento de una paz duradera y evitar la guerra.

#### "UNA CARTA MAGNA DEL ESPACIO"

- I.- Todo espacio se dividirá en espacio aéreo y espacio exterior.
- II.- Todo espacio aéreo se considerará como parte de la jurisdicción soberana de la Tierra subyacente.
- III.- Todo espacio exterior se considerará "res communis".
- IV.- El sistema interplanetario se considerará "res communis".
- V.- Se reconocerá y restablecerá la distinción entre "res communis" y "terra nullius" (la primera negando derechos de apropiación y control exclusivo por parte de cualquiera nación determinada, la última concediendo tales derechos de apropiación por medio del establecimiento de principios de descubrimiento, habitación o colonización).
- VI.- El espacio exterior será usado únicamente para fines pacíficos, con libertad para llevar a cabo exploraciones y explotaciones conducentes al beneficio de toda la humanidad.
- VII.- Además, ya que es imposible fijar una línea divisoria -- con características propias o físicas, tales como se caracterizan en líneas divisorias en tierra y mar, se establecerá una zona neutral entre los límites superiores del espacio aéreo y los límites inferiores, la cual se conocerá como "Neutralia" -- en la cual decidirá que el derecho de paso "inocente" o pacífico será considerado y reconocido no ofensivo a la soberanía -- del espacio en cuestión. En esta área de "Neutralia" existirá

el derecho de paso pacífico de toda clase de vehículos y objetos de transporte y movimiento, sin que tal incidente se considere invasión de la soberanía. En el caso de tal paso pacífico e "inocente", ninguna Nación tendrá el derecho de atacar o destruir tal vehículo u objeto en tránsito, ni a la Nación de la cual tal vehículo u objeto fuese lanzado, ni destruir a cualquiera de los ocupantes de los mismos, si antes haber dado aviso oportuno alegando invasión de la soberanía, y si antes haber permitido la determinación de los méritos de tales reclamaciones mediante métodos pacíficos.

VIII.- Se establecerán medidas y estipulaciones para la identificación, registro y aviso de intención de lanzamiento o lanzamiento de cada uno de los vehículos espaciales que se propongan hacer.

IX.- Además, se establecerán medidas para el reconocimiento pacífico de los derechos y lugares para la nueva entrada y aterrizaje de todos los vehículos espaciales.

X.- Se establecerán medidas para la colocación y control de las frecuencias del radio.

XI.- Se tomarán medidas para evitar interferencias con las otras aeronaves por parte de vehículos espaciales, así como para evitar interferencias entre una y otras naves espaciales.

XII.- En caso de que ocurrieran daños o muerte a personas, o desperfectos a propiedad causadas por vehículos espaciales, cohetes, proyectiles, satélites, y similares, la Nación soberana por, o a través de la cual, o más bien por conducto de la cual estos fueron lanzados, serán responsables de cualquier daño o siniestros causados, sin necesidad de la presentación de pruebas de culpa, negligencia, descuido o imprudencia.

XIII.- Se establecerá un fondo internacional por conducto de alguna asociación internacional apropiada, tal como la Organización de Naciones Unidas, para el pago de indemnización por daños causados.

XIV.- Se establecerá una policía internacional adecuada para patrullar el espacio exterior y para la protección de los pueblos y nacionales, contra la violación de sus derechos correspondientes.

XV.- Cualquiera controversia o disputa que sugiere directa o indirectamente por el uso del espacio exterior y las regiones interplanetarias, será juzgada y determinada solamente mediante arbitraje a través de una agencia aceptada, corte o tribunal, el cual será designado por las naciones soberanas o por

conducto de las Naciones Unidas.

XVI.- El aterrizaje en cualquier otro planeta con vida, o la ocupación del mismo por parte del hombre terrestre, no dará a País alguno en la Tierra ningún derecho de propiedad o control de o sobre tal planeta.

XVII.- Los habitantes de la Tierra por medio del presente declaran que reconocen los derechos de la soberanía, propiedad y control de cualquier otro planeta por parte de los habitantes del mismo. (más datos en el inciso N).

LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DE LA ASTRONAUTICA. (F.A.I.)

La Organización Internacional de la Astronáutica fué fundada en París, en 1950 a propuesta de la Sociedad para Investigaciones Espaciales de Alemania; sus objetivos son entre otros, el desarrollo de la astronáutica para fines pacíficos; asegurar la difusión y propagación de la técnica y otras informaciones relativas a la astronáutica; estimular el interés público para apoyar el desarrollo de la misma, a través de diversos medios de comunicación, promover la participación de la investigación astronáutica o cualquiera otros proyectos inherentes -- por institutos de investigación nacional, internacional, universidades, empresas comerciales y expertos individuales. (Federación Astronáutica Internacional). La organización internacional a que nos referimos, también tiene como objeto formar comités, academias, institutos y grupos de trabajo dedicados a la investigación y fomento de la astronáutica, y cooperar con las Naciones Unidas y otros organismos internacionales, instituciones científicas para el estudio y uso de el espacio exterior pacíficamente.



Forman parte de la FAI asociaciones correspondientes a cuarenta Estados, que trabajan afanosamente, en fecha reciente cabe decir que México se ha incorporado, así como Rumanía y Chipre en el año de 1961.

La F.A.I. (Federación Astronáutica Internacional) constituye una asociación con propósitos no lucrativos, educacionales y científicos, organizada conforme a las leyes Suizas. Sus oficinas están provisionalmente en Baden.

Continuando con la Organización Internacional de la Astronáutica, debe hacerse mención del CONSEJO INTERNACIONAL DE UNIONES CIENTIFICAS (CIUC) establecido en 1931.

En virtud de una resolución de la VII Asamblea General de dicho Consejo, fué establecida en 1958, el Comité sobre Investigaciones del Espacio (CIE) como medio de continuar la colaboración internacional en la ciencia del espacio después de que terminó el Año Geofísico Internacional (AGI), iniciado y patrocinado por el (CIUC).

#### 1) CONCLUSIONES DEL PROFESOR ANTONIO FRANCOZ RIGALT.

El destacado jurista Mexicano, apreciado maestro del Derecho de la Aviación en la Facultad de Derecho, licenciado ANTONIO FRANCOZ RIGALT en uno de sus numerosos estudios dice:

No es posible construir para el espacio interplanetario, normas jurídicas enteramente distintas de las que se ha establecido para el espacio atmosférico, estas últimas deben tomarse en consideración y ser la base de las nuevas normas que se-

elaboren.

En la misma forma que las concepciones de libertad y soberanía completa y exclusiva en el espacio atmosférico que ahora son propias del derecho aviatorio, se originan en viejas -- fórmulas del derecho romano, se fueron transformando a través de la influencia del derecho marítimo y llegaron a ser específicas de la aeronáutica, las normas de la aviación irán evolucionando con motivo de la astronáutica y llegarán a ser instituciones particulares del derecho espacial. Esto no es otra cosa que el fenómeno de cristalización de los principios del derecho.

Durante los primeros veinte años de este Siglo, la mayoría de los juristas y de las instituciones de derecho internacional, con las variantes que hemos analizado, sostuvieron el principio de la libertad de los aires. Esta tendencia nació con la aviación y se explicó en función de la imposibilidad de preveer el desarrollo ulterior de esta actividad. Los juristas siempre fueron a la zaga de los adelantos técnicos de la aeronáutica y cuando estos llegaron a cierto período de culminación, aquellos tuvieron que proclamar la doctrina de la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico situado sobre el territorio de los Estados.

Ahora, en forma cíclica se reproduce el mismo fenómeno al nacer la astronáutica. Los juristas se apresuran a reclamar una libertad del espacio interplanetario, considerandolo -

res nullius. También PAUL FAUCHILLE en 1901 declaró al espacio atmosférico res nullius. Nosotros debemos establecer un sistema de derecho internacional con sentido de anticipación, que es la única forma en que la obra del hombre puede ser perdurable y con proyecciones de destino. No debemos de ir a la zaga de la astronáutica como los viejos juristas fueron a la zaga de la aeronáutica, ni a ponernos a reclamar apresuradamente una libertad que pronto tendríamos que negar. Cuando la astronáutica culmine, dicha culminación no debe hacernos negar una libertad que apresuradamente hemos postulado.

El concepto de soberanía se derrumba y requiere una modificación sustancial, no puede haber soberanía completa ni exclusiva en el espacio atmosférico según lo hemos demostrado. anteriormente tampoco puede haber soberanía completa y exclusiva en el espacio interplanetario.

Desde el punto de vista jurídico, no debe hablarse de espacio atmosférico o terrestre, de espacio interplanetario o solar, y de espacio intersidereal o astral, como de tres entidades autónomas, por las siguientes razones:

Por la natural composición del espacio; el espacio es único conceptualmente, jurídicamente también debe ser considerado como único.

Por la estrecha vinculación que existe entre la aviación, la electrónica y la astronáutica, actividades y fenómenos que tienen como escenario común el espacio, conviene considerar a-

éste en forma completa y total. La realización entre estas -- técnicas es actualmente de interdependencia; pero muy pronto -- será de dependencia indiscutible; entre ellas se verán efectua das una por otra e inclusive se explicarán de por sí, llegando a constituir en el futuro un sistema de derecho; y por las di- ficultades que representa determinar zonas del espacio, ya sea por razones geofísicas o por motivo de orden técnico.

Como consecuencia resulta peligroso aceptar que el espa- cio atmosférico o terrestre es el único espacio territorial su jeto a la soberanía correspondiente y prematuro, que los espa- cios interplanetarios o solar e intersideral o astral son espa- cios internacionales, comunes a todas las Naciones, sin que -- ninguna pueda alegar derechos de propiedad o soberanía sobre -- ellos.

En efecto, tratándose de la llamada superaviación y de - la aviación atómica, el Estado no podrá ejercer acción en con- tra de otro, si aprovechando el vuelo por encima de los lími- -- tes de la atmósfera pudiera obtener indebidas ventajas o bien- causar perjuicio al Estado subyacente, lo cual no es justo ni- admisible dentro del derecho.

Con referencia a la electrónica un Estado no podría ejer- cer acción en contra de otro, si se estableciera un sistema de comunicaciones o de radio difusión visual a través de satéli- -- tes, situación que existe actualmente, obteniéndose ventajas - indebidas y aún causando interferencias a los sistemas de ----

transmisión de las ondas electromagnéticas dentro de las bandas convenidas internacionalmente, lo cual no es justo ni admisible dentro del derecho.

En cuanto a la astronáutica, es posible prever el establecimiento de un sistema global de comunicación de satélites.

m) DECRETO QUE CREA LA COMISION NACIONAL DEL ESPACIO EXTERIOR.

Artículo I.- Se crea la Comisión Nacional del Espacio Exterior, bajo la dependencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como un organismo técnico especializado encargado de controlar y fomentar todo lo relacionado con la investigación, exploración y utilización con fines pacíficos del espacio exterior.

La Comisión tendrá una Junta Directiva y un Consejo Consultivo.

Artículo II.- Las atribuciones de la Comisión, que se ejercerán a través de la Junta Directiva, serán las siguientes:

a) Impulsar el desarrollo y divulgación de los estudios sobre la exploración y utilización con fines pacíficos del espacio exterior, y controlar y vigilar las investigaciones que se realicen en territorio nacional.

b) Asesorar al Gobierno Federal, a los organismos descentralizados y a las demás entidades interesadas, en todos los aspectos de la investigación, exploración y utilización pacífica del espacio exterior y establecer y desarrollar relaciones con instituciones nacionales y profesionales dedicadas a estu-

dios de la misma especialidad, reuniendo los informes, publicaciones y estadísticas que sean pertinentes. La Comisión también podrá establecer relaciones con instituciones extranjeras que se dediquen a la misma clase de estudios, pero si fueren de carácter gubernamental se dirigirá a la Secretaría de Relaciones Exteriores para darle la intervención que corresponde.

c) Estudiar la legislación interna aplicable al espacio exterior para glosarla, concordarla y mejorarla, formulando -- los proyectos y reformas que requiera dicha legislación y redactar los proyectos de leyes, reglamentos, circulares, decretos y acuerdos que deban expedirse sobre la materia para someterlos a la consideración de las autoridades competentes y de las instituciones interesadas;

d) En particular, asesorar técnicamente a la Secretaría de Relaciones Exteriores en la preparación de los proyectos de convenios internacionales y en el examen e interpretación de -- los textos internacionales relativos al espacio exterior, y -- proponer a la Secretaría de Relaciones Exteriores por conducto del Secretario de Comunicaciones y Transportes, la designación de los delegados a las conferencias y reuniones internacionales sobre esta materia a las que México asista.

e) Promover la formación, el acercamiento y la colaboración entre las instituciones nacionales y demás organismos públicos y privados que se dediquen a estas actividades, llevando un registro de los mismos.

Artículo III.- Para la realización de sus atribuciones, -- la Comisión Nacional del Espacio Exterior desarrollará fundamentalmente las siguientes actividades:

a) Formular programas de trabajo y recomendar las inversiones y erogaciones que deban efectuarse para la realización de los mismos;

b) Resolver las consultas que le formule el Gobierno Federal, las instituciones oficiales y los particulares sobre -- los problemas generales relativos a concesiones, permisos y -- autorizaciones, opinando acerca de los principios en que debe fundarse la interpretación general, la rescisión caducidad y -- demás aspectos derivados de los mismos asuntos;

c) Encargar al Consejo Consultivo de las investigaciones, trabajos, paritaje y opiniones de carácter técnico y científico que se juzguen necesarias y recopilar los precedentes administrativos;

d) Convocar a congresos nacionales y celebrar reuniones periódicas, conferencias y certámenes públicos en los que se -- escuchen exposiciones verbales o lecturas de estudios de los -- miembros de la Comisión o de técnicos especialistas invitados -- y desarrollar discusiones o mesas redondas;

e) Editar una revista o boletín que será el órgano de la Comisión y publicar obras y folletos sobre la materia, especialmente las escritas por sus miembros, por cuenta propia y -- bajo su patrocinio, difundiendo ampliamente tales publicacio--

nes para contribuir al desarrollo de los estudios sobre el espacio exterior;

f) Otorgar premios y menciones honoríficas para obras - sobre el espacio exterior, de carácter particularmente destacado;

g) Formar la Biblioteca de la Comisión, y

h) Ejecutar todos los demás actos análogos que impliquen la realización de sus atribuciones.

Artículo IV.- La Junta Directiva de la Comisión Nacional del Espacio Exterior, estará integrada por cinco miembros; un presidente y cuatro vocales. El presidente será el Secretario de Comunicaciones y Transportes, quién, en su caso, podrá designar a la persona que lo substituya durante sus ausencias; - los cuatro vocales serán designados por el Consejo Consultivo.

La Comisión contará además con un Secretario y el personal administrativo que al efecto sea designado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Artículo V.- El Consejo Consultivo de la Comisión Nacional del Espacio Exterior, estará integrado por representantes de las siguientes instituciones:

a) Comisión de Telecomunicaciones y Meteorología de la - Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

b) Facultad de Ciencias de la Universidad Nacional Autónoma de México;

c) Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del -



Instituto Politécnico Nacional;

- d) Consejo Nacional de Investigación Científica;
- e) Sociedad Mexicana de Estudios Interplanetarios, Asociación Civil, y;
- f) Colegio de Ingenieros Mecánicos y Electricistas, Asociación Civil.

Asimismo, formarán parte del propio Consejo Consultivo, -aquellas otras dependencias oficiales e instituciones privadas que se dediquen a actividades análogas a las de la Comisión Nacional, cuyos representantes serán acreditados por el Secretario de Comunicaciones y Transportes.

Artículo VI.- El Consejo Consultivo de la Comisión Nacional del Espacio Exterior, bajo la supervisión y vigilancia de la Junta Directiva, tendrá las siguientes funciones;

a) Formular las iniciativas tendientes a promover la investigación y exploración del espacio exterior por aquellas entidades nacionales relacionadas con esta materia, y recomendar las fórmulas prácticas para lograr la coordinación de las experiencias nacionales en el campo internacional;

b) Ejecutar todas aquellas actividades complementarias - de las funciones anteriores, por instrucciones precisas de la Junta Directiva de la Comisión, y

c) Desarrollar las demás actividades que le encomiende - la propia Junta Directiva.

Artículo VII.- El presupuesto de la Comisión Nacional -- del Espacio Exterior, estará integrado por:

a) La asignación que le fije anualmente el Presupuesto - de la Federación;

b) Los subsidios anuales que aporten los Organismos des- centralizados, y

c) Los ingresos de la Comisión.

Tales subsidios y los demás ingresos que se obtengan, de- berán concentrarse en la Tesorería de la Federación y otorgar- se a través del Presupuesto de Egresos de la Federación.

Artículo VIII.- La Comisión Nacional del Espacio Exte- rior funcionará de acuerdo con el Reglamento Interior que al - efecto emitirá el Poder Ejecutivo Federal, por conducto de la - Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Artículo IX.- El presente Decreto entrará en vigor a par- tir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal a los - diez días del mes de agosto de mil novecientos sesenta y dos: - Adolfo López Mateos. El Secretario de Comunicaciones y Trans- portes, Walter C. Buchanan. Rúbrica. El Secretario de Relacio- nes Exteriores, Manuel Tello. Rúbrica. El Secretario de Ha- - cienda y Crédito Público, Antonio Ortiz Mena. Rúbrica. Secreta- rio de Educación Pública, Jaime Torres Bodet. Rúbrica.

n) CARTA MAGNA DEL ESPACIO.

Aprobada por el Comité XVI sobre - el Espacio Exterior De la Federa- - ción Interamericana de Abogados, Bogotá, Colombia, 2 de febrero de 1961.

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Uni

das reconoce el interés común que tiene la humanidad en el espacio interplanetario, y

Considerando también que es el sentir de todos que dicho espacio se utilice solamente para fines pacíficos, y

Considerando que el artículo 2, párrafo 1, de la Carta de las Naciones Unidas que estipula que la organización se basa en el principio de la igualdad soberana de todos sus miembros, y

Considerando que es el propósito y la finalidad de la Federación Interamericana de abogados buscar un acuerdo para --- evitar que se propaguen rivalidades nacionales en este campo y para promover la exploración y explotación del espacio interplanetario en beneficio de la humanidad, y

Considerando que es nuestra creencia que la humanidad se beneficiará materialmente si el espacio interplanetario se usa solamente con fines pacíficos.

Por lo tanto, ahora este Comité sobre el Espacio Interplanetario resuelve, que la Carta Magna del Espacio expuesta - aquí sea aceptada y adoptada por esta asociación para beneficio de la humanidad y el establecimiento de la paz y prevención de la guerra.

#### CARTA MAGNA DEL ESPACIO.

a) El espacio habrá de dividirse en Espacio Aéreo y Espacio Interplanetario;

b) El Espacio Aéreo deberá considerarse una parte del te

territorio sujeto a la soberanía del país cuya tierra se encuentre bajo el mismo;

c) El Espacio Interplanetario deberá considerarse como res communis ( y no terra nullius);

d) El sistema interplanetario será considerado como res communis (y no res nullius);

e) Deberá reconocerse la distinción entre res communis y terranullius (la primera expresión siendo negativa de todo derecho de propiedad y de control exclusivo por parte de nación alguna, y la segunda concediendo tales derechos de propiedad mediante los principios establecidos de descubrimiento habitación y establecimiento;

f) El Espacio Interplanetario se deberá usar solamente con fines pacíficos correspondiendo el derecho de exploración y explotación del mismo a todos los pueblos para beneficio de la humanidad;

h) (sic) Además, puesto que es imposible establecer líneas fronterizas con características físicas tales como las que determinan la línea fronteriza en la tierra y en el mar deberá establecerse una zona neutral entre los límites superiores del Espacio Aéreo y los límites inferiores del Espacio Interplanetario, la cual se conocerá con el nombre de "Neutralia," y a través de la cual se reconocería el derecho de paso pacífico, sin ofensa a la soberanía. En esta zona de "Neutralia", existiría el derecho de tránsito pacífico para toda nave, vehí

hículo u objeto que pueda pasar y moverse sin producir incidente alguno que pueda considerarse como invasión de la soberanía. Al ejercerse el derecho de tránsito inocente, ninguna nación tendría el derecho de atacar o destruir el vehículo u objeto en tránsito, ni a la nación que hubiese lanzado dicho vehículo u objeto, ni el derecho de destruir a los ocupantes del mismo sin previo y suficiente aviso y advertencia de que se reclama la existencia de una invasión de soberanía y sin que haya habido una oportunidad previa para que se juzgue la validez de dicho reclamo por medios pacíficos;

i) Deberán proveerse manera de identificación, registro y aviso adelantado de la intención de lanzar cualquier vehículo al espacio;

j) Deberán tomarse disposiciones también para el reconocimiento pacífico de los derechos y de los lugares de reentrada y aterrizaje de los vehículos del espacio;

k) Deberán tomarse disposiciones para la distribución y control de las frecuencias de radio;

l) Deberán tomarse disposiciones que eviten la interferencia sobre las naves aéreas por vehículos interplanetarios y también de la interferencia de vehículos interplanetarios entre sí;

m) En caso de lesiones o muerte a las personas, o daños y perjuicios a la propiedad, causados por vehículos interplanetarios, cohetes, proyectiles, satélites y otros similares,-

la nación que directamente o por medio de otros hubiere hecho el lanzamiento será responsable por todos los daños y perjuicios ocasionados, por los cuales quedará obligada, sin necesidad de que se le pruebe que ha incurrido en falta, negligencia, descuido o dolo;

n) Un fondo de seguro internacional deberá establecerse por medio de una asociación internacional, tal como las Naciones Unidas, para el pago de daños;

o) Deberán insertarse disposiciones apropiadas para la vigilancia internacional del Espacio Interplanetario y para la protección de los pueblos y de las naciones, para evitar que se violen sus derechos sobre dicho espacio;

p) Toda disputa resultante directa o indirectamente del uso del Espacio Interplanetario y de las regiones interplanetarias deberá resolverse y determinarse solamente por arbitraje por medio de un organismo, corte o tribunal aceptado y que designen los poderes soberanos o las Naciones Unidas;

q) El desembarque en cualquier otro planeta en donde haya vida o la ocupación del mismo por habitantes terrestres no dará el derecho de propiedad o el control de dicho planeta a nación alguna de la Tierra;

r) Los pueblos de la Tierra declaran por medio de la Magna Carta que reconocen los derechos de ocupación, propiedad y control de cualquier otro planeta en favor de los habitantes del mismo;

s) La guerra en el espacio o por medio o a través del mismo se prescribe aquí para siempre.

y,

Además se resuelve que el estudio del párrafo que dice-- "no se harán experimentos en el espacio interplanetario" se proponga para un análisis más a fondo y que nada se haga al respecto por el momento, y

Resuelve además que la Carta Magna del Espacio presentada por el presidente de este Comité, se recomiende a la Asamblea General para su adopción en esta sesión y que se envíen copias a las Naciones Unidas y a los Gobiernos de las naciones interesadas en este estudio.

ñ) TRATADO SOBRE LOS PRINCIPIOS QUE DEBEN REGIR LAS ACTIVIDADES DE LOS ESTADOS EN LA EXPLORACION Y UTILIZACION DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE INCLUSO LA LUNA Y OTROS CUERPOS CELESTES. (27 DE ENERO DE 1967)

Los Estados Partes de este Tratado,

Inspirándose en las grandes perspectivas que se ofrecen a la humanidad como consecuencia de la entrada del hombre en el espacio ultraterrestre.

Reconociendo el interés general de toda la humanidad en el progreso de la exploración y utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos.

Estimando que la exploración y la utilización del espacio ultraterrestre se debe efectuar en bien de todos los pueblos, sea cual fuere su grado de desarrollo económico y científ

fico,

Deseando contribuir a una amplia cooperación internacional en lo que se refiere a los aspectos científicos y jurídicos de la exploración y utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos.

Estimando que tal cooperación contribuirá al desarrollo de la comprensión mutua y al afianzamiento de las relaciones amistosas entre los estados y los pueblos,

Recordando la resolución 1962 (XVIII), titulada "Declaración de los principios jurídicos que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre", que fue aprobada unánimemente por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 13 de diciembre de 1963,

Recordando la resolución 1884 (XVIII), en que se insta a los Estados a no poner en órbita alrededor de la Tierra ningún objeto portador de armas nucleares u otras clases de armas de destrucción en masa, ni a emplazar tales armas en los cuerpos celestes, y que fue aprobada unánimemente por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 17 de octubre de 1963,

Tomando nota de la resolución 110 (II), aprobada por la Asamblea General el 3 de noviembre de 1947, que condena la propaganda destinada a provocar o alentar, o susceptible de provocar o alentar cualquier amenaza a la paz, quebrantamiento de la paz o acto de agresión, y considerando que dicha solución es aplicable al espacio ultraterrestre.



Convencidos de que un Tratado sobre los principios que -  
deben regirlas actividades de los Estados en la exploración y -  
utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros  
cuerpos celestes, promoverá los propósitos y principios de la -  
Carta de las Naciones Unidas,

Han convenido en lo siguiente:

#### Artículo I

La exploración y utilización del espacio ultraterrestre,  
incluso la Luna y otros cuerpos celestes, deberán hacerse en -  
provecho y en interés de todos los países, sea cual fuere su -  
grado de desarrollo económico y científico, e incumben a toda -  
la humanidad.

El espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuer -  
pos celestes, estará abierto para su exploración y utilización  
a todos los Estados sin discriminación alguna en condiciones -  
de igualdad y en conformidad con el derecho internacional, y -  
habrá libertad de acceso a todas las regiones de los cuerpos -  
celestes.

El espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuer -  
pos celestes estarán abiertos a la investigación científica, y  
los Estados facilitarán y fomentarán la cooperación internacio -  
nal en dichas investigaciones.

#### Artículo II

El espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuer -  
pos celestes, no podrán ser objeto de apropiación nacional por

reivindicación de soberanía, uso u ocupación, ni de ninguna --  
otra manera.

### Artículo III

Los Estados Partes en el Tratado deberán realizar sus ac-  
tividades de exploración y utilización del espacio ultraterres-  
tre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, de conformidad  
con el derecho internacional, incluida la Carta de las Nacio--  
nes Unidas, en interés del mantenimiento de la paz y la seguri-  
dad internacionales y del fomento de la cooperación y la com--  
prensión internacionales.

### Artículo IV

Los Estados Partes en el Tratado, se comprometen a no co-  
locar en órbita alrededor de la Tierra, ningún objeto portador  
de armas nucleares ni de ningún otro tipo de armas de destruc-  
ción en masa, a no emplazar tales armas en los cuerpos celes-  
tes y a no colocar tales armas en el espacio ultraterrestre en  
ninguna otra forma.

La Luna y los demás cuerpos celestes se utilizarán exclu-  
sivamente con fines pacíficos por todos los Estados Partes en-  
el Tratado. Queda prohibido establecer en los cuerpos celes--  
tes, bases, instalaciones y fortificaciones militares, efec--  
tuar ensayos con cualquier tipo de armas y realizar maniobras-  
militares. No se prohíbe la utilización de personal militar -  
para investigaciones científicas ni para cualquier otro objeti-  
vo pacífico. Tampoco se prohíbe la utilización de cualquier -

equipo o medios necesarios para la exploración de la Luna y de otros cuerpos celestes con fines pacíficos.

#### Artículo V

Los Estados Partes en el Tratado consideran a todos los astronautas como enviados de la humanidad en el espacio ultraterrestre, les prestarán toda la ayuda posible en caso de accidente, peligro o aterrizaje forzoso en el territorio de otro Estado Parte o en alta mar. Cuando los astronautas hagan tal aterrizaje serán devueltos con seguridad y sin demora al Estado de registro de su vehículo espacial.

Al realizar actividades en el espacio ultraterrestre así como en los cuerpos celestes, los astronautas de un Estado Parte en el Tratado deberán prestar toda la ayuda posible a los astronautas de los demás Estados Partes en el Trabajo.

Los Estados Parte en el Tratado, tendrán que informar inmediatamente a los demás Estados Partes en el Tratado o al Secretario General de las Naciones Unidas, sobre los fenómenos por ellos observados en el espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, que podrían constituir un peligro para la vida a la salud de los astronautas.

#### Artículo VI

Los Estados Partes en el Tratado serán responsables internacionalmente de las actividades nacionales que realicen en el espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, los organismos gubernamentales o las entidades no gu--

bernamentales, y deberán asegurar que dichas actividades se efectúen en conformidad con las disposiciones del presente Tratado. Las actividades de las entidades no gubernamentales en el espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, deberán ser autorizadas y fiscalizadas constantemente por el pertinente, Estado Parte en el Tratado. Cuando se trate de actividades que realiza en el espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, una organización internacional, la responsabilidad en cuanto al presente Tratado corresponderá a esa organización internacional y a los Estados Partes en el Tratado que pertenecen a ella.

#### Artículo VII

Todo Estado Parte en el Tratado que lance o promueva el lanzamiento de un objeto al espacio ultraterrestre incluso la Luna y otros cuerpos celestes, y todo Estado Parte en el Tratado desde cuyo territorio o cuyas instalaciones se lance un objeto, será responsable internacionalmente de los daños causados a otro Estado Parte o a sus personas naturales o jurídicas por dicho objeto o sus partes componentes en la Tierra, en el espacio aéreo o en el espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes.

#### Artículo VIII

El Estado Parte en el Tratado, en cuyo registro figura el objeto lanzado al espacio ultraterrestre, retendrá su jurisdicción y control sobre tal objeto, así como sobre el personal

que vaya en él, mientras se encuentre en el espacio ultraterrestre o en un cuerpo celeste. El derecho de propiedad de los objetos lanzados al espacio ultraterrestre incluso de los objetos que hayan descendido o se construyan en un cuerpo celeste, y de sus partes componentes, no sufrirán ninguna alteración mientras están en el espacio ultraterrestre, incluso en un cuerpo celeste, ni en su retorno a la Tierra. Cuando esos objetos o esas partes componentes sean hallados fuera de los límites del Estado Parte en el Tratado en cuyo registro figuren, deberán ser devueltos a ese Estado Parte, el que deberá proporcionar los datos de identificación que se le soliciten antes de efectuarse la restitución.

#### Artículo IX

En la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, los Estados Partes en el Tratado deberán guiarse por el principio de la cooperación y la asistencia mutua, y en todas sus actividades en el espacio ultraterrestre, incluso en la Luna y otros cuerpos celestes, deberán tener debidamente en cuenta los intereses correspondientes de los demás Estados Partes en el Tratado. Los Estados Partes en el Tratado harán los estudios e investigaciones del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, y procederán a su exploración de tal forma que no se produzca una contaminación nociva ni cambios desfavorables en el medio ambiente de la Tierra como consecuencia de la

introducción en él de materias extraterrestres, y cuando sea necesario adoptarán las medidas pertinentes a tal efecto. Si un Estado Parte en el Tratado tiene motivos para creer que una actividad o un experimento en el espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, proyectado por él o por sus nacionales, crearía un obstáculo capaz de perjudicar las actividades de otros Estados Partes en el Tratado, en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos, incluso en la Luna y otros cuerpos celestes, deberá celebrar las consultas internacionales oportunas antes de iniciar esta actividad o ese experimento. Si un Estado Parte en el Tratado tiene motivos para creer que una actividad o un experimento en el espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, proyectado por otro Estado Parte en el Tratado, crearía un obstáculo capaz de perjudicar las actividades de exportación y utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos, incluso en la Luna y otros cuerpos celestes, podrá pedir que se celebren consultas sobre dicha actividad o experimento.

#### Artículo X

A fin de contribuir a la cooperación internacional en la exploración y la utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, conforme a los objetivos del presente Tratado, los Estados Partes en él examinarán, en condiciones de igualdad, las solicitudes formuladas por otros-

Estados Partes en el Tratado para que se les brinde la oportunidad a fin de observar el vuelo de los objetos espaciales lanzados por dichos Estados.

La naturaleza de tal oportunidad y las condiciones en -- que podría ser concedida se determinarán por acuerdo entre los Estados interesados.

#### Artículo XI

A fin de fomentar la cooperación internacional en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos, los Estados Partes en el Tratado que desarrollan actividades en el espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, convienen en informar en la mayor medida posible dentro de lo viable y factible, al Secretario General de las Naciones Unidas, así como al público y a la comunidad científica internacional, acerca de la naturaleza, marcha, localización y resultados de dichas actividades. El Secretario General de las Naciones Unidas debe estar en condiciones de difundir eficazmente tal información inmediatamente después de recibirla.

#### Artículo XII

Todas las estaciones, instalaciones, equipos y vehículos espaciales situados en la Luna y otros cuerpos celestes serán accesibles a los representantes de otros Estados Partes en el presente Tratado, sobre la base de reciprocidad. Dichos representantes notificarán con antelación razonable su intención de

hacer una visita, a fin de permitir celebrar las consultas que procedan y adoptar un máximo de precauciones para velar por la seguridad y evitar toda perturbación del funcionamiento normal de la instalación visitada.

#### Artículo XIII

Las disposiciones del presente Tratado se aplicarán a -- las actividades de exploración y utilización del espacio ultra terrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, que reali-- cen los Estados Partes en el Tratado, tanto en el caso de que-- esas actividades las lleve a cabo un Estado Parte en el Trata-- do por sí solo o junto con otros Estados, incluso cuando se--- efectúen dentro del marco de organizaciones intergubernamenta-- les internacionales.

Los Estados Partes en el Tratado, resolverán los proble-- mas prácticos que puedan surgir en relación con las activida-- des que desarrollen las organizaciones intergubernamentales -- internacionales en la exploración y utilización del espacio ul traterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, con la organización internacional pertinentes o con uno o varios Esta-- dos miembros de dicha organización internacional que sean Par-- tes en el presente Tratado.

#### Artículo XIV

1.- Este Tratado estará abierto a la firma de todos los -- Estados. El Estado que no firmare este Tratado antes de su en trada en vigor, de conformidad con el párrafo 3 de este artícu



lo, podrá adherirse a él en cualquier momento.

2.- Este Tratado estará sujeto a ratificación por los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación y los instrumentos de adhesión se depositarán en los archivos de los -- Gobiernos de los Estados Unidos de América, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, a los que por el presente se designa como Gobiernos depositarios.

3.- Este Tratado entrará en vigor cuando hayan depositado los instrumentos de ratificación cinco Gobiernos, incluidos los designados como Gobiernos depositarios en virtud del presente Tratado.

4.- Para los Estados cuyos instrumentos de ratificación o de adhesión se depositaren después de la entrada en vigor de este Tratado, el Tratado entrará en vigor en la fecha del depósito de sus instrumentos de ratificación o adhesión.

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

6.- Este Tratado será registrado por los Gobiernos depositarios, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

## Artículo XV

Cualquier Estado Parte en el Tratado podrá proponer enmiendas al mismo. Las enmiendas entrarán en vigor para cada Estado Parte en el Tratado que las aceptare, cuando éstas hayan sido aceptadas por la mayoría de los Estados Parte en el Tratado, y en lo sucesivo para cada Estado restante que sea Parte en el Tratado en la fecha en que las acepte.

## Artículo XVI

Todo Estado Parte podrá comunicar su retiro de este Tratado al cabo de un año de su entrada en vigor, mediante notificación por escrito dirigida a los Gobiernos depositarios. Tal retiro surtirá efecto un año después de la fecha en que se reciba la notificación.

## Artículo XVII

Este Tratado, cuyos textos en chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos, se depositará en los archivos de los Gobiernos depositarios. Los Gobiernos depositarios remitirán copias debidamente certificadas de este Tratado a los Gobiernos de los Estados signatarios y de los Estados que se adhirieran al Tratado.

En Estimonio de lo cual, los infrascritos, debidamente autorizados firman este Tratado.

El Tratado que nos ocupa fué aprobado por la 1499a. sesión plenaria de la Asamblea General de las Naciones Unidas, con fecha diecinueve de diciembre de 1966, y durante el XXI--

período de sesiones; y abierto a la firma o adhesión de todos los Estados, previa ratificación de los signatarios, en la forma y términos que dicho convenio establece en su Artículo XIV, es decir, se abrió a la firma en Washington, Londres y Moscú, respectivamente el 27 de enero de 1967.

Nuestro país aprobó dicho Tratado por el Senado de la República, el día 2 de octubre de 1967, y publicada dicha aprobación en el Diario Oficial como Decreto de la Federación el 14 de noviembre de dicho año, en el Tomo CCLXXV No. 12, siendo Presidente de la República el señor Licenciado Gustavo Díaz Ordaz y Secretarios de Estado de Relaciones Exteriores y Gobernación respectivamente los señores Licenciados Antonio Carrillo Flores y Luis Echeverría Alvarez.

### 3.- EL DERECHO ANTE EL PROBLEMA DE LA UTILIZACION DEL ESPACIO.

Un exámen rápido e histórico que se antoja repetido en este modesto trabajo, de las doctrinas y conferencias sobre el derecho aéreo, nos permitirá darnos cuenta de la evolución que el concepto de soberanía sobre el espacio aéreo ha sufrido:

En el año de 1889 tiene lugar en París el primer Congreso Internacional de Aeronáutica con motivo de la exposición internacional, y con la participación de Brasil, Estados Unidos; Francia; México; Reino Unido y Rusia.

En el año de 1900 el profesor FAUCHILLE se dirige al Ins

tituto de derecho internacional reunido en Neufchatel, para -- que se redacte un código internacional del aire.

En 1902 ese mismo instituto de derecho internacional, -- presenta un reglamento constituido de 32 artículos, habiéndose hecho la reunión en Bruselas.

Posteriormente en Gante se atacaron las teorías anglosajonas representadas por WESLAKE que sostenía el derecho de soberanía del Estado subyacente, admitiendo un derecho de libre tránsito inofensivo. Esta teoría también fué atacada por ---- FAUCHILLE ardiente defensor de la libertad del espacio.

En 1911 en la reunión del Instituto de Derecho Interna-- cional en Madrid, FAUCHILLE y Von BAR atacaron de nuevo las -- teorías anglosajonas.

En 1913 y en las conclusiones a que llegó la Internatio-- nal Law Association en su reunión de Madrid fué la siguiente:

Los Estados tienen el derecho de reglamentar el tránsito por encima de su territorio, y con reserva de este derecho el libre tránsito debería ser permitido a las aeronaves de todas las nacionalidades. En ese mismo año Francia y Alemania fir-- man un tratado de derecho aéreo, y se afirma en él, la soberanía del Estado sobre su espacio aéreo.

En el año de 1919 se firma la Convención de París, por - trinta y tres Estados, y la cual establece los siguientes prin-- cipios:

Soberanía plena y exclusiva de cada Estado sobre el es--

pacio aéreo encima de su territorio.

Libertad de paso inofensivo de las aeronaves privadas de los Estados contratantes en tiempo de paz.

En el año de 1921 Perú proclamó la libertad de la navegación, siempre que fuese encima de los tres mil metros.

En el año de 1926 la Convención Iberoamericana de Madrid se inspiró en los mismos principios que la de París de 1919.

En el año de 1944 como ya es sabido, se consagró el principio de soberanía de los Estados Subyacentes.

En el año de 1951, hubo una tentativa de crear un espacio supranacional y se debe al Conde SPORZA quién formuló un plan para la creación de un espacio aéreo común europeo de los países de la O.E.C.E.

En ese mismo tiempo se estudiaba la posibilidad de crear una agencia europea que se denominaría EUROCONTROL, cuya finalidad sería el control de la circulación aérea encima de los 6000 metros, y habría interferencias de soberanía, y tendría en la práctica como efecto crear una zona supranacional. En las conversaciones iniciadas en Roma, intervinieron los Ministros de Francia, Italia, Bélgica, Alemania y Luxemburgo siendo éstos ministros los que se encargaban de la aviación civil.

En el año de 1959 se presentaron proyectos como los de SMIRNOF, pudiéndose sintetizar en los siguientes principios, los cuales parecen también inspirados en el convenio de Washigton sobre la Antártida, y que son:

Libertad de exploración y utilización del espacio cósmico y de los cuerpos celestes con fines pacíficos y conforme al derecho internacional.

El espacio cósmico y los cuerpos celestes no son susceptibles de apropiación nacional.

Se reconoce el paso inocente de los vehículos cósmicos - identificados, sobre el espacio atmosférico de los Estados.

Obligación de permitir a los vehículos cósmicos escala - técnica en las estaciones espaciales.

Aviso obligatorio a un organismo central, del lanzamiento de cualquier vehículo cósmico.

Forzosa identificación de todo vehículo cósmico mediante marcas visibles, las que deben notificarse previamente a un registro internacional.

Deber de todos los Estados de adoptar medidas eficaces - para socorro y auxilio a vehículos cósmicos y sus ocupantes, -- para repatriar a éstos y devolver a aquellos.

Establecer responsabilidad objetiva del Estado propietario, por los daños que cause cualquier vehículo cósmico.

Repartir en forma adecuada las frecuencias radioeléctricas entre los diferentes Estados y obligación de éstos de evitar interferencias.

Todo vehículo cósmico deberá estar provisto de un dispositivo de autodestrucción para que cese de transmitir al terminar su destino.

Obligación de los Estados con estaciones rastradoras, de comunicar sin demora a los Estados interesados los datos ~~que~~ - obtengan sobre vehículos cósmicos.

Regulación obligatoria para que la solución de las diferencias surgidas de vuelos espaciales se haga por arbitraje, o por la Corte Internacional de Justicia.

#### 4.- LA LIMITACION DEL ESPACIO AEREO.

La soberanía del Estado subyacente no puede ser absoluta ni limitada, se justifica por razones de seguridad y de utilidad. Nadie duda que el Estado tiene un legítimo interés de intervenir en la navegación aérea, y de reglamentar la navegac---ción por su espacio, establecer las limitaciones convenientes. Ese poder de reglamentación no implica soberanía, y un Estado podría muy bien limitarse a reglamentar la navegación sin que pudiese admitirse su soberanía. Sin embargo, la soberanía es un atributo del Estado, que tiende más a lo ilimitado que a la excepción. Es decir, que la soberanía se ofrece principalmente como poder de actuación que no está sujeto a limitaciones - por parte de otro Estado.

Hoy el concepto de soberanía como poder absoluto está -- en retroceso, el cual nace de la interdependencia creciente de los Estados; como quiera que sea, en el momento actual, la excepción a la soberanía continua siendo un poder principalmente ilimitado.

Si se acepta entonces, que el Estado tiene el poder de-

reglamentar la navegación sobre el espacio aéreo, éste poder debe ser entendido en la forma más extensa posible, y si esta facultad está entendida en esta forma, no podría nacer sino de la soberanía que nos veríamos forzados a admitir.

Admitiendo el principio de soberanía, se presenta la cuestión de determinar hasta donde se extiende el espacio aéreo, y en consecuencia la soberanía del Estado, puesto que sería a priori y absurdo pensar en la posibilidad de una soberanía que se extendiese de una manera ilimitada.

El espacio aéreo no podría ser ilimitado, y el principio mismo de soberanía ha sido objeto de una controversia que nosotros hemos estudiado en sus líneas generales, y que ha sufrido varias transformaciones y tratamientos, bien por parte de la doctrina, bien por parte de las diferentes legislaciones y de las convenciones internacionales. En principio puede decirse que el derecho del espacio hasta ahora limitado al derecho aéreo, tiene como única fuente las convenciones internacionales, y muy pocas reglas son debidas a la costumbre, posiblemente la única es la de la admisión de la libertad sobre el espacio situado sobre altamar.

Para determinar la extensión del espacio aéreo no hay acuerdos precisos a causa de las limitaciones impuestas por la imperfección de la técnica; los Estados por medio de sus legislaciones nacionales o por medio de acuerdos internacionales, no se preocupan más que de afirmar su soberanía sobre el



espacio aéreo, dado que la falta de aeronaves capaces de volar sobre la atmósfera imponía una limitación de hecho.

El examen de las convenciones firmadas hasta ahora nos lleva a la conclusión de que no podría hablarse de espacio aéreo sometido a la soberanía de un Estado, más que en los límites de la atmósfera, y la libertad de navegación tácitamente admitida más allá de este límite.

La Convención de Chicago de 1944 estableció de una manera clara, el límite de la soberanía sobre el espacio aéreo y se dice: "Los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio".

La soberanía del Estado subyacente, no podría entonces ejercerse más allá de la atmósfera, toda discusión sobre este punto es absurda. El problema real que se presenta es el de determinar el límite de la atmósfera lo que se revela imposible. Ahora bien, si se atiende a sus características físicas sería preciso ponerse de acuerdo sobre un punto: en función de que característica se iba a determinar el límite:

La composición del gas que la atmósfera contiene.

La densidad.

La temperatura.

Por otra parte, hasta donde las aeronaves clásicas pueden encontrar sustentación derivadas de las reacciones del aire.

Nadie se pone de acuerdo para aceptar un criterio determinado, la delimitación de la atmósfera según sus características físicas continuaría siendo imposible, puesto que sus propiedades no son uniformes para una altura determinada. También es inútil tratar de fijar un límite al espacio aéreo partiendo de argumentos jurídicos, los que han sido presentados, son en efecto, más o menos ingeniosos, pero impotentes para fijar un límite, y se piensa:

En la altura de un edificio.

En la altura hasta donde el Estado pudiese ejercer su control.

En la altura hasta donde las aeronaves clásicas puedan encontrar sustentación.

La altura de un edificio no puede admitirse como argumento, siempre podrá construirse un edificio más alto.

El control del Estado no quiere decir nada, puesto que los cañones han sido desplazados por los cohetes de un alcance prácticamente ilimitado.

La sustentación que las aeronaves clásicas encuentran en las reacciones del aire está en función de su velocidad. Los Americanos pusieron en servicio un avión cohete el X-15, capaz de volar hasta una altura cerca del límite posible de la atmósfera, entonces el límite de la atmósfera sería variable en función de la velocidad de los aviones. Desde luego hay un límite donde la sustentación aerodinámica no existe pa

ra las aeronaves clásicas, pero la cuestión sería de determinar exactamente las características de las aeronaves clásicas, lo que aparece completamente imposible.

El único medio de establecer un límite al espacio aéreo, se obtendrá por un acuerdo internacional, donde podrían tenerse en cuenta las características físicas de la atmósfera, pero eso de una manera general dado que la voluntad de los Estados sería la razón determinante.

#### 5.- NATURALEZA JURIDICA DEL ESPACIO ATMOSFERICO Y ULTRAATMOSFERICO.

Para determinar la naturaleza jurídica del espacio es necesario definirlo, identificarlo, para definir una cosa hay --, que delimitarla, y no puede encontrarse bases de delimitación para el espacio; en efecto, en donde comienza y en donde termina? Son preguntas que estamos obligados a dejar sin respuesta, no podría considerarse al espacio como algo limitado, puesto que el espacio no es contenido sino continente; el espacio no está encuadrado en la totalidad, al lado de otras partes -- con las cuales se le pueda poner en relación; el espacio es la totalidad en la cual las partes se encuentran colocadas.

El espacio podrá ser definido solamente de una forma negativa: lo que no es limitado, pero una definición negativa no es más que un reconocimiento implícito de incapacidad que debe ser francamente admitido.

Podría por otra parte, intentarse una delimitación del-

espacio, o para ser más exactos de una parte respecto de la Tierra o cualquier punto fijo; pero la Tierra está en movimiento y el sistema solar también, así como la Vía Láctea, -- por lo cual todas las delimitaciones que pudieran ser establecidas, lo serían sobre puntos fijos que paradójicamente se -- mueven a velocidades fantásticas. Aún si se partiese de puntos considerados fijos, una delimitación fundada sobre bases-relativas sería imposible dado el cambio continuo de relación en el espacio, la velocidad modifica el concepto de tiempo necesario para la demanda del espacio.

La definición del espacio, aparece entonces como imposible, imposibilidad que nace de la incapacidad del entendimiento humano, no solamente para delimitarlo, sino también para -- concebirlo. La concepción Einsteiniana del espacio como un ente curvo, no parece muy clara y mucho menos simple.

Si terminamos entonces por admitir que el espacio no -- puede ser definido, ni en tanto que fenómeno, ni en tanto que objeto, llegaremos a la conclusión de que el espacio no es -- una cosa, objeto de un derecho de la parte de los Estados bien singularizados, o bien integrados en la comunidad de naciones, porque el espacio que constituiría un territorio en el sentido jurídico de límite al ejercicio de una soberanía, no podría ser delimitado, y nos encontraríamos entonces con una soberanía ilimitada en la dimensión espacio, lo que sería absurdo.

Los que califican el espacio de "res nullius" y los que

califican de "res communis" y los que lo llaman "res communis omnium" hacen una clasificación gratuita, ya que parten del -- principio de que el espacio es una "res", y después tratan de calificar esta "res" según los efectos debidos a esta misma - calificación. Ahora bien, no se ha hecho la pregunta si el - espacio es una "res". El origen de este error se encuentra - posiblemente en una concepción egocéntrica (más bien terra- centrista) que hace de nuestro planeta el centro del Universo, el Universo debe verse o mirarse desde un punto de vista más- objetivo, y considerar que la Tierra no es el centro del Uni- verso sino una parte insignificante.

Solamente las cosas en el sentido jurídico de la pala-- bra pueden ser objeto de un derecho, siguiendo el razonamien- to expresado, el espacio no es una cosa, luego no puede ser - objeto de un derecho. Podría evidentemente decirse, que el - espacio no puede ser clasificado en ninguna de las categorías conocidas de cosas, sino que pertenecen a otra categoría nue- va; la objeción no podría ser admitida. En efecto, si se tra- ta de encontrar si el espacio es una cosa, para saber si pue- de ser objeto de un derecho, no debe crearse artificialmente- una categoría de cosas para clasificarlo en ella, y afirmar - después que, puesto que es una cosa, puede ser objeto de un - derecho. Eso sería partir de la conclusión para deducir las- premisas, lo que en buena lógica no es admisible.

En conclusión, se afirma que la pretensión de calificar

de "res" el espacio es absurda y que una definición "per se" del espacio no es, ni esencial ni indispensable, se cree que es preciso estudiarlo sobre la base de lo que se llama "delimitación funcional", es decir, la reglamentación de las actividades humanas en el espacio. Es necesario prescindir del espacio y limitarse a reglamentar las actividades humanas que tienen allí. En consecuencia los cuerpos celestes podrán ser objeto de derechos puesto que son cosas en el espacio.

6.- LA CUESTION DE DETERMINAR DONDE COMIENZA EL ESPACIO ULTRA ATMOSFERICO, O ULTRATERRESTRE.

Se ha señalado que según las convenciones internacionales sobre aeronáutica en el espacio jurídico, los Estados tienen soberanía completa y exclusiva sobre el espacio que se extiende por encima de sus territorios; el hecho de que al mismo tiempo exista en el espacio una región a la que no se aplica el mismo régimen, plantea ciertos problemas, como "EL DONDE EMPIEZA Y TERMINA EL ESPACIO AEREO Y DONDE COMIENZA EL ESPACIO ULTRATERRESTRE". Se observó que estos límites no coinciden inevitablemente. Si bien este problema ha sido largamente debatido en las publicaciones de eminentes autores, los publicistas no han llegado a un acuerdo con respecto a la altitud a que deben situarse dichos límites.

Según una opinión expresada en el Comité Técnico de la Asamblea General de las Naciones Unidas, llegaría un momento en que tal vez sería esencial fijar esos límites. A este res

pecto, el Comité examinó diversas posibilidades, entre ellas, las basadas en las características físicas del aire y de las aeronaves; se convino en que por ahora eran grandes las dificultades para dar al problema una solución decisiva, haría -- falta un acuerdo internacional y se expresó la opinión de que resultaría prematuro un acuerdo basado en los conocimientos y experiencias actuales. Se estimó que a falta de un acuerdo -- expreso las experiencias futuras podrían conducir a la aceptación de límites concretos por medio de una norma de derecho -- consuetudinario.

A falta de una línea de demarcación precisa, otra forma de abordar el problema, sería fijar provisionalmente a base -- de la experiencia y de los conocimientos actuales una zona dentro de la cual se supondría que estaba situado el límite entre el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre; se sugirió -- que un criterio de esta naturaleza tendría la ventaja de evitar la fijación de un límite arbitrario tan bajo que pudiera constituir una intromisión en el régimen actual de la avia---ción internacional, o tan alto que acaso obstaculizara en demasía las actividades relacionadas con la utilización y la exploración del espacio ultraterrestre.

También se discutió la posibilidad de que las futuras -- experiencias hiciesen ver que era más conveniente aplicar --- otro criterio, esto es, señalasen la conveniencia de fundar -- el régimen jurídico aplicable a las actividades espaciales en

la índole y el tipo de algunas de esas actividades.

Una posibilidad sería la de concluir los acuerdos inter gubernamentales que fuesen necesarios para regular aquellas - actividades que se desarrollasen bastante cerca de la superfi- cie terrestre, y que estuviesen tan especialmente relaciona-- das con ciertos estados en particular que exigieran su consen- timiento. En cada uno de estos acuerdos se podrían estipular las disposiciones oportunas acerca de la permisibilidad de -- una actividad determinada en función no solo de la altitud y- posición vertical, sino también de la trayectoria, de la mi-- sión de vuelo, de los instrumentos conocidos a supuestos, y - de otras características de funcionamiento de vehículos u ob- jeto de que se tratase.

En general se consideró que la determinación de límites concretos del espacio aéreo y del espacio ultraterrestre o ul- traatmosférico no constituía un problema jurídico que reclama se por el momento atención preferente. El Comité advirtió - que la solución de los problemas que había señalado como apro- piado para un estudio preferente no dependía de la determina- ción de dichos límites.

Por otra parte, según NICOLET, Secretario del Año Geofísico Internacional, hace la siguiente división, la cual consi- dero en lo personal es de lo más adelantado, y además la reco- mienda el Maestro OCTAVIO VEJAR VAZQUEZ en sus interesantísi- mas cátedras:



**TROPOSFERA.**

Partiendo de la superficie de la Tierra se encuentra en primer término la TROPOSFERA, que se extiende hasta ocho kil6 metros de altura de los Polos y los dieciocho kil6metros en el Ecuador, disminuyendo la temperatura seis grados por kil6metro.

**TROPOPAUSA.**

Esa disminuci6n de temperatura llega hasta una zona estable llamada TROPOPAUSA.

**ESTRATOSFERA.**

Hasta la altura aproximada de cincuenta kil6metros si-- que la ESTRATOSFERA, elev6ndose la temperatura progresivamente hasta igualar la de la superficie de la Tierra.

**ESTRATOPAUSA.**

La zona en la que se iguala la temperatura de la Tierra, se le llama ESTRATOPAUSA.

**ATMOSFERA INFERIOR.**

La TROPOSFERA y la ESTRATOSFERA son generalmente consideradas como integrantes de la atm6sfera inferior.

**MESOSFERA.**

Por encima est6 la MESOSFERA, en la cual la temperatura alcanza menos de ochenta grados.

**MESOPAUSA.**

La temperatura baja a una altura de ochenta y cinco kil6metros en un lugar llamado MESOPAUSA. La composici6n del --

aire es ahí de la misma densidad que en la atmósfera inferior.

#### TERMOSFERA.

Más arriba está la TERMOSFERA en la cual aumenta bruscamente la temperatura a razón de veinte grados por kilómetro y cesa dicho aumento hasta los trescientos kilómetros en la que la temperatura alcanza los mil grados centígrados. Continúa elevándose la temperatura, pero el aire se modifica con el oxígeno atómico hasta la altura de quinientos kilómetros.

#### METAFERA.

Por encima de la TERMOSFERA está la METAFERA. Hasta los mil quinientos kilómetros predomina el gas helio y después el hidrógeno.

#### PROTOSFERA.

Entre los ocho mil y diez mil kilómetros se encuentra la PROTOSFERA, y esta capa se vincula al medio interplanetario.

#### MAGNETOSFERA.

Posteriormente se encuentra un cinturón de partículas electrizadas con un espesor de cincuenta mil a sesenta mil kilómetros, zona llamada MAGNETOSFERA para indicar que pudiera considerarse como una prolongación de la atmósfera. La MAGNETOSFERA se estima peligrosa para los vuelos humanos, por lo que debe cruzarse con rapidez, según este autor, aún dentro -

de una cápsula.

#### ESPACIO INTERPLANETARIO.

Enseguida de la MAGNETOSFERA se halla una región turbulenta azotada por vientos solares, con campos magnéticos inestables y en consecuencia y solo después el ESPACIO INTERPLANETARIO.

#### 7.- VALIDEZ ESPACIAL EN LA LEGISLACION MEXICANA.

La validéz espacial de la Ley Penal Mexicana; se encuentra reglamentada en lo que disponen los artículos primero al quinto del Código Penal. El artículo primero, tercero y quinto postula el principio territorial, al establecer: que el Código se aplicará en el Distrito y Territorios Federales para los delitos de la competencia de los Tribunales comunes; en toda la República, para los de la competencia de los Tribunales Federales.

El artículo tercero establece: que los delitos continuos cometidos en el extranjero, que se sigan cometiendo en la República se perseguirán con arreglo a las leyes de ésta, sean mexicanos o extranjeros los delincuentes.

El artículo cuarto postula el principio de la personalidad de la nacionalidad y el principio real de protección. Aunque CENICEROS Y GARRIDO afirman que éste artículo acepta el principio de extraterritorialidad.

Ahora bien, este mismo artículo o sea el cuarto señala,

que los delitos mencionados en territorio extranjero o cometidos, por un mexicano contra mexicano o extranjeros o por un extranjero contra mexicanos, 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 juzgado definitivamente en el País en que delinquiró.

Que la infracción de que se le acuse tenga el carácter de delito en el País en que se ejecutó y en la República.

Las hipótesis que se presentan son:

De un mexicano contra mexicano

De un mexicano contra extranjero

De un extranjero contra mexicano.

La única hipótesis que falta es la del delito de extranjero es decir, del delito cometido de extranjero contra extranjero, que otros Países la acogen en virtud del principio de reciprocidad entre Nación y Nación.

El artículo quinto, reglamenta:

Se consideran como ejecutados en territorio de la República:

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

Las naves de matrícula nacional en esas regiones marítimas nos dice: CARRANCA Y TRUJILLO deben quedar sometidas al -

imperio de la ley penal de su bandera, única entre todas con-  
derechos de soberanía, dada la posible repercusión que el de-  
lito pueda tener entre los habitantes del País y la mayor efi-  
cacia procesal y penal de sus autoridades.

Como se desprende, para que se consideren los delitos -  
cometidos por mexicanos y extranjeros en el territorio de la-  
República, se requiere:

Que sea en alta mar o mar libre

A bordo de buques nacionales.

Los ejecutados a bordo de un buque de guerra nacional -  
surto en puerto o en aguas territoriales de otra Nación. Es-  
to se extiende al caso en que el buque sea mercante, si el de-  
lincente no ha sido juzgado en la Nación a que pertenece el  
puerto.

Esta infracción abarca dos hipótesis para considerar --  
los delitos como ejecutados en territorio de la República:

Tratándose de buque de guerra nacional

De buque mercante

LOS LUGARES DE COMISION DEL DELITO SON:

Puerto de otra Nación

Aguas territoriales de otra Nación

Con relación a la hipótesis de tratándose de buques mer-  
cantes, se entenderá el delito como ejecutado en territorio -  
de la República, siempre y cuando el delincuente no ha sido -  
juzgado en la Nación a que pertenece el puerto.

Desde luego, dichas naves son consideradas como territorio nacional en alta mar, aunque no haya texto legal expreso al respecto, pero su uniformidad doctrinaria, y práctica internacional. Y en cuanto a puertos o aguas territoriales de otra soberanía, los buques de guerra nacionales tienen el carácter de territorio de soberanía nacional como que representan al Estado en su mayor efectividad o eficiencia defensiva u ofensiva, es decir, su potencia guerrera, por lo que sería -- contradictorio que quedaran sometidos a soberanías diferentes.

Los cometidos a bordo de un buque extranjero surto en puerto nacional o en aguas territoriales de la República, si se turbase 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.

Nótese que para que se considere el delito cometido en territorio de la República el buque debe ser extranjero y surto en puerto nacional o en aguas territoriales de la República; se requiere que se turbe la tranquilidad pública o cuando el delincuente o el ofendido no fueron de la tripulación.

Y respecto al contenido de la propia fracción que examinamos, se obrará conforme al derecho de reciprocidad. CARRANCA Y TRUJILLO hace la crítica, de que la parte final del precepto examinado le resta acierto formal, toda vez, que el derecho de reciprocidad deja en suspenso la aplicación de la -- ley penal, no siendo exacto entonces, que se consideren como-

territorio nacional los buques a que se refiere, pues es lo cierto que solo lo son con ello se resiente interferencia al derecho de reciprocidad.

Los cometidos A BORDO DE AERONAVES NACIONALES O EXTRANJERAS que se encuentren en territorio o en atmósfera o aguas territoriales nacionales o extranjeras, en caso análogos a -- los que señalan para buques.

El trato que la ley penal le dá a las AERONAVES nacionales o extranjeras, es igual al de los buques cuando se esté -- frente a casos análogos.

Los cometidos en las embajadas y legaciones mexicanas. -- Ello tiene técnicamente por objeto, de que el diplomático goce de independencia, otorgándole un privilegio personal, pero -- no de un principio basado en la extraterritorialidad.

El artículo segundo postula el principio de protección de la territorialidad o extraterritorialidad en forma accesoria por los delitos que se inicien, preparen o cometan en el extranjero, cuando produzcan o se pretenda que tengan efectos en el territorio de la República, y por los delitos cometidos en los Consulados Mexicanos o en contra de su personal, cuando no hubieren sido juzgados en el País en que se cometieron.

#### 8.- EL ESPACIO CONFORME A LA CONSTITUCION Y LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

##### ARTICULO 27, CONSTITUCIONAL:

"Corresponde a la Nación el dominio directo de todos --

los recursos naturales ..... y el ESPACIO situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el derecho internacional".

ARTICULO 42, CONSTITUCIONAL:

"El territorio nacional comprende: El de las partes integrantes de la Federación. El de las islas incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes. El de las islas Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico. La plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes. Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fija el derecho internacional, y las marítimas interiores. EL ESPACIO situado sobre el territorio nacional con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho internacional.

ARTICULO 48, CONSTITUCIONAL:

Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores, y el ESPACIO situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados.

ARTICULO 306, LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

El ESPACIO situado sobre el territorio mexicano está su



jeto a la soberanía nacional.

LEY DE BIENES NACIONALES.

ARTICULO 2, LEY DE BIENES NACIONALES.

Son bienes de dominio público: los de uso común.

Son bienes de uso común: EL ESPACIO AEREO.

De los bienes de uso común pueden usar todos los habitantes de la República Mexicana, con las restricciones establecidas por la Ley.

Por otra parte, y solamente como un antecedente en el sentido de que se considera por otros Países al ESPACIO como parte de su territorio, tenemos el caso de la U.R.S.S.; que mandó destruir un avión de los EE. UU. o sea un U-2 sobre la región de Sverdolosk en los Urales, dando como resultado las reclamaciones hechas por el Primer Ministro Soviético NIKITA-S. KRUSHCHEV al Gobierno de los EE. UU. en mayo de 1960.

## CAPITULO SEGUNDO

DERECHO PENAL INTERNACIONAL Y DERECHO INTERNACIONAL PENAL.

- 1.- Sujetos y objetos del Derecho Internacional
- 2.- Derecho Penal Internacional
- 3.- Derecho Internacional Penal
- 4.- El delito Internacional
- 5.- Delitos de Elaboración Internacional
- 6.- El Delito contra la Humanidad
- 7.- El Genocidio y sus características
- 8.- El problema de la responsabilidad Penal del Estado
- 9.- Fuentes genéticas formales del Derecho Internacional Penal
- 10.- El Consentimiento tácito en la Costumbre
- 11.- La contradictoria posición de la Costumbre en lo Internacional y en lo Penal
- 12.- Los Principios Generales del Derecho y la Equidad
- 13.- La Ley como Fuente en lo Internacional
- 14.- Los Organismos Oficiales, Conferencias y Convenios que constituyen las Fuentes en el Derecho Aeronáutico Internacional
- 15.- Relación de disposiciones jurídicas que constituyen las Fuentes en el Derecho Aeronáutico Nacional.

## 1. SUJETOS Y OBJETOS DEL DERECHO INTERNACIONAL.

## SUJETOS DEL DERECHO INTERNACIONAL.

Fauchille ha expresado que el Estado es el sujeto esencial del Derecho Internacional, y por ende destinatario de sus normas.

El Estado es por esencia el sujeto del Derecho Internacional, y en consecuencia no debemos confundirlo con la Nación, aclaración que se hace en virtud de que ambos términos se emplean indistintamente, pese a no significar lo mismo; en efecto, el término Nación se refiere a la idea de raza común, lenguaje, religión, tradición histórica, etc.; en cambio el Estado, es sólo un organismo político.

El término Estado o la concepción del Estado, como sujeto real del Derecho Internacional, tiene como elementos esenciales, la población, el territorio, el Gobierno y la soberanía propios, siendo necesario que realmente sean elementos propios, ya que cualquier otra forma de concepción, que reuniendo los mismos elementos no tenga alguno propio, podría ser cualquier cosa dentro del Derecho Internacional, menos Estado.

Refiriéndonos en particular a cada uno de los elementos mencionados del Estado, encontramos que la población es el conjunto de individuos que habitan dentro de un territorio debidamente limitado y bajo un Gobierno propio; es decir, es la asociación permanente de hombres que forman una comunidad, pudiendo pertenecer a distintas razas y profesar diversas religiones y hablar inclusive distintos idiomas, pero que se han establecido de manera permanente, en número suficiente para sostenerse.

Por territorio se entiende, una determinada extensión territorial limitada por fronteras, costas, o fronteras y costas, correspondiendo dicha extensión, a una parte del Globo Terráqueo, donde está establecida la asociación mencionada formada por la población, extensiones que pueden ser variables, unidas o separadas, grandes o pequeñas.

Por lo que toca al Gobierno, o sea a la autoridad superior, debe ser un gobierno soberano distinto y autónomo de --

los demás gobiernos soberanos, el cual y en representación -- del Pueblo tiene como función primordial, el garantizar el -- ejercicio de sus derechos a los habitantes del territorio, de biendo en consecuencia tener la capacidad suficiente para man tener relaciones internacionales con los demás Estados, sien- do indiferente su organización política o su forma de Gobier- no.

Se ha pretendido incluir entre los requisitos de Estado, según el tratado de Versalles de 1918, el nivel de civiliza-- ción que permita a un Estado vivir en el mismo plano que los- demás Estados reconocidos por la comunidad internacional, pe- ro no ha sido aceptado, debido a que representa un peligro pa- ra las Naciones cuya civilización se encuentra atrasada.

La soberanía de los Estados, se refiere entre otras co- sas, a la competencia de los mismos para actuar libremente, - tanto en el campo internacional como interno, desprendiéndose dicho elemento de los demás indicados, ya que al concebirse - un Estado con sus elementos esenciales, como Territorio y go- biernos propios, es consecuente pensar que debe tener liber-- tad tanto en el campo interno como en el Internacional.

Debemos agregar que el Estado no es una simple ficción- del derecho, y que tampoco es un ser físico, sino una asocia- ción compleja, ya que supone un fondo de realidades de sus -- propios elementos, como son territorio, individuos, gobernantes y gobernados, es decir, es una entidad moral y jurídica -

que se deriva de la causa misma, y no se origina en la voluntad del hombre en particular como las asociaciones que se forman con determinado fin.

En consecuencia, no son sujetos del Derecho Internacional, los Estados miembros de una Federación; las tribus salvajes y nómadas, y no precisamente porque no hayan alcanzado un grado de civilización igual a los demás Estados, sino porque no tienen la organización política necesaria para el intercambio internacional es decir, para ser tomados en cuenta como Estados.

Asimismo, no tienen personalidad internacional, desde el punto de vista del concepto de Estados, los grupos raciales políticos y religiosos, las clases sociales, las corporaciones mercantiles; aún cuando tengan por fin explotar extensiones territoriales, y pese a la importancia que lleguen a tener; así como tampoco las colonias, ni provincias, con excepción de los dominios con gobiernos propios, etc.

#### SUJETOS APARENTES

Entre los sujetos aparentes del Derecho Internacional, y en consecuencia sujetos del mismo, se ha aludido por algunos autores, la personalidad de la Iglesia Católica, debido a su individualización, así como por su acción independiente universal y organizada; por su posibilidad de concluir tratados y por el derecho de legalización que ejercita regularmente, etc.

En efecto, el Vaticano de acuerdo con lo anterior, es uno de los sujetos aparentes del Derecho Internacional Público, y su origen se debe a Pepino el Breve y a su hijo el emperador Carlo Magno en el siglo XIII, quien en un acto de gratitud a los Papas que lo coronaron reyes de los francos, crearon los estados pontificios, bajo la jurisdicción de los Papas hasta el año de 1809, en que pasaron a formar parte del imperio Napoleónico, siendo restablecidos a su situación original en el año de 1814 y conservándose así hasta el año de 1870, en que fueron anexados al reino de Italia.

En el año de 1868, las tropas italianas hicieron desaparecer el poder temporal del Papa, razón por la cual éste, hizo pública y formal protesta en contra del gobierno italiano mediante la Encíclica "Rescriptas"; por lo cual en mayo de 1871, mediante la Ley llamada de Garantías, se establecieron las prerrogativas de que podría disfrutar el Papa y la Santa-Sede, pero sujetos a las relaciones del Estado italiano con la Iglesia Católica; reconociéndose en dicha ley la inviolabilidad de la persona del Papa, además de concederle honores de soberano, derecho de legación activo y pasivo, inmunidades propias, quedando los edificios del Vaticano y sus dependencias fuera de toda intervención de la fuerza pública italiana, además de una indemnización en francos anualmente, que equivalía a los impuestos que la iglesia dejaba de percibir al perder sus Estados.

Con tal motivo, el Papa Pío X y los tres subsecuentes,-- rechazaron dicha ley y en forma de protesta se rehusaron a -- salir del Vaticano, prohibiendo además toda relación de los -- que les rodeaban oficial mundanamente con los jefes de Estado católico que visitaban la Santa Sede, independientemente de -- que los jefes de Estado no católicos, no eran recibidos en el Vaticano sino se sometía a determinados requisitos, que impli caban prácticamente un reconocimiento de soberanía.

Sin embargo, en febrero de 1929 se llegó a un arreglo -- entre la Santa Sede y el gobierno italiano, llamado Tratado -- de Letrán, mediante el cual se creó el Estado de la ciudad -- del Vaticano, considerada como un Estado soberano, finiquitan do así los problemas y dificultades mencionadas entre la San ta Sede y el gobierno italiano, conflicto conocido como Cues tión Romana y que duró 59 años; en el tratado en cuestión se expresaba claramente que no se trataba de la constitución le gal de un nuevo Estado, o sea la Santa Sede, sino de su reco nocimiento.

Entre los demás sujetos del Derecho Internacional Pú--- blico, encontramos a organismos especializados, como la extin ta Sociedad de Naciones, las Naciones Unidas que es en reali dad el substituto de la Sociedad de Naciones y por último, la Organización de Estados Americanos.

Por último, se considera entre los sujetos aparentes -- del Derecho Internacional, a los Insurgentes reconocidos como

poder beligerante, así como a las comisiones internacionales en general, pero especialmente la del Danubio por poseer el derecho de legislación.

#### OBJETOS DEL DERECHO INTERNACIONAL

GENERALIDADES.- FRONTERAS.- MAR TERRITORIAL.- PLATAFORMA CONTINENTAL.- EXTENSION DEL MAR TERRITORIAL.

Generalidades.- Habiendo hablado ampliamente sobre los sujetos del Derecho Internacional, debemos ahora tratar lo relativo a los objetos de esta misma materia.

En consecuencia, por objetos dentro del Derecho Internacional se consideran, todas las cosas materiales cuyo estatuto está regido por normas internacionales, o que le son aplicadas normas de este tipo, como por ejemplo el territorio de los Estados, elemento indispensable de los mismos, ya que según hemos visto, sin este requisito no se podría considerar un Estado como tal; comprendiendo el territorio de un Estado, las tierras, aguas y el espacio aéreo.

Por territorio entendemos también la parte de la superficie del globo terráqueo, sujeto a la soberanía de un Estado, para el ejercicio de las facultades derivadas del mismo.

Ahora bien, el dominio terrestre abarca en consecuencia el suelo, o sea el conjunto de propiedades raíces pertenecientes al Estado o a particulares nacionales o extranjeros que forman parte del territorio; las islas, los ríos y las aguas marítimas territoriales.



Tenemos también, que la extensión territorial de un Estado es muy variable y por lo tanto, no existe ninguna regla mediante la cual se considere la dimensión del territorio de un Estado, esto es, dicho territorio puede ser grande, chico o mediano, no importa la dimensión, lo que importa es que exista dicho elemento como formando parte del Estado, que según se mencionó en su oportunidad debe ser propio.

La extensión territorial de los Estados, no siempre perteneció a los mismos, sino por el contrario, existieron épocas durante las cuales el territorio de un Estado, o sea ya existiendo éste, desde el punto de vista de su concepción filosófica, el territorio sin embargo, era propio del monarca.

Sin embargo, con la evolución del Derecho Público, se ha considerado que el territorio de un Estado, no pertenece al monarca ni al jefe de Estado, ni al gobierno, ni siquiera al pueblo, sino que corresponde al Estado como persona moral como ente jurídico del derecho.

En consecuencia, el Estado ejerce sobre el territorio, las facultades inherentes a la soberanía que pueden ser, de ejercicio, de imperio, de legislación, de jurisdicción, de mando, de administración, etc., o sea todas las relativas a la propia soberanía.

En otras palabras, el territorio es el espacio en el cual el Estado ejerce su autoridad y su soberanía, sobre todas las cosas o individuos que se encuentran transitoria o

permanentemente, dentro de las fronteras de dicho Estado, y -- por ende sujetos a su autoridad exclusiva, y al margen inclusive de cualquier otra autoridad diferente a la del Estado, -- aun la de otro Estado.

A lo anterior hay que agregar, que existe sin embargo, -- una excepción única, de los jefes de otros Estados y miembros del cuerpo diplomático extranjero, así como los territorios -- sujetos al dominio conjunto de dos o más Estados, llamados -- condominios, como sucedió con el Sudán sujeto a la soberanía de Inglaterra y Egipto; las islas Hebridias sujetas a la soberanía de Francia e Inglaterra; o en el caso de los Estados ad ministrados por otro con el consentimiento del primero, tales como la isla de Chipre, perteneciente a Turquía y administrada por Inglaterra hasta el año de 1914, y por último, el caso de los Estados dados en arrendamiento o perpetuidad, en los -- que incluye el uso y el control de un territorio, tales como la zona del Canal de Panamá; y por último los territorios sujetos a mandato o fideicomiso.

FRONTERAS.-- Habiendo dicho que el territorio es una extensión sobre el globo terráqueo, sobre el cual el Estado --- ejerce su soberanía, es necesario saber si dicha extensión te rritorial está o no limitada.

En efecto, si sólo hablásemos de una extensión territorial sin límite alguno, no podríamos definir hasta qué punto -- se puede ejercer la soberanía de un Estado, por lo que en --

consecuencia cabe hacer notar que, los Estados se encuentran limitados por fronteras o costas, o por fronteras y costas.

Los límites en cuestión de los Estados según acabamos de mencionar, se llaman fronteras, y su determinación constituye no solamente una necesidad, sino una obligación de los Estados que una vez cumplida, evita las posibles dificultades que se podrían originar de no existir una limitación al respecto.

Ahora bien, las fronteras para fijarse, se hacen mediante tratados que fijen los límites de la línea divisoria, dejando posteriormente el cuidado de la conservación de dichos límites, a cargo de comisiones de especialistas o de hombres de ciencia, la ubicación matemática de la línea exacta en toda su extensión.

Desde luego podría pensarse, que la constitución de fronteras se podría hacer por razones de orden histórico, económico o espiritual, por ser razones todas ellas fundamentales.

Sin embargo, no sucede así, la fijación de los límites entre los Estados, se hace según dijimos mediante tratados, pero que son resultado de disputas o de guerras, mediante las cuales el más fuerte hace prevalecer su voluntad; como ejemplo clásico tenemos a nuestro propio País, cuya frontera norte le fue impuesta por los Estados Unidos, con motivo de la guerra en contra de nuestro País hecha por dicha nación.

El concepto de frontera, es un concepto que ha evolucionado continuamente, siendo el principio de este concepto, los territorios desérticos, llamados confines, porque se suponía que dicha parte de un territorio en esa forma, es decir, desértica no pertenecía a nadie, tanto por su situación geográfica como climática; sin embargo, con el aumento constante de la población y del valor de las tierras, dicha extensión que comprendía la correspondiente a un Estado, se fue ampliando paulatinamente hasta ocuparse dicha zona desértica, considerada como frontera, y disminuyendo en consecuencia dicha extensión desértica, hasta llegar a la forma en que la concebimos actualmente, o sea como una línea divisoria que separa el territorio entre un Estado y otro; llegando al grado en Europa, de que las fronteras entre los Estados se disputan hasta por metros.

Contamos también como concepto de frontera, a las fronteras artificiales o naturales, como una necesidad entre los Estados para fijar sus límites, aprovechando los accidentes físicos naturales, tales como lagos, ríos, montañas, etc.

Asimismo, y entre los Estados que no tienen accidentes naturales que pueden utilizar a manera de frontera, se ven obligados en ocasiones a realizar construcciones especiales para fijar dichas fronteras, siguiendo desde luego la línea matemática establecida en los tratados, y trazada por las comisiones de especialistas y los hombres de ciencia; a este tí

po de fronteras se les llama artificiales, y consisten en monumentos, fosos, brechas, canales, bollas, etc.; las primeras como dijimos o sean las consistentes en accidentes físicos, toman el nombre de fronteras naturales.

Refiriéndonos concretamente a las fronteras naturales, como por ejemplo las montañas, la regla general que sirve de base a los tratados, consiste en adoptar la línea que pasa por la arista más alta de la misma; tratándose de ríos, se toma como base la división de las vertientes de las aguas que descienden de la montaña aunque a veces ambas líneas coinciden.

En el caso de los ríos también, los límites establecidos mediante los mismos para trazar la frontera, corresponden a la línea divisoria que se traza en el centro del río, siguiendo la sinuosidad de ambas orillas, o por el canal más profundo.

Sin embargo, tratándose de un río que tenga dos canales, se opta por el de más fácil navegación, esto es, también el más profundo; siguiendo el mismo criterio en el caso de que los ríos tengan varios brazos, caso en el cual repito, se sigue el mismo criterio o sea el del brazo más profundo.

Hasta aquí, la fijación de los límites de la frontera de los Estados no presentan ningún problema; sin embargo, cuando los ríos divagan en su curso, desligándose insensiblemente y dejando que el terreno abandonado acreciente por alu-

vi6n el territorio contiguo al l6mite, sigue los caprichos de la corriente; pero en el caso de que el r6o cambie bruscamen- te de curso, y se desaloje dentro del territorio de uno de -- los Estados, al que antes serv6a de frontera, el l6mite se fi- ja en el antiguo lecho del r6o bruscamen- te abandonado, como - sucedi6 en nuestro pa6s con el Chamizal.

En cuanto a los l6mites de las fronteras del mar terri- torial, 6stas son inciertas, debido a que no existe un crite- rio un6nime respecto a la extensi6n del mar territorial.

Por lo que toca a la importancia de las fronteras, 6sta es capital en las relaciones entre los Estados, ya que su de- terminaci6n origina en su caso, graves disputas que pueden -- llevar a la guerra misma; por lo que en consecuen- cia, en la -- actualidad existe la tendencia general de resolver este tipo- de conflictos, mediante tratados y arbitrajes.

En efecto, es de tanta importancia la fijaci6n de los - l6mites de las fronteras de los Estados entre s6, que por --- ejemplo en nuestro continente; dieron lugar a disputas, amena- zadas de guerra y aun guerra, con motivo de la deficiencia -- con que la corona espa6ola hab6a limitado sus colonias, las - que al constituirse en Estados, tuvieron como dijimos antes - graves problemas para la fijaci6n de sus l6mites.

Como ejemplo de lo anterior, encontramos a nuestro pro- pio Pa6s, cuyos l6mites fueron fijados originalmente en febre- ro de 1848, mediante el tratado de Guadalupe Hidalgo, reforma

do posteriormente en diciembre de 1853, por otro tratado llamado "De la Mesilla" o Convención Gadsden, por así llamarse el plenipotenciario americano que la suscribió.

En el mencionado tratado que detalla los límites internacionales, se pueden ver para corroborar lo que estamos diciendo, que se tuvieron en cuenta las reglas que la costumbre había establecido, respecto a los límites, naturales.

La reforma del tratado de límites de 1848, consistió en recorrer hacia el sur, los límites establecidos en el primero, que señalaban al río Gila como frontera y que el río Colorado pasará a ser internacional en un corto tramo, cortándose al mismo tiempo el límite fluvial marcado por el río Grande o Bravo.

Nuestra frontera con los Estados Unidos, está formada por dos partes, la primera llamada línea terrestre, y constituida por cuatro líneas rectas determinadas por características geográficas e interrumpidas únicamente en la porción que el río Colorado forma parte del límite internacional; y la segunda, por el río Grande o Bravo del Norte llamado así también; que va desde la Ciudad de la Paz, hasta su desembocadura, siendo en ambos casos de los ríos, en que el límite divisorio está constituido por el canal más profundo de la corriente.

Además de los tratados mencionados para la fijación de los límites de nuestras fronteras con los Estados Unidos, se-

han celebrado otros cinco tratados, a saber: El de julio de 1882 para reponer los monumentos que marcan la línea divisoria, el de noviembre de 1884, el de marzo de 1889, el de noviembre de 1900 y por último el de marzo de 1905, éste último originado por los continuos cambios a que está sujeto el cauce de los ríos Bravo y Colorado.

La modificación del tratado "Guadalupe Hidalgo" en 1848 se debió a la cesión por parte de México a Estados Unidos del Territorio de la Mesilla, y los subsiguientes, para evitar -- las dificultades como dijimos antes, originadas por el continuo cambio del cauce de los ríos Bravo y Colorado.

Por el sur, nos encontramos con la línea divisoria que separa nuestro país de Guatemala, y en consecuencia con la -- frontera correspondiente a dicho Estado, en la que sirvieron de base los medios naturales como el cauce del río Suchiate y Usumacinta, así como las líneas geográficas más acordes a -- los límites reales.

Asimismo, tenemos a Belice, cuyas fronteras se fijaron como consecuencia del tratado con Guatemala, y que consisten en límites naturales como el río Hondo y las líneas geográficas a través de la Bahía de Chetumal.

MAR TERRITORIAL.- Según dijimos antes, el mar territorial forma parte del territorio del Estado, por ser parte del territorio mismo; entendiéndose como mar territorial, la faja de agua sujeta a un régimen jurídico especial y que se encuen



tra colocado a lo largo de las costas, pero entre estas y el mar libre.

El mar territorial para algunos autores, es la continuación del dominio terrestre, y en consecuencia susceptible de apropiación, subordinación, utilidad y facultad del Estado para ejercer los derechos de propiedad y jurisdicción sobre dichas aguas del mar territorial.

Como consecuencia de lo anterior, el Estado rebireño es libre de permitir o impedir de acuerdo con su propia voluntad, la entrada en las aguas del mar territorial de las naves de guerra o mercantes de uno o más Estados, si así lo estima conveniente, o simplemente de alguno de ellos.

En cambio, otros autores sostienen la tesis de que el mar territorial es igual al mar libre, o sea que debido a su naturaleza física, es inapropiable; deshechándose en consecuencia, las teorías, de que el Estado pueda ejercer positiva y materialmente, derecho de propiedad sobre las aguas del mar territorial.

La denominación de mar territorial, se debe al Comité de Expertos para la Codificación del Derecho Internacional, que eligió la denominación de aguas territoriales, entre otras denominaciones que se usaban con frecuencia, tales como aguas costeras, mar litoral, aguas jurisdiccionales, dominio marítimo, etc.

Aún cuando ya dijimos, que por mar territorial se en---

tiende la faja de agua sujeta a un régimen jurídico especial, algunos países han hecho su propia definición; como Estados Unidos, quien dice que las aguas territoriales de los Estados Unidos, representan o incluyen todas las aguas sobre las cuales, los Estados reclaman y ejercen dominio y control como un poder soberano, incluyendo puertos, radas, bahías y otras penetraciones del mar a lo largo de sus costas y posesiones.

En materia internacional, se ha reconocido la soberanía de los Estados sobre las aguas territoriales, como formando parte del mismo Estado, según establecen por ejemplo el Segundo Comité de la conferencia de la Haya de 1930 que dijo: "Se reconoce que el Derecho Internacional atribuye a cada Estado-ribereño, soberanía sobre una faja de mar a lo largo de sus costas que forman parte del territorio del Estado; la soberanía que el Estado ofrece sobre la faja no difiere en carácter de la autoridad ejercida sobre el dominio terrestre."

Sin embargo, dicha soberanía a que se refiere el Segundo Comité mencionados, está limitado de acuerdo con el Derecho Internacional, ya que éste reconoce el derecho de paso inocente en el mar territorial, por estar universalmente aceptado.

PLATAFORMA CONTINENTAL.- El mar territorial ha sido ampliado en su concepción, de acuerdo con los continentes, tomando el nombre de Plataforma Continental, con apoyo en que los continentes se prolongan dentro del mar, hasta un punto

que se encuentra a doscientos metros de la baja marea, según los geógrafos.

Por tal motivo, algunos Estados han hecho proclamas para incorporar los recursos del mar a su soberanía, dentro de las áreas contiguas a las mismas, tales como Estados Unidos, quien en dos ocasiones ha hecho proclama, incorporando los recursos del mar dentro del área continua a su costa, en el que se incluye un área submarina por más de seiscientos pies de profundidad, bajo control y jurisdicción de dicho país, agregando que ello no afecta el carácter de alta mar dentro de sus áreas.

Asimismo, México en octubre de 1945, o sea el mismo año en que Estados Unidos, proclamó la incorporación de los recursos del mar en sus áreas contiguas, de acuerdo con la Plataforma Continental, México reclamó su Plataforma Continental, enviando al Congreso con posterioridad inmediata, el proyecto de la Ley correspondiente para las reformas constitucionales relativas.

Aparentemente la Plataforma Continental, según Estados Unidos, no afecta los derechos que tienen todos los Estados sobre el mar libre, decimos aparentemente, ya que en el fondo, si es contrario a los derechos de los Estados sobre el mar libre, ya que se consideran dentro de la Plataforma Continental, los derechos de explotación exclusiva de los productos del mar, del lecho y del subsuelo del mismo, en virtud de la ju--

jurisdicción que el Estado ribereño ejerza sobre el espacio atmosférico, comprendido sobre el área de la Plataforma Continental.

En consecuencia, y en virtud de que la Plataforma Continental, sobre la afectación o no afectación a los demás Estados sobre el mar libre, se encuentran a discusión, es necesario esperar a que se consagre definitivamente; lo cual no ha impedido que algunos Estados, americanos sobre todo, hayan incluido ya dentro de su legislación los derechos inherentes a la Plataforma Continental.

Por lo que toca exclusivamente a la soberanía del Estado ribereño sobre el mar territorial, podríamos decir que dicha soberanía es sumamente relativa, ya que la misma tiende a ser limitada, debido a la imposibilidad de los Estados para conservar dicha soberanía de manera eficiente y sin restricción alguna.

En efecto, de acuerdo con el Derecho Internacional y el Derecho de Propiedad, parecería conveniente que se permitiera a los Estados ejercer el dominio absoluto y privativo sobre el mar territorial, si con ello no se lesionara ningún derecho; pero la realidad nos demuestra todo lo contrario, según dijimos al referirnos al paso inocente de las naves sobre las aguas territoriales.

Ya que hemos hablado del paso inocente, es necesario -- que sepamos que se debe entender por ésto, por lo cual y recu

riendo al texto de la Convención de la Haya de 1930, decimos que el paso inocente, consiste en el hecho de navegar sobre un mar territorial, para atravesarlo, sin entrar en las aguas interiores, o para retirarse viniendo de las aguas interiores.

El paso inocente se refiere a los navíos mercantes, y no a los barcos de guerra, de donde se desprende cuando vemos que barcos de guerra penetran en las aguas territoriales de un Estado, que dicho paso inocente comprendería también a los barcos de guerra, pero no es así, ya que el paso de los barcos de guerra por aguas territoriales, no se deriva del paso inocente universalmente aceptado por todos los Estados, sino exclusivamente de la tolerancia.

En efecto, los barcos de guerra cuando entran en aguas territoriales de otro Estado, no lo hacen atendiendo al derecho consagrado como paso inocente, sino al hecho de la tolerancia, ya que inclusive y en forma más o menos general, se exige un permiso a dichas naves para navegar en aguas territoriales; sobre todo tomando en cuenta que el paso inocente, -- significa además de la definición aludida, al hecho de la utilización del mar territorial de naves extranjeras, para realizar actos que no atenten a la seguridad, al orden público o a los intereses del Estado ribereño.

Por lo anterior, se admite que el Estado ribereño basado en su derecho de soberanía, paz y seguridad, está facultado

do para tomar todas las medidas necesarios en sus aguas territoriales para protección de sus derechos, con los cuales garantizar la seguridad material de sus habitantes, los intereses físicos, sanitarios y el aprovechamiento de los productos marítimos, las comunicaciones, etc.

En consecuencia, también el Derecho Internacional reconoce que los Estados ribereños, ejercen una soberanía sobre el mar territorial, pese al reconocimiento universal del derecho de paso inocente de que gozan todos los Estados para sus naves mercantes.

La manera de ejercer el derecho de soberanía de los Estados ribereños sobre las aguas territoriales, es en la forma siguiente: Los faculta al aprovechamiento de manera exclusiva de los productos del mar, directa o indirectamente, esto es - mediante autorización, incluyéndose dentro de este derecho y aprovechamiento, no solamente al mar territorial propiamente dicho, sino también al lecho y al subsuelo.

Se le faculta asimismo, a la vigilancia fiscal respecto a la explotación ilícita de los productos del mar territorial o a la entrada y salida fraudulenta de los barcos destinados o provenientes al Estado ribereño.

También a impedir la violación de los reglamentos sanitarios, de inmigración y protección general de las necesidades políticas, económicas, etc.

A exigir el cumplimiento de los reglamentos o disposi--

ciones relativas al tráfico de barcos mercantes, referentes - al sabotaje o de guerra, con las modalidades que la seguridad del Estado ribereño imponga, y sobre todo en el caso de estos últimos; por otra parte, tiene facultades el Estado ribereño a perseguir a los barcos que hayan violado sus leyes o reglamentos en materia fiscal, sanitaria, pesca, etc; si ésta persecución se comienza en el mar territorial, sin importar en este caso que se continúe en el mar libre.

Por último, está facultado el Estado ribereño, a ejercer jurisdicción sobre los actos realizados a bordo de los -- barcos mercantes, con excepción de los actos jurídicos sujetos a la aplicación de los principios de Derecho Internacional Privado en aguas territoriales, y que causen daño a quienes se encuentren dentro de esas aguas o en el litoral del Estado ribereño, realizados precisamente durante el tránsito de las naves en aguas territoriales.

EXTENSION DEL MAR TERRITORIAL.- La extensión del mar territorial no ha sido siempre la misma, ya que en la antigüedad hubo Estados que reclamaron el dominio absoluto sobre el mar, sin distinción del mar territorial o mar libre.

Sin embargo, a medida que el principio de la libertad de los mares se fue afirmando, dichos Estados que consideraban dentro de su régimen jurisdiccional grandes áreas del --- océano, redujeron sus pretensiones hasta aceptar que se fijara un límite del mar territorial, sobre el cual pudieran ejercer

cer sus derechos como garantía de su seguridad misma.

Por tal motivo, existieron varias teorías para determinar la base sobre las cuales fijar los límites del mar territorial.

Entre las teorías elaboradas, encontramos la consistente en que, la base para fijar el mar territorial, debería hacerse tomando en cuenta el trayecto que un barco recorre en determinado tiempo; otras fijaron como límite el horizonte -- visual; y otras al alcance de los cañones situados en la costa.

De los sistemas mencionados, expresados por las mismas teorías correspondientes, se deshechó la primera totalmente; -- la segunda, fue establecida por primera vez durante el reinado de Felipe II en España; y la tercera, aún cuando se llevó a la práctica entre Holanda e Inglaterra, no fue expresada -- con precisión, ya que el alcance de los cañones en aquélla -- época, era aproximadamente de tres millas marítimas a lo sumo.

Asimismo y pese a que el alcance de los cañones, debido a los avances de la ciencia en materia bélica, ha aumentado -- continuamente; el sistema para fijar los límites del mar territorial, se ha seguido manteniendo por gran número de Estados en dicha medida, ya sea mediante su legislación interna o mediante tratados internacionales de carácter contractual.

Sin embargo, también en la actualidad cada Estado ha fi



jado un límite territorial, distinto al aceptado de acuerdo con la tercera teoría mencionada; fijándola a su arbitrio, -- tal como Noruega que ha establecido una extensión de mar territorial de cuatro millas, España de seis, México de dieciseis kilómetros seiscientos sesenta y ocho metros, etc.

Lo anterior, se debe quizás a que en 1927, en la conferencia de la Haya sobre los problemas del mar territorial, se admitió que aún cuando la faja de tres millas marítimas, como mar territorial que había sido aceptado por la mayor parte de los Estados del mundo; correspondía sin embargo dentro de los usos internacionales, como facultad de los Estados, fijar la extensión de su mar territorial.

Ahora bien, respecto al punto de donde debe empezarse a contar la extensión del mar territorial, según la opinión de la mayoría de los Estados, y según el criterio del Instituto de Derecho Internacional, es aquél en el que queda descubierto en la más baja marea, incluyendo para hacer dicha medición a las islas como si se tratara de tierra firme.

## 2.- DERECHO PENAL INTERNACIONAL

### DELITOS DE ORDEN INTERNO CON TRASCENDENCIA INTERNACIONAL

El derecho penal común al señalar los tipos y sanciones en los textos de sus leyes y códigos lo hace generalmente en vistas a su propio bien, aunque al ser cada Estado parte integrante de la comunidad internacional, proteja igualmente al -

de la misma. Es ésta la tesis clásica y positivista a la vez de la delincuencia contra el Derecho de Gentes en que "el objeto genérico de la tutela penal son los intereses relativos a la personalidad del Estado en sus relaciones internacionales.

Ocurre que las legislaciones nacionales suelen incluir entre los delitos locales, especialmente en los códigos penales militares actos que a su vez, han sido previstos en normas internacionales superiores, tales como las convenciones de La Haya; los Estatutos de Nuremberg, de Tokio, o la Convención sobre Genocidio. Crímenes de Guerra y contra la Humanidad. Existen generalmente en tipologías penales de la mayoría de los países civilizados; dichas infracciones pertenecen al arbitrio soberano y radio de acción legislativa de cada Estado. Se suele denominar como lo dice el tratadista ANTONIO-QUINTANO RIPOLLES que es privativo del Código Español el epígrafe significativo de "Delitos contra el Derecho de Gentes".

En los códigos hispanoamericanos, de Bolivia, Guatemala, Honduras; Panamá se toma en cuenta el epígrafe como en España.

Prefieren la denominación de "Delitos contra el Derecho Internacional" los códigos penales de Venezuela, y de nuestro País México, siendo éste último el que agrupa las infracciones en tres capítulos: de piratería, violación de la inmunidad y neutralidad y violación de los derechos de humanidad en prisioneros, rehenes, heridos y hospitales (Título III del Li

bro II Atrs. 146 a 149).

Fuera del ámbito legislativo penal del mundo hispánico, suele ser generalmente ignorada la terminología de "Delitos - contra el Derecho de Gentes o contra el Derecho Internacional" y su tipificación otorga protección específica a los representantes diplomáticos que pudiesen lograr un detrimento de las relaciones con el extranjero.

En conclusión, en los delitos genéticamente nacionales, son teleológicamente valorables en lo internacional, pero solo en cuanto que su bien afecta al orden y soberanía internos del estado que se erige en su único Juez.

### 3.- DERECHO INTERNACIONAL PENAL.

#### EL DERECHO POR ENCIMA DE LOS ESTADOS:

A los efectos técnicos de la legalidad, la ley ha de ir dirigida a todos, aunque luego, por imperfecciones políticas-insuperables no pueda alcanzar efectividad hasta un momento dado. Puede esto escandalizar a algunos espíritus demasiado idealistas, pero sucede a veces en los ordenamientos jurídico penales internos, donde se castiga por ejemplo la rebelión, pero si el rebelde triunfa en un momento determinado, la acción penal no opera, y queda como pendiente hasta que las circunstancias permitan un enjuiciamiento formal de su conducta; imperfecciones en suma de la humana justicia, que no son dadas resolver al puro tecnicismo.

Por otra parte, a las razones ordinarias del respeto al apotegma NULLUM DELICTUM SINE LEGE se une hoy día, en el Derecho Internacional, precisamente su inscripción como uno de -- los básicos derechos del hombre en el artículo 10 de la Declaración Universal de Derechos de París "...nadie puede ser -- declarado culpable de actos punibles en razón de los que no -- constituyesen delito con arreglo a la ley nacional o internacional en el momento en que fueron perpetrados" innovación -- que es calificada por el Maestro JIMENEZ DE ASUA como rotunda condenación póstuma del juicio que se enunciará en este pro-- pio trabajo, o sea el Juicio de Nuremberg.

ANTECEDENTES E INTENTOS DE CODIFICACION SOBRE EL DERE-- CHO INTERNACIONAL PENAL.

Entre los impugnadores para la creación de un DERECHO - Internacional Penal se encuentra el Profesor PELLA Y BUSTAMANTE el primero con su inspiración a dado lugar a considerar lo siguiente:

Hay actos que lesionan los comunes intereses de todos - los Estados, como la piratería, la trata de mujeres y niños, - el tráfico de estupefacientes y de publicaciones obscenas; los daños a cables submarinos, a las comunicaciones radioeléctricas y transmisión de señales de siniestros y llamadas de socorro; falsificación de moneda, valores e instrumentos de crédito y los actos de barbarie y vandalismo significando peligro común.

Por otra parte, en el prestigiado Código de BUSTAMANTE, bien que titulado de Derecho Internacional Privado, se ofrece en el artículo 309 el siguiente texto definidor de la competencia Universal. La piratería dice; la trata de negros y comercio de esclavos; la de blancas, la destrucción y deterioro de cables submarinos y demás delitos de igual carácter contra el Derecho Internacional cometido en alta mar, en aire libre o en territorio no organizado en Estado, serán castigados por el aprehensor según sus propias leyes penales.

Tanto PELLA como otro jurista de su talla, o sea SALDANA; conciben la ley penal, el delito y la sanción de un plano de posible realidad supraestatal, con dispositivos reguladores y la presunción de un organismo jurisdiccional supremo. - Asimismo introduciase el doble principio de la responsabilidad estatal e individual frente a conductas lesivas de un patrimonio comunitario universal independientemente de los locales, sujetos únicamente a conflictos de jurisdicción y competencia, sentándose de tal modo los principios esenciales en que el actual derecho internacional penal se trata de asentar.

RELACION DE PROYECTOS Y NORMATIVAS, EN UN INTENTO DE CODIFICACION DEL DERECHO INTERNACIONAL PENAL.

Proyecto de Código Internacional Penal de G. DE GREGORY del año de 1832.

Proyecto de Código Penal Universal de VON LIST de 1890.

Concreción de Código Internacional de 1900 al Congreso-

Penitenciario.

Máximas para la formación de un Código Penal Internacional, por GAROFALO de 1905.

Proposiciones sobre la Defensa Social Universal, por el profesor QUINTILIANO SALDAÑA, al Tercer Congreso Internacional de Sociología celebrado en Roma en 1924.

Ley de Bases para un Código Penal Internacional. Proyectado por QUINTILIANO SALDAÑA en 1925.

Ponencia a la XXIII Conferencia de Washigton, presentada a la Comisión Jurídica de la Unión Interpalamentaria, por VESPASIANO V. PELLA en 1925.

Conferencia Internacional para la Unificación del Derecho Penal de COPENHAGUE en 1935.

Código Penal Internacional de CONSENTINI, París 1937.

Convención sobre GENOCIDIO de 1948.

Proyecto de Código de Delitos contra la Paz y la Humanidad de 1951.

Proyecto de Código de Derecho Penal Internacional de -- ALBERTO LEVITT, Profesor de la Universidad de San Lorenzo de Brooklin.

Cátedra, de Derecho Penal Internacional, de la Universidad de Lieja, por el profesor STEPHAN GLASER.

ASOCIACION PARA LA UNIFICACION DE DERECHO PENAL INTERNACIONAL.

La anterior asociación se inició por las Conferencias -

de VARSOVIA de 1927; de ROMA de 1928 en medidas de seguridad; de BRUSELAS de 1930 sobre ciertos delitos de interés internacional, piratería, falsificación de moneda, esclavitud, trata de mujeres y niños, terrorismo, estupefacientes, publicaciones obscenas y propaganda de guerra. La de París de 1931, sobre piratería, terrorismo, esclavitud, trata de mujeres y niños y falsificaciones. La de MADRID de 1933 que insistió sobre el tema del terrorismo, que fué asimismo materia principal del VI Congreso de Copenhague de 1935 para los mismos fines. De EL CAIRO sobre delincuencia falsaria, del que se ocupó la de Bruselas de 1947 y estudió además el problema de la represión de los crímenes contra la humanidad.

Por lo tanto, la codificación penal internacional es en consecuencia la condición primordial de que en lo sucesivo -- ese derecho descansa como el penal interno, en la preciada -- plataforma de la legalidad, que si no fué utilizada antes, no fué por desconocer su valor. Esa voluntad de legalidad aparece patente en la histórica resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas del once de diciembre de mil novecientos cuarenta y seis, disponiendo la elaboración de un CODIGO-INTERNACIONAL PENAL sobre el conjunto de crímenes contra la Paz y la Seguridad de la Humanidad.

#### DELITOS CON TRASCENDENCIA INTERNACIONAL.

Son delitos en los que el bien jurídico lesionado o arriesgado afecta a la comunidad internacional como tal, con-

su querer y su sentir cristalizados en normas universales, -- del todo independientes del querer y sentir de un Estado concreto, cuya propia conducta puede ser a su vez incriminable.

No obstante la diversidad de normas de derecho represivo que abarca a la humanidad por acuerdos previos supranacionales; debe aceptarse que el Derecho Internacional Penal fué creado por los signatarios del acuerdo de Londres de 8 de --- agosto de 1945 y aplicado en NUREMBERG primero y en TOKIO después, fué un acto unilateral de las potencias vencedoras en -- la Segunda Guerra Mundial. Los veintitres países que aceptaron el programa jurídico a desarrollar contra los criminales de guerra, no hicieron más que una labor de sistematización -- mínima a los efectos prácticos de la incriminación en juicio, no una invención de crímenes cuya estimativa era de común sen tir en dicho momento histórico. Se considero que la guerra -- de agresión era un crimen así como los actos de violencia y -- exterminio, naciendo los epígrafes de "crímenes de guerra" y -- "contra la humanidad".

Claro está que esa situación de hecho, hubiera sido mejor, la incriminación conforme a un Código previo y con en---juiciamiento por parte de un Tribunal Internacional de carácter permanente, pero como no había ese deseable orden jurídico cerrado y formal; la sumaria justicia acordada y llevada -- a cabo, fué sin duda preferible a la impunidad de aquellos -- crímenes, que con razón hubiera sublevado la conciencia uni--



versal.

Solamente para los alemanes se hicieron impugnaciones - en el sentido de que habían asesinado casi cincuenta millones de personas, mediante los llamados planes de agresión a diferentes países llevando nombres convencionales: El de anexión de Austria se llamaba "Plan Otto"; el de la conquista de Checoslovaquia "Plan Verde"; el de invasión de Yugoslavia "Marita" el de destrucción de Polonia, "asunto de Himmler"; el proyectado ataque a Gibraltar "empresa Felix"; el de agresión a la Unión Soviética "Plan Barbarossa".

#### 4.- EL DELITO INTERNACIONAL.

No se ha podido precisar la posibilidad de un enjuiciamiento y sanción completa de los delitos internacionales, ya que el concepto de soberanía como poder absoluto determina lo que es justo y lo que es injusto, conduciendo a la impunidad los crímenes más graves, cuando se cometen no sólo desde el poder, sino en el ejercicio de la soberanía.

A la idea cristiano-medieval de la comunidad política, - sucedió un Estado ajeno a todo principio ético trascendente, - con poder omnipotente encarnación viva de la moralidad misma; desgajada de la tutela pontificia, la comunidad política de los Estados cristianos. Por obra de la Reforma surge el Estado moderno investido de una soberanía.

Sin embargo, el delito internacional tiene sus preceden

tes doctrinales en las obras de los fundadores del Derecho Internacional, y muy especialmente en la de nuestros teólogos y juristas del Siglo XVI. Si bien, la constitución de los Estados modernos inspirada en el concepto ya señalado de la soberanía, que no reconoce límites en su poder y en su ejercicio; pugna con la noción del delito internacional y dentro de tal concepto el delito aparece como una perturbación del orden jurídico del Estado dentro de cuyas fronteras, se comete, y al que únicamente afecta y que él solo puede prevenir y castigar; para que ésta concepción absoluta de omnipotente poder estatal, el delito internacional, el crimen de lesa humanidad resulta inconcebible.

Al derecho internacional según esa doctrina, se le asigna la regulación de las relaciones entre los Estados. Un Estado si tiene fuerza para ello exige responsabilidades a otro por los demás insignificantes daños a sus súbditos en el extranjero; mientras que una comunidad de naciones han de cruzarse los brazos y contemplar fría e indiferentemente los actos injustos, que otros Estados realizan contra sus propios súbditos.

Aunque la realidad del momento internacional no haga -- concebir muchas esperanzas en orden a la consecuencia de finalidades prácticas, sin embargo ha surgido la esperanza por -- los proyectos y convenios adoptados, previa una laboriosa gestación por la Asamblea de la Organización de las Naciones Uni

das.

Por otra parte, es fácilmente comprensible el interés y la ansiedad con que un Mundo atormentado por el recuerdo de la Segunda Guerra Mundial y lo que se vive en la llamada Guerra Fría; pone sus esperanzas en un orden jurídico internacional, en el que la violación de ese orden sea enjuiciada y sancionada con arreglo a un Derecho Internacional Penal, que constituya protección para la paz.

#### 5.- DELITOS DE ELABORACION INTERNACIONAL.

Los delitos de elaboración internacional son los que su represión ha sido concertada por acuerdos entre las partes. Tienen de común con el orden precedente de delitos o de delito penal internacional, su inclusión en la órbita jurídica interna, pero difieren de ellos, en no ser ésta su única razón de ser, obedeciendo la misma a una necesidad de prosecución internacional jurídicamente reconocida y relevante.

En ellos la duplicidad de normas no es ya meramente ocasional, sino que se impone por su bipolar naturaleza genética. No son por tanto sólo delitos de derecho interno internacionalizados por su finalidad y por el bien jurídico protegido, son delitos de trascendencia internacional, aunque no precisamente internacionales, aún en los que se deroga a veces la norma sistemática procesal de la territorialidad en favor de una competencia universal más o menos efectiva. Su razón-

es el principio de la comunidad de intereses, justificativo de la extensión jurisdiccional y unidad en la represión. Son de citarse: el delito de daños en cables submarinos por el -- Convenio de 14 de Mayo de 1884; el de trata de blancas o de -- mujeres, por la Convención de París de 1902 y las de Ginebra de 30 de septiembre de 1921, de octubre de 1933 el de publica ciones obscenas, por el Convenio de 12 de diciembre de 1923; -- el de tratantes de esclavos de 25 de noviembre de 1926; el de falsificación de monedas de 20 de abril de 1929 y el de tráfi co de estupefacientes de 13 de junio de 1932.

La tendencia general observable de acrecentar en lo po sible el catálogo de infracciones perseguibles en foro univer sal. En ese afan pueden ser citados los presentados por el -- Congreso Internacional de Derecho Penal de Palermo de 1933; y en la VIII Conferencia para la Unificación del Derecho Penal de El Cairo en 1938. Casi lograda en principio la inclusión de los delitos de terrorismo a raíz del atentado contra el -- que fuera Rey de Yugoslavia. Los acuerdos de la Convención de Ginebra de 1937 no pudieron tener efectividad a causa del segundo conflicto bélico mundial.

En el terreno regional destaca lo propuesto por la IV -- Conferencia Interamericana de Abogados celebrada en Santiago de Chile en 1945, en ella se votó que una convención interame ricana uniformase las normas de delincuencia internacional, -- especificando sus tipos e incluyendo en ellos las nuevas for-

mas de delincuencia económica.

**DELITOS INTERNACIONALES IMPUESTOS POR UN ORGANISMO SUPRANACIONAL.**

Son tales delitos los únicos que en rigor merecen la denominación de internacionales. Su existencia histórica aparece en Nuremberg donde las normas sustantivas y procesales fueron aplicadas por una parte de la comunidad internacional, -- atribuyéndose autoridad el grupo dirigente de las grandes potencias vencedoras de la segunda guerra mundial. La improvisada y empírica justicia penal nuremberguense no invalida el hecho supremo de su realidad, y con ello la de un derecho internacional penal. Un derecho en gestación que se halla en continuo estado de elaboración, señalándose desde la Declaración de Saint James de 13 de enero de 1942 hasta la Convención del Genocidio de 9 de diciembre de 1948.

**6.- EL DELITO CONTRA LA HUMANIDAD.**

Cuando el Estado posee leyes que sancionan los crímenes y las diversas violaciones a las normas penales en el orden interno o común, cuando sus organos jurisdiccionales las aplican lealmente sin discriminación entre amigos y enemigos y en condiciones de normal eficacia, la comunidad internacional no tiene por que actuar en forma de represión, represión que normalmente recae dentro de la competencia del Estado que aplica sus propias normas en ejercicio de su soberanía.

Pero cuando aquellos supuestos son incumplidos en un --

grado tal que la seguridad individual desciende por bajo de un mínimo tolerable, la impunidad es antijurídica. El orden internacional se lesiona, por lo que debe de acuerdo con normas previas de carácter internacional o por acuerdo de las naciones civilizadas, organizar la represión penal.

Durante la Segunda Guerra Mundial, las Naciones Unidas anunciaron reiterada e insistentemente sus propósitos de enjuiciar y sancionar diversos hechos punibles de carácter internacional; comprendidos bajo la denominación genérica de "CRIMENES DE GUERRA" éstos propósitos se hicieron patentes en la Declaración de MOSCU de 3 de octubre de 1943 y realidad en el Estatuto de LONDRES de 8 de agosto de 1945, que señaló cuatro serie de delitos:

COMLOT CONTRA LA PAZ

DELITO CONTRA LA PAZ

CRIMENES DE GUERRA EN SENTIDO ESTRICTO

CRIMENES CONTRA LA HUMANIDAD.

Nace pues, el delito contra la humanidad en una íntima-conexión con el crimen de guerra, por lo que en su delimitación aparece en un principio con cierto confusionismo; ello obedecía sin duda a la necesidad de justificar la violación de principios de legalidad, básicos y respetados doctrinal y legislativamente en el derecho penal, y atrayéndolo por su conexión con las restantes figuras delictivas al área de la competencia del Tribunal de NUREMBERG; por eso, al tenor del ar-

tículo 6o. de dicho Estatuto integran el delito contra la humanidad, el asesinato, el exterminio, la reducción a esclavitud, la deportación y todo acto inhumano cometido cualesquiera que sea la población civil antes o después de la guerra, o bien las persecuciones por motivos políticos, raciales o religiosos cuando éstos actos o persecuciones hayan constituido o nó una violación del derecho interno del País donde han sido perpetrados, o hubiesen sido cometidos como consecuencia de cualquier crimen que entre en la competencia del Tribunal o en relación con éste crimen. Esta conexión ha surgido y se sigue manteniendo por la Organización de las Naciones Unidas al tratar de formular los principios de NUREMBERG, ya que el principio 6o. en su apartado 3o. incluye como delito contra la Humanidad el asesinato, el exterminio, la esclavitud, la deportación y otros actos inhumanos cometidos contra cualquier población civil, o las persecuciones llevadas a cabo al perpetrar un delito contra la paz o un crimen de guerra en relación con él.

#### 7.- EL GENOCIDIO Y SUS CARACTERISTICAS.

Etimológicamente genocidio viene de la palabra GENOS raza, y del subfijo latino CADES muerte.

Se define el genocidio como la negación del derecho a existir de determinados grupos humanos considerados en su conjunto y en su consecuencia.

Son actos genocidas los perpetrados con intención de --

destruir en todo o en parte uno de estos grupos.

La posibilidad de castigar estos actos, como delitos internacionales cuando son cometidos en tiempo de paz y quedan impunes en el territorio del Estado en que se realizan, es materia que ocupa el genocidio como delito tipificado en forma internacional.

Tuvo su principal paladín en el profesor de origen Polaco, LEMKIN al que se debe el concepto y expresión de genocidio, en su obra con motivo de la ocupación en Europa.

Ya en la reunión celebrada en Madrid en 1933 por la Conferencia Internacional para la Unificación del Derecho Penal, presentó el profesor LEMKIN un proyecto de convención para el castigo de determinadas acciones reunidas en dos grupos, con los títulos de BARBARIE y VANDALISMO. Persistiendo con tenacidad su campaña.

El paso inicial de eficacia al fin indicado, fué dado por la Primera Asamblea de las Naciones Unidas, que en su resolución de 11 de diciembre de 1946, declaró el genocidio como crimen contra el derecho internacional, contrario al espíritu y propósitos de las naciones Unidas, y condenado por el Mundo civilizado.

La propia declaración encargó al Consejo Económico Social, de preparar un proyecto de convención para prevenir y sancionar el GENOCIDIO; posteriormente quedó redactado por la Sexta Comisión de la Tercera Asamblea de las Naciones Unidas.



La definición de CRIMEN DE GENOCIDIO se encuentra en el artículo 2o. de la siguiente forma: "En la presente Convención GENOCIDIO significa cualquiera de los siguientes actos cometidos con intención de destruir en todo o en parte un grupo Nacional, Etnico, Racial o Religioso, tales como":

Matanza de miembros del grupo

Producción de graves daños corporales o mentales a los miembros del grupo.

Sumisión deliberada del grupo a condiciones de vida calculadas para producir su destrucción física, con todo o en parte.

Imposición de medidas encaminadas a evitar los nacimientos del grupo.

Transferencia forzada de niños o de un grupo a otro.

#### CARACTERISTICAS DEL CRIMEN DE GENOCIDIO.

El genocidio constituye un hecho punible, de acciones que se significan como criminales, porque son en sí contrarias a la norma de derecho natural, es decir, de las que son delictivas precisamente porque la ley las prohíbe, independientemente de que la infracción quebrante o no una norma de derecho natural.

La matanza de todos o parte de los componentes de un grupo humano, la sumisión del mismo a condiciones inhumanas para conseguir su destrucción, la imposición de medidas encaminadas a impedir los nacimientos del grupo y la cruel y odioso

sa transferencia forzada de niños de un grupo a otro. Todos los actos que en la Convención se enumeran constituyen crímenes odiosos, estén o no sancionados por la ley escrita, por que integran la infracción de preceptos naturales y de derechos inherentes a la existencia humana que el hombre lleva gravados en el fondo de su conciencia.

Elemento típico que caracteriza el delito de genocidio, es la intención en sus autores de destruir en todo o en partes un grupo nacional, étnico, racial o religioso, etc. etc. - Ello excluye de su concepto cualesquiera otros actos que, aún implicando la muerte de numerosas personas a la vez, o encaminados a conseguirla, no reconozcan tal intención o propósito; por ejemplo, las matanzas ocasionadas con motivo de revoluciones o convulsiones populares o políticas, y aún religiosas o étnicas cuando aquellas son producidas con intención de venganza, de represalias u otro propósito que no sea la exterminación del grupo. Difícil será en múltiples circunstancias - determinar y precisar esa finalidad, pero de todas suertes, - preciso será reconocer que el concepto estricto de genocidio no comprende los actos que lo integran en tanto en cuanto no reconozca como finalidad la destrucción de un grupo humano.

La nota distintiva peculiar y típica del crimen de genocidio radica, en que los actos genocidios sean ejecutados, - bien con la tolerancia o aprobación del poder público, preparados y estimulados por quienes lo ejercen, o realizados por

ellos mismos; basta pasar la vista por la enumeración de los actos que la Convención estima constitutivos del crimen de genocidio, para afirmar sin temor a equivocarse, que todos y cada uno de ellos encuentra su encuadramiento en diversos tipos delictivos de los códigos penales de cualquiera Nación civilizada. Lo que les dá vida y sustantividad propia como delitos internacionales en su comisión por quienes desde el poder los preparan, aprueban u organizan; la matanza de miembros de un grupo nacional, étnico, racial o religioso cualquiera que sea la finalidad próxima o remota, incluso con la de conseguir su extirpación realizada por uno o varios individuos, encajarían dentro del tipo delictivo de asesinato u homicidio en todos los códigos del mundo civilizado, y su sanción cae dentro de las facultades del poder soberano territorial, sin que cuando así ocurre el orden jurídico internacional pueda estimarse transgredido, porque esos derechos individuales inherentes a la naturaleza humana, se encuentran debidamente protegidos, y es el propio Estado dentro del territorio de sus fronteras, el que lo injuria y sanciona. Cuando el genocidio adquiere carácter y tipicidad de delito internacional, es en el momento en que el propio Estado consciente a sus súbditos su realización, o cuando él los promueve, propone y ejecuta, porque naturalmente no es presumible que el Gobierno de un Estado -- qué apruebe o cometa tales actos inhumanos, enjuicie y sancione su propia conducta, que hay que admitir considera lícita e

imposible por tanto de ser juzgada dentro de las fronteras de su territorio, ni fuera de él, por estimar dentro de un concepto absoluto de la soberanía, que esas decisiones son supremas e inapelables, y aquí es donde radica la verdadera revolución que entraña la creación del delito internacional de genocidio.

#### 8.- EL PROBLEMA DE LA RESPONSABILIDAD PENAL DEL ESTADO.

Pueden ser sujetos activos del crimen de genocidio los Estados. Esta cuestión resucita, la ya debatida responsabilidad penal de las personas morales.

Durante largo tiempo ha predominado el criterio tanto doctrinariamente como en la legislación y en la jurisprudencia, de que sólo la persona individual puede ser sujeto activo del delito. Se afirma que la voluntad como potencia y como facultad de querer, sólo se dá en la persona física y no en la persona moral, por lo que sólo aquella puede ser responsable criminalmente.

Las personas morales, no quieren y no sienten por sí, - por lo que imponerles penas es sancionar a seres ficticios, - ya que las personas sociales no constituyen más que ficción, - y la sanción impuesta a la persona colectiva castiga a cuantos la integran, tuvieran o nó intervención en el acto criminal, lo que resulta manifiestamente contrario al principio de personalidad de la pena y a los elementos clásicos.

Esta doctrina con el principio de la ficción, ha dominado a partir de MAQUIAVELO Y SAVIGNI en todo cuanto afecta a la responsabilidad penal del Estado y de otras personas morales.

Sin embargo, existe la tesis que apoya que las personas morales, no son seres ficticios, sino personas reales, dotadas de conciencia y voluntad, distintas e independientes de las de los miembros, y si pueden contratar y faltar al cumplimiento de sus obligaciones, pueden igualmente cometer actos delictuosos.

El Estado tiene una voluntad cierta y real, actúa con sus órganos; sus servicios; goza de capacidad jurídica internacional en materia civil; capacidad de comprar, de vender, de heredar, de ser demandante, demandado, defensor etc. por ello no se vé la razón de que sea incapáz de delinquir.

Rechazar hoy la admisión de la responsabilidad penal del Estado dice PELLA es ignorar las experiencias dolorosas del último cuarto de siglo y lo que pasa recientemente. Aceptarla afirma CARTEN DE WIART sería como proceder a una reforma dura, pero saludable que traducirá la solidaridad de derechos y de deberes que existen entre todas las naciones, miembros de un mismo complejo que se denomina "EL GENERO HUMANO".

El carácter particular de la personalidad jurídica del Estado, dice el profesor ya citado PELLA, clama todavía con más fuerza en favor de la admisión de su responsabilidad pe--

nal. La sociedad no se concibe sin Estado, se ha dicho que sólo los individuos son responsables de una guerra de agresión, y la responsabilidad efectivamente recae en individuos, pero en el ejercicio del poder.

Se ha dicho, a favor de los argumentos de la responsabilidad penal del Estado en el derecho internacional, que es im puesta por los resultados científicos de la personalidad jurídica del Estado; por el reconocimiento de la responsabilidad-jurídica del Estado; por los principios de la nueva política-criminal internacional; por la organización constitucional de ciertos Estados; porque siendo el Estado la expresión jurídica y política de la Nación, la existencia de ésta es independiente de la voluntad del individuo, y en realidad, no puede ser negada. Y si la teoría de la ficción podría ser invocada contra la responsabilidad penal de otras personas morales, -- ella no podrá ser alegada cuando se trata de los Estados, que representan las entidades reales y palpables que son las Naciones.

En orden a la responsabilidad de las personas morales, -- es preciso señalar la opinión del autor Español ANTON ONECA -- en el sentido de que, aunque se reconozca la realidad de las personas morales, esto no quiere decir que sea posible justo y útil imponerles penas, pues para decidir la cuestión, es necesario poner en relación su naturaleza real, pero peculiar -- con los fines servidos por la pena, ya que es incompatible la

responsabilidad de las personas morales con los conceptos clásicos sobre el contenido de la pena y el fundamento de la responsabilidad; pero es compatible con los de la dirección que se llamó moderna, y justificada la pena por su finalidad de defensa social asentando la responsabilidad sobre la peligrosidad.

Como afirma dicho autor, es un hecho indudable la importancia adquirida por las corporaciones en la actualidad, y cuando se dedican a actividades extralegales celebrando contratos fraudulentos o desarrollando actividades contra el Estado, se debe castigar a los individuos culpables, más sería absurdo respetar a las corporaciones peligrosas, que seguirían prestando medios para actividades antijurídicas. Las medidas eficaces no han de ser penas, sino medidas de seguridad. Ha conducido como era lógico a negar la aplicación de las primeras y afirmar la de las segundas.

Este criterio, parece por razones de analogía de aplicación en cuanto a la responsabilidad de los Estados, contra ellos cabrá cuando se cometan hechos genocidas, medidas de seguridad, pero que están al margen de la responsabilidad propiamente penal, que sólo es exigible a las personas físicas.

Buena prueba de ello la tuvimos en NUREMBERG en donde el jurista Ruso TRAIN secundado por los fiscales Soviéticos acusó al Estado Alemán. Sin embargo la opinión Occidental se opuso a ello, y de las múltiples colectividades acusadas, só-

lo merecieron declaración de culpables, LA GESTAPO, LA S.S. y los principales Jefes del Partido Nazi y que en su mayoría -- fueron: HERMAN GEORING STREICHER, F. SAUCKEL, JOACHIM VON RIBENTROPP, W. FRICK, H. FRANK. E. KALTENBRUNNER, A. ROSENBERG, A. SEISS-INQUART (ejecutados) y otros.

En consecuencia fué rechazada la penalidad al Estado -- Alemán, al Gobierno del Reich y al Estado Mayor del Ejército Alemán.

9.- FUENTES GENÉTICAS FORMALES DEL DERECHO INTERNACIONAL PENAL.- EL CONSENTIMIENTO.

EL CONSENTIMIENTO.- En el derecho internacional público común, es decir, el no específicamente penal, el consentimiento ha sido y es la fuente jurídica básica sobre la que el clásico positivismo edificó casi toda su dogmática. Así para su más caracterizado impugnador BERGBOHM LOS TRATADOS LEYES desempeñan en lo internacional un papel equivalente al de la Ley. Postura acorde con el panestatismo positivista que vio constantemente en el Estado la fuente primaria de todo derecho. Justo es consignar sin embargo que en el seno mismo de la Escuela Positiva pero con un criterio más amplio, humano y realista como corresponde a la ideología Británica; el Germano Inglés OPPEN HEIMER ha extendido considerablemente el concepto de la fuente del consentimiento a su doble manifestación:

El expreso del tratado



El tácito de la costumbre.

El papel de la voluntad y el consentimiento de las partes tan trascendental en el derecho civil clásico, volvió a serlo en el internacional, no sólo privado, sino también público.

Con idéntica caracterización de fuente jurídica merced a la doctrina de los tratados leyes, su fundamento subyace en el dogma de la soberanía de los Estados, sobre el que el derecho internacional todo, ha venido desarrollándose en la teoría como en la práctica. Acontece sin embargo, que precisamente en su faceta internacional penal, ésta doble dogmática encerrada en el binomio "consentimiento - soberanía" es acusada como notoriamente insuficiente al menos para los supuestos más trascendentales. En su desconocimiento estriba la dificultad mayor y la nota más característica de revolucionarismo que distingue a amplias fases el derecho internacional penal.

La adopción de la teoría que sitúa la primordial fuente del derecho internacional en el consentimiento expreso contractual, conduce a absurdos, cuando se le pone en contacto con otras realidades obedeciendo a normas más concretas. Uno de esos ilógismos más flagrantes es de que, a ser ello verdad y no obligar los preceptos a los no contratantes, los Estados no miembros de las Naciones Unidas, resultarían con mayor plenitud de soberanía, que los propios miembros; siendo en consecuencia claramente privilegiada frente a ellos, y en teoría -

al menos, los únicos agraciados con el viejo dogma de la plenitud de tal bien.

Tal incongruencia sería suficiente argumento, contra la tesis de la prioridad de las fuentes consensuales y convencionales. "sin" la voluntad y "sin" el consentimiento del Estado-singular la fracción de los bienes salvaguardados por la conciencia jurídica de la comunidad, hoy ya cristalizada en normas jurídicas, integra suficiente antijuricidad susceptible de incriminación cuando las circunstancias procesales y derecho lo hagan posible.

Pasando de los principios a los estrictamente positivos a la legalidad vigente, el asunto se plantea originariamente dentro de la interpretación del párrafo 7o. del artículo 2o. de la Carta de las Naciones Unidas, ya que en su texto se estipula "Ninguna disposición de la presente Carta autorizará a las Naciones Unidas a intervenir en materias que sean esencialmente de la jurisdicción interna de los Estados, ni obligará a los miembros a someter dichos asuntos a procedimiento de arreglo conforme a la presente carta". "Pero este principio no se opone a la aplicación de las medidas coercitivas -- prescritas en el Capítulo VII".

El carácter tradicionalista y aún regresivo de dicho -- texto, incluso en relación con su inmediato antecedente del artículo 15 del Pacto de la Sociedad de Naciones, no precisa encarecimiento. Constituye uno de los defectos técnicos y po

líticos más graves de la Carta de San Francisco, unánimemente censurado por los juristas más progresivos (De impacto lo califica ERNESTO A. CROSS y de devastador KELSEN). A pesar de todo y por lo que a lo penal afecta, es seguro que la importante limitación del párrafo 7o. del artículo 2o. no invalida -- los tipos básicos de la criminalidad de guerra, por cuanto -- que las amenazas contra la Paz, su ruptura y los actos de --- agresión están indubitadamente incluidos la mayor parte en el Capítulo VII de la Carta.

El derecho internacional penal se dificulta y en ocasiones se imposibilita, por la ausencia de estructuras jurisdiccionales penales internacionales adecuadas, lo cual no quiere decir, que el citado Derecho Internacional Penal, no exista -- ni siquiera que sea una utopía. Lo que sucede es que se en-- cuentra en fase de gestación, su ejercicio no se ha institu-- cionalizado aún en forma satisfactoria y permanente, gravita-- por así decirlo, en el seno de la comunidad internacional sin destinatario preciso pero parece que opera, ya abstractamente en sus finalidades de intimidación y prevención. Los inconvenientes del tal sistema por ahora prevalente de empirismo y -- caso concreto, son evidentes a todos. En todo caso queda asen-- tado que la categoría fuente jurídica asignada a la voluntad-- contractual es improcedente, pugnando a la vez con la justicia y la lógica, con las normas positivas y por añadidura con la -- práctica jurisprudencial. No invalida lo dicho en que el ar--

título 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, -- señala precisamente como primera fuente de aplicación "las convenciones internacionales, sean generales o especiales", es -- decir, tanto los tratados leyes como los tratados contratos.

#### 10.- EL CONSENTIMIENTO TACITO EN LA COSTUMBRE.

En relación a la costumbre los positivistas apegados al voluntarismo la resuelven con la fórmula ingeniosa del "acuerdo tácito" (OPPENHEIM). Mientras que los jusnaturalistas la -- entrocán con las preexistencias de un derecho válido por sí, -- del que la costumbre es algo así como mera constatación del -- hecho.

Ambas opiniones pueden reducirse a un común denominador a condición de limitar el papel de la costumbre a su valor como fuente de manifestación y no de generación del Derecho.

La costumbre válida en lo interno cuando el Estado la -- acepta, no prohibiéndola mediante una ley, o no contrariándola.

En lo internacional y a diferencia de la voluntad expresa operante en el tratado, la costumbre obra muchas veces sin precisión de acuerdo unánime de las partes, y sin que sea necesario probar que cada una de ellas hubiese contribuido concretamente a su formación. De ello es precipitado a pesar de todo sacar inmediatas consecuencias. La voluntad tácita si -- que inspirando y dando validéz jurídica a la costumbre; lo --

que ocurre es que no es ya la voluntad de las partes, la de los Estados singulares en un eventual conflicto, sino la de la comunidad internacional como un todo voluntarista relativamente homogéneo. No hay riesgo mayor por lo tanto, es incidir en presupuestos de positivismo panestatal al aceptar el fundamento de la voluntad tácita en lo consuetudinario; la independencia frente a lo estatal es todavía mayor, puesto que la costumbre local o interna sucumbe siempre, antes que la general de la comunidad valiéndose incluso en Estados recién surgidos que aún no pudieron gestar sus propias costumbres internacionales. Sólo en este sentido de extensión de la voluntad a lo comunitario, es admisible en términos modernos la noción del pacto tácito.

Las costumbres no previven eternamente, sino como todo lo humano, nacen y mueren dando lugar a su desaparición y a nuevos factores de vida. Incluso en instituciones y prácticas tan atávicas como la de la guerra, sus costumbres venideras no serán igual a las vigentes y quedarán como recuerdo la de los tiempos de ASURBANIPAL, de las campañas de SOLFERINO o CRIMEA. Las situaciones culturales, espirituales, políticas y aún económicas influyen constantemente en las fluctuaciones vitales de lo consuetudinario, unas veces para fortalecerlo y otras para extinguirlo y crear algo nuevo. Recuérdese el mismo ejemplo, la trascendencia que la humanización de las costumbres bélicas tuvieron obras literarias como "La guerra y -

la paz" de TOLSTOI y "Abajo las armas" de la Baronesa VON --- STTNER. Aparte sus méritos estéticos, es incuestionable que su éxito práctico debiese al hecho de responder a un espíritu de tiempo difusamente latente en la comunidad, aunque no idóneamente expresado aún. En lo interno de Inglaterra y del -- resto del Mundo, también las novelas de DIKENS contribuyeron a desterrar costumbres (y aún leyes) tan ancestrales como la de prisión por deudas, y la explotación del trabajo infantil. Estos y tantos otros casos que pudieran fácilmente multiplicarse permiten esbozar la siguiente regla: Que la costumbre -- no prevalece como fuente material o formal del derecho por -- sus características de vetustez, sino por su feliz concordancia con la situación cultural preponderante. La costumbre en sí misma no es siempre vieja, ya que existen costumbres novísimas, a veces más eficientes y tiránicas que las otras, sobre todo en climas propicios para lo revolucionario o meramente novedoso, como lo es de la conjuntura histórica en que vivimos.

Aplicando lo dicho al derecho internacional penal, las enseñanzas son varias y valiosas. Vemos en efecto que lo consuetudinario meramente histórico de "hecho" propugna por la -- inexistencia de tal derecho internacional penal, pues el criterio de impunidad es constante en el Mundo, desde los albores de la humanidad hasta concretamente al año de 1945. No -- pocos de los reproches dirigidos a su realidad en la ocasión--

culminante de NUREMBERG fué precisamente esa su ruptura con lo ancestral, consagrado y de completo punismo.

Hasta se sacó a colación el recuerdo de épocas pasadas, presuntamente mejores y de bello matiz caballeresco, como el de "tirad primero" señores Ingleses de la batalla de Fontenoy; y la sonrisa de HEREDIA SPINOLA en la "rendición de Breda" velazqueña descartada, la hojaresca retórica de la alusión, hay en ella quizá inconciente llamamiento a complejo de consuetudinarismo impropio en la argumentación común. En los pretendidos bellos tiempos de antaño, la guerra tenía un carácter deportivo y personalista, era efectivamente asunto de caballeros, que concluida la contienda se reunían en grata camaradería para comentar sus lances y arreglar los premios en torno a mesas congresionales. En las guerras modernas principalmente a partir de 1914 a 1918 y más acusadamente en la Segunda Guerra Mundial, las cosas cambiaron fundamentalmente, y el juego fastuoso y apasionante ha degenerado en horrenda tragedia que afectó tanto a la población civil como a la técnicamente denominada combatiente. No puede extrañar por lo tanto, un viraje total en la opinión y sentir mundial, que se sublevarían unánimes si al final de la tragedia no se hubiese resuelto como se hizo, sino que se hubiera resuelto con unas cuantas fases más o menos ingeniosas.

## 11.- LA CONTRADICTORIA POSICION DE LA COSTUMBRE EN LO INTERNACIONAL Y EN LO PENAL.

En lo penal el problema de la trascendencia de lo consuetudinario se haya en gran parte ligado al de la legalidad de delitos y penas.

ADOLFO SCHOENK limita su alcance denegando a la costumbre el poder para crear nuevas formas de delito ni agravar -- las penas. Esto se puede ver en el Código Alemán de la materia, en el Español, en el Francés o en el Italiano. Pero no lo es en un plano universal donde lo penal internacional pretende operar.

Como se verá su vigencia según el patrón Francés es desconocido en ámbitos como del mundo Anglo-Sajón, el Soviético y hasta el penal Canónico de características suficientemente diferenciadas para tolerar una extensión universalista como algunos pretenden. Esto sin contar con una consideración tan capital en lo consuetudinario, como la del tiempo; pues el -- arraigo del legalismo estricto aún localizado a la sistemática penal Francesa y de su ciclo, es relativamente reciente nacido en la mentalidad individualista y liberal de la época de la codificación, mientras que lo consuetudinario predominó -- con anterioridad.

Hay que distinguir radicalmente en la doble dimensión -- interna e internacional de lo consuetudinario.

En la interna, es monopolio ejercitado por la Ley, en--



tre otras razones por la de ser salvaguarda de los supremos - valores del individuo argumento definitivo de los defensores - de tal dogmatismo.

Pero ocurre que en lo internacional, el papel del individuo corresponde en gran parte al Estado, es evidente el paralelismo de individualismo y soberanía; y así, como el dogma de la legalidad de VON LIZT en lo interno como la carta magna del delincuente, pudiera glosarse en lo penal internacional - como la carta magna del Estado.

Por lo tanto, la costumbre como fuente formal del derecho en lo internacional penal se doble: de progresiva disminución en la dimensión internacional, procurando ceder el paso a ordenamientos de tipo legalista, como la declaración de derechos del hombre o la convención sobre el genocidio; y de -- ciertas preponderancias en lo internacional penal, donde por razones históricas y políticas obvias, no se ha podido llegar ahora a una pureza de dogmática legalista, como acontece en algunos países en lo interno.

## 12.- LOS PRINCIPIOS GENERALES DEL DERECHO Y LA EQUIDAD.

En el ámbito internacional, si bien la tendencia jusnaturalista parece prevalecer estimándose por OPPENHEIM LAUTERPACHT caducada la positivista al incluirse su virtualidad en el artículo 83 del Estatuto de la Corte Internacional. En la práctica la confusión de ésta fuente con la costumbre se hace

difficilmente soslayable sobre todo acordado a la segunda el -- alcance psicológico moral de opinio juris que generalmente se le otorga, y no la de mero hecho. Por lo que se refiere a la Corte de la Haya, en el escaso uso que ha venido haciendo a -- la tercera fuente, estatutariamente a ella atribuida se la -- acompaña constantemente de precedentes históricos determina-- bles, con lo que su propisuidad a la costumbre resulta asegu-- rada en la jurisprudencia.

En el fondo los principios generales del derecho no son otra cosa que la costumbre quinta esenciada en fórmulas de sa bor abstracto, el derivado de los hechos concretos en que --- aquella se asienta. En lo penal y por idénticas razones seña ladas en el caso de la costumbre, los principios generales se rechazan casi unánimemente como fuente formal en lo nacional- interno; incluso en su asimilación al derecho natural, estíma se éste como inadecuado a la función de fuente en lo penal -- por jusnaturalista como CATHEREIN. El motivo no es otro que- el de la incompatibilidad con el dogma de la legalidad de de- litos y penas, sobre el que acostumbran tener como base los - ordenamientos jurídico-penales internos. Por eso, cuando en- ellos se suscita el problema del papel asignado al derecho na tural o a los principios generales del derecho, se le cincun<sup>s</sup> cribe a mera labor de interpretación.

Los principios generales del derecho, concretamente los de reigambre ideal y jusnaturalista han sido por así decirlo, los

únicos tenidos en cuenta para la improvisación de la justicia internacional penal. "los principios del derecho de gentes, -- tal como resulta de los usos establecidos entre las naciones-civilizadas, las leyes de la humanidad y las exigencias de la conciencia pública", fué la norma a aplicar por el Tribunal -- propuesto por la Comisión de Responsabilidad y Sanciones, a -- la Conferencia de los Preliminares de la Paz de 1918. Es en -- esencia la misma tesis jusnaturalista integral la que se indi -- có en la exposición introductiva de JAKSON al Estatuto del -- Tribunal de Nuremberg de 21 de noviembre de 1945, según la -- cual éste habría de juzgar según un Estatuto encarnado la sa -- biduría, el sentido de justicia y la voluntad de aplicación -- de diecinueve gobiernos representando en esa época la casi to -- talidad de las naciones civilizadas.

Los conceptos jusnaturalistas se prodigan en estatutos, declaraciones, actas, considerandos, fallos o sentencias.

Dejando aparte, si la vulneración o desconocimiento del dogma del legalismo de delitos y penas, es de apreciar o no -- como un ataque a los postulados del derecho natural encarna -- ble en principios generales del derecho. La Carta del Tribu -- nal Militar Internacional, acogió en su artículo 16 dentro -- del Título IV, bajo la rúbrica "Juicios equitativos para los -- acusados "principios tan capitales como los siguientes: pues -- ta en conocimiento anticipada de los cargos de hecho minucio -- samente relatados. Alegaciones de descargo. Nombramiento de

abogados. Aportación de pruebas. Derecho a preguntar a los testigos de la acusación. Y la publicidad de los debates y la obligación de razonar la sentencia deben contarse asimismo entre los principios generales inspiradores de aquel derecho.

### 13.- LA LEY COMO FUENTE EN LO INTERNACIONAL.

En el Siglo XIX es constante la entronización de la Ley como fuente primaria en el Derecho, salvo la excepción anglosajona. El imperativo del legalismo tiende a monopolizar la vida toda del derecho.

En el cuadro de la estimativa de las normas y en lo que afecta a su categoría, parece evidente la primacía de lo internacional sobre lo interno, tanto por consideraciones de genética como de teologismo. En el plano de la lógica KELSEN lo ha resuelto de una vez para siempre, reforzados sus argumentos en lo internacional, aceptando una interpretación extensiva del artículo 103 de la Carta de las Naciones Unidas. Dice dicho precepto que "en caso de conflicto sobre las obligaciones contraídas por los miembros de las Naciones Unidas en virtud de la presente Carta y sus obligaciones en virtud de otro convenio internacional, prevalecerán las obligaciones impuestas por la presente Carta".

Nada dice es cierto, de las normas específicamente internacionales pero en el espíritu de toda Carta se halla como sobreentendida su constante subordinación a los preceptos de ella,

que de otro modo, sobre todo en los casos de intervención y sanción carecerían de sentido. Que se haga o no, expresa sujeción a lo internacional en las propias leyes internas, como se hizo en la Constitución Republicana Española de 1931, y de la Francesa del año de 1946. Podrá ser útil para esclarecer conflictos concretos de competencia, pero no afecta a la realidad y virtualidad jurídico internacional del asunto. Queda a éste resolver en instancia a la propia comunidad internacional, según el grado de coherencia de su constitución y el vigor que otorgue a las normas de ella emanadas.

Al llegar a este extremo, forzoso es plantear con toda su crudeza el interrogante de si hay o no leyes internacionales en sentido estricto, presupuestos previos para estudiar la magnitud internacional penal del legalismo. Concebida la Ley en el marco de suprema norma estatal y privilegio máspreciado de su encarnación soberana, es claro que casi resulta un contrasentido hablar de la ley supraestatal, al menos en tanto que no exista un organismo efectivo de tales características. Por eso no se considera jamás o no se consigna en el catálogo de las fuentes internacionales, apareciendo como subrepticamente en ellas a través de la ingeniosa ficción de los tratados leyes. Según eso la Ley internacional es solamente la mutuamente aceptada en convenio expreso por las partes, en un plano de voluntarismo que es preciosa salvaguarda-

de las esencias siempre intangibles de la soberanía.

En el nuevo orden creado por la carta de las Naciones Unidas sobre una Convención colectiva y voluntaria fué redactada la Carta de San Francisco, y la tónica de la voluntariedad e igualdad de derechos y deberes informa su estructura. Sin embargo, por encima de este formulismo tan clásico flota en todo el trascendental documento de un nuevo espíritu, adquiriendo rango de constitución o ley fundamental no ya de un grupo más o menos nutrido de Estados contratantes, sino de la comunidad internacional como un todo. La Carta se arroja prácticamente tal papel pese a sus evidentes principios localistas, en ésta una de sus anomalías de tan singular documento, que fundado en un pacto y reconocimiento la existencia de estados no miembros (además de la vaga y provisional subclase de ex enemigos) extiende su dominio sobre la voluntad de los no contratantes alinéandolos a fuerza a su orden jurídico. Es más, aún los propios contratantes, pese a la platónica declaración de igualdad soberana en el artículo 2, quedan vinculados a la voluntad mayoritaria sin posibilidad de libre conducta en eventos de discrepancia, ni aún la mínima normal en toda la sociedad, la de retirada, que como es bien sabido no se prevé ni estipula en la Carta, al contrario que en el Pacto de la Sociedad de las Naciones.

Hay pues en la letra y en el espíritu de la Carta de --

San Francisco algo que excede a las tradiciones del clásico LAW MAKING TREATY, y que le aproxima incuestionablemente a la Ley. Aparte la cuestión de la no retirada de miembros sujetos en todo caso en su conducta futura a la autoridad de la sociedad que desertaron, el artículo 2 mantiene en su párrafo 6 un claro concepto de normatividad legalista ciento por ciento al traspasar la voluntad pactada más allá de los participantes al ámbito de todo el Orbe. Dice así el citado precepto "La Organización hará que los Estados que no son miembros de ella, se conduzcan de acuerdo con estos principios en la medida que sea necesaria para mantener la paz y la seguridad internacionales". Inútil insistir sobre lo revolucionario de tal párrafo, que viola en toda evidencia el principio fundamental de lo contractual de que un Pacto no pueda obligar a terceros no contratantes. Por lo demás, la declaración no es meramente de estilo, habiéndose aplicado o intentado aplicar en diversas ocasiones sobre asuntos de Estados no contratantes, cuya situación fuera de la órbita institucional de la O.N.U. no fué óbice para el ejercicio de su jurisdicción (entre otros los casos de España, guerrillas Albanesas y Búlgaras en Grecia; y daños de minas de Albania en barcos de guerra Británicos).

Al margen de la discusión sobre la justicia intrínseca de tan desorbitado alarde de poderes, el hecho cierto es en virtud de ellos la Carta de las Naciones Unidas puede aspirar

con todo rigor al calificativo de Ley, rebasando como rebasados los presupuestos tradicionales del Tratado. Ley sui generis, claro está, en que lo normativo y lo voluntarista no está siempre enlazados con el rigor técnico que debiera, pero donde el primero, por las razones aducidas, parece primar sobradamente sobre lo segundo. Sólo así se explican de otra parte las anomalías, exigencias sobre voluntades extrañas, que en lo contractual serían absurdas y que en el orden legal son absolutamente normales, pues una Ley no votada por un diputado o un partido discordante o ausente, en la Cámara obliga a éstos como a los demás. Que sea o no abusivo arrogarse por sí y ante sí, no contando con la voluntad de cada Estado, el papel de comunidad internacional (o conciencia de la misma, en frase del Señorador VENDENBERG, es materia sujeta a contención) es decir, naturalmente se sujetará a contención resolviéndose con arreglo a las ideologías jusinternacionalistas de cada uno, la realidad es que en el párrafo del artículo 2 de la Carta radica toda su voluntad de la Ley, expresando con nitidéz, por lo que tal concepto, siempre privativo de lo estatal interno, hace irrupción por la puerta grande en los campos del derecho internacional, en lo que no se concideran otras normas que las de estructura voluntarista, contractual y consuetudinaria.

El ejemplo aducido en la Carta de San Francisco no es el único de esa vocación de ley internacional adoptada por --



trascendentales resoluciones originariamente unilaterales o de más o menos reducidas fracciones de comunidad, siendo ello característica revolucionaria del nuevo orden jusinternacional vigente. Se inauguró precisamente para efectos penales. En la declaración de Moscú del 10. de noviembre de 1943, suscrita por los Estados Unidos de América, Gran Bretaña y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, imponiendo *urbis et orbe*, una jurisdicción universal para los crímenes de guerra -- (sin localización geográfica precisa) su consecuencia inmediata fué el acuerdo de Londres de 8 de agosto de 1945 firmado -- además por Francia, en que se integra la "Constitución del -- Tribunal Militar Internacional" con materia y forma tan genuinamente de Ley, como el más de los imperativos o mandatos internos, pero de caracterización universal bien precisa. No puede decirse con absoluto rigor que en esta materia lo jurisprudencial precediera ilógicamente a lo legal, aparte de que el tribunal invocó constantemente junto a normas *jusnaturalis* tas y consuetudinarias, otras legales muy anteriores, como la Convención de La Haya de 1899 y 1907 sobre Guerra y de Ginebra de 1906 , 1929 sobre heridos y prisioneros en campaña.

Lo que verdaderamente revolucionó NUREMBERG y lo que parece ya definitivamente impuesto a la realidad internacional-vigente, es la estimativa jurídica de dichas normas; de convencionales y en suma voluntaristas, que se erigieron en postulados imperativos de Ley.

Es interesante y aleccionador constatar como la tesis - contraria, la tradicional de la fuente de derecho meramente - consensual nacida de Tratado, fué la que trató de justificar - a los ojos del positivismo nacional socialista (que era lega - lista y tradicional cuando a sus fines convenía) el trato es - pecialmente inhumano acordado a los combatientes y prisione - ros Rusos bajo el pretexto de la Convención de Ginebra no ha - bía sido suscrita o ratificada por Rusia en 8 de septiembre - de 1941, y volvió a repetirse por los acusadores de NUREMBERG en el proceso de KEITEL responsable de la misma (contra las - razones opuestas por Almirante CANARIS), por cierto prosperan - do en la condena de éste la visión de la supremacía de las -- fuentes legales y aún las de estructura material sobre las -- formalistas del pacto y voluntad de las partes contratantes.

Otro tanto puede decirse respecto de otras normas posi - tivas de tanta importancia como la "Declaración Universal de - Derechos del Hombre" y la "Convención sobre el Genocidio" és - ta última de diciembre de 1948. Cualquiera que sea el nombre - técnico que se le adjudique la verdad es que ambas ostentan - una clara voluntad de imperio características de las leyes -- más que de los pactos. La primera hasta en su estilo es una - carta constitucional de derechos humanos, en el tradicional - marco abstracto de las de su especie en el orden interno. En - cuanto a la segunda, es una ley penal bien que incongruente - mente le falta precisamente el elemento concreto de la san---

ción.

No contradice la categoría de la ley penal internacional o ley internacional penal a la "Convención sobre el Genocidio" el hecho de que en su texto se guarden celosamente las formas contractuales más clásicas, con mayor escrúpulo sin duda que en la propia Carta de la O.N.U. en primer lugar por su nombre de "Convención", en el artículo 14 por la predelimitación de plazos de vigor y prórrogas; en el artículo 15 por las facultades de denuncia y en el 17 por la revisión. Formalmente estamos pues ante una "Convención" pura y simple, en que parece abusivo la asimilación a la Ley, pese a todo ello la insuficiencia de la valoración contractualista de la "Convención sobre el Genocidio" que llevaría al absurdo de admitir la licitud de crímenes de esta especie por Estados no contratantes o simplemente disidentes. Y cuando hemos visto impuestas como leyes, como graves sanciones no expresamente previstas Convenciones tan clásicas y restringidas como las de la Haya, Ginebra y Briand-Kellog, nada más natural que reconocerse a priori tal valor de norma legal penal a la pseudo Convención del Palacio de Chaillot, pese a su vaguedad y clasicismo de formas.

14.- LOS ORGANISMOS OFICIALES, CONFERENCIAS Y CONVENIOS QUE CONSTITUYEN LAS FUENTES DEL DERECHO AERONAUTICO INTERNACIONAL.

ORGANISMOS OFICIALES DE CARACTER INTERNACIONAL.

C.I.N.A. (Comisión Internacional de Navegación Aérea) la

Convención de París de 1919 creó en su artículo 34 una comisión internacional de navegación aérea, que realizó hasta su desaparición una importante labor en la unificación del derecho público aeronáutico. Estaba compuesta por representantes de los Estados adheridos a la Convención y tenía las siguientes atribuciones:

Modificación de la Convención. Ninguna modificación podía ser propuesta a los Estados contratantes si previamente no había sido discutida por la CINA y aprobada por 2/3 al menos del total posible de votos de sus miembros.

Poderes reglamentarios. La convención de París estaba integrada por ocho anexos de carácter técnico que tenía por objeto facilitar la aplicación práctica de las normas de la Convención. Esos anexos estaban designados con las letras A a H. Dada los fines perseguidos por los anexos, se recomendó a la CINA la tarea de modificarlos periódicamente a efecto de adaptarlos a los progresos técnicos que experimenta la aviación.

Con excepción del anexo H que se refería a las aduanas, la CINA podía encomendarlos por sí misma y éstas enmiendas entraban inmediatamente en vigencia sin necesidad de ulterior ratificación por parte de los Estados miembros de la Convención.

Desde 1922 hasta 1939 la CINA estudió y resolvió más de 250 cuestiones, entre las que podemos citar: clasificación de los distintos tipos de aeronaves, marcas de nacionalidad, fijación de condiciones mínimas para la obtención de los certifica

dos de navegabilidad, etc.

Poderes jurisdiccionales.- Por el artículo 37 inciso, 4- de la Convención, la CINA tenía atribuciones para resolver por mayoría de votos las controversias que pudieran surgir entre los Estados con respecto a la interpretación de los anexos A - á G.

La C.I.N.A. creación de la Convención de Paris, desapareció con la entrada en vigor de la Convención de Chicago del año de 1944.

C.I.T.E.J.A. (Comité Internacional Técnico de Expertos - Jurídicos Aéreos) Constituido a fines del año de 1925, compuesto por expertos designados por los Gobiernos de los Estados. A diferencia de la CINA, no tenía poderes reglamentarios y su misión específica consistía en la preparación de proyectos de convenciones internacionales sobre cuestiones de derecho privado aeronáutico, los cuales eran examinados en conferencias diplomáticas convocados especialmente al efecto.

El aporte del CITEJA a la obra de unificación internacional del derecho privado aeronáutico ha sido enorme. Las convenciones de Varsovia de 1929 sobre el transporte aéreo internacional, de Roma de 1933 sobre daños causados a terceros en la superficie y sobre embargo preventivo de aeronaves; y de Bruselas de 1938 sobre asistencia y salvamento de aeronaves, y de otros, siendo éstos fundados en proyectos elaborados por este organismo.

El CITEJA fué disuelto en noviembre de 1946, su labor -- ha sido proseguida por el Comité Jurídico de la O.A.C.I.

O.A.C.I. (Organización de Aviación Civil Internacional)- Creada por la Convención de Chicago del año de 1944. Forma -- parte de la OACI un Comité Jurídico que tiene a su cargo entre otras, la misión de preparar proyectos de convenciones internacionales de Derecho Aeronáutico. Fruto de su labor son las -- convenciones de Ginebra de 1948 sobre Reconocimiento Internacional de derechos sobre Aeronaves, y de Roma de 1952 sobre Daños a terceros en la Superficie, que substituyó a la de 1933.- Asimismo anexos especializados sobre navegación aérea.. Reuniones de carácter internacional en donde han salido proyectos de convención de interés general como la habida en la Ciudad de - Guadalajara México, la de MUNICH y la reciente de TOKIO éstas-- dos últimas sobre delitos, en sus diversos períodos de sesio-- nes.

C.J.I.A. (Comité Jurídico Internacional de la Aviación)- Este comité de tipo privado, fundado en diciembre de 1909 es, -- según sus estatutos "un grupo independiente de juristas de buena voluntad que aportan al concurso de sus conocimientos, de -- sus esfuerzos y de su autoridad para el establecimiento de una legislación internacional uniforme y adecuada a las necesida-- des de los intereses de la nueva forma de locomoción".

Para el cumplimiento de tales objetivos, viene trabajan-- do desde entonces en la redacción de un proyecto de Código In-

ternacional de la Aviación, que contemple los distintos problemas del derecho público y privado originados por la navegación aérea. Su método de labor es el siguiente: las distintas cuestiones propuestas al Comité son discutidas y aprobadas por éste y sometidas luego a la consideración de congresos científicos que convoca con esa finalidad.

Hasta la fecha ha patrocinado diez congresos, el primero de los cuales tuvo lugar en París en 1911 y el último, según se tiene entendido por la investigación hecha para este estudio, fué en AIX en Provence Francia en el año de 1948. El Comité cuenta con secciones nacionales de diferentes países; que le hacen llegar el resultado de sus estudios.

I.D.I. (Instituto de Derecho Internacional) Fundado en Ginebra en 1873, es una asociación científica de especialistas en Derecho Internacional desde el año de 1900, se ha ocupado de cuestiones de derecho aeronáutico, tales como la clasificación de las aeronaves, nacionalidad de las mismas, matrícula, etc.

A.D.I. (Asociación de Derecho Internacional) Esta entidad a la que tanto debe el Derecho Marítimo Internacional, suele tratar problemas de derecho aeronáutico en sus reuniones periódicas. Así en el Congreso de Lucerna de 1952 consideró los conflictos de leyes civiles y penales surgidos de actos realizados a bordo de aeronaves en vuelo.

Tiene un comité especial dedicado al estudio de nuestra-

disciplina fundado en el año de 1912.

I.A.T.A. (Asociación de Transporte Aéreo Internacional)- Constituida en el año de 1945 como sucesora de la "Internacional Air Traffic Association", es una entidad que agrupa a casi todas las Empresas de aeronavegación del mundo. Si bién tiene como finalidad primordial la defensa de los intereses económicos de sus afiliados, suele ocuparse de los numerosos problemas jurídicos que afectan las compañías de aeronavegación. Co labora con el Comité Jurídico de la O.A.C.I. en la preparación de los proyectos de convenciones internacionales, haciéndose llegar observaciones y sugerencias.

Ha elaborado unas "condiciones generales de transporte" que las empresas afiliadas deben observar en sus relaciones con los usuarios y cuyas cláusulas se encuentran transcritas al dorso de los documentos del transporte. Se tiende a establecer así por medio de contratos tipo, un régimen uniforme para el transporte aéreo.

I.U.A.I. (Unión Internacional de Aseguradores de Aviación) Constituida en Montreux en el año de 1933, agrupa a las compañías de seguros más importantes, tiene por función unificar criterios a efecto de lograr actitudes uniformes en cuestiones que interesan a los aseguradores aeronáuticos.

Intervino activamente en la elaboración del Protocolo de Bruselas de 1938, adicional a la Convención de Roma de 1933 sobre daños a terceros en la superficie, en el que se contemplan



algunos aspectos del seguro de responsabilidad que por el artículo 12 de la Convención debían constituir los explotadores de aeronaves; asimismo, participó en la Conferencia de Derecho Privado Aeronáutico celebrada en Roma en el año de 1952 en la que se aprobó la nueva Convención sobre daños causados a Terceros en la Superficie.

C.C.I. (Cámara de Comercio Internacional) Esta entidad - fundada en el año de 1919, persigue la expansión del comercio internacional, mediante la remoción de los obstáculos susceptibles de tratar su desarrollo. Por lo tanto, no podía desinteresarse de la aviación comercial, que es su eficaz instrumento de tráfico y tránsito internacional, y es así que constituyó - un "Comité de Transporte Aéreo" que estudia problemas jurídicos vinculados con el transporte por aire.

F.A.I. (Federación Aeronáutica Internacional) Formada en el año de 1905; agrupa en su seno a los aeroclubes nacionales - constituyendo la suprema autoridad deportiva internacional en materia aeronáutica. Colabora con los organismos oficiales en cargados de la reglamentación internacional del deporte aeronáutico.

#### CONVENCIONES Y TRATADOS.

##### TRATADOS DE DERECHO PUBLICO.

Conferencia Internacional de Navegación Aérea de París - del 18 de Mayo de 1910.

Convención de París del 13 de Octubre de 1919 para la re

glamentación de la Navegación Aérea.

Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea de Madrid, - del 10. de Noviembre de 1926.

Conferencia Panamericana de la Habana del 20 de febrero de el año de 1928.

Conferencia Internacional sobre Aviación Civil Internacional de Chicago, del 10. de Noviembre de 1944.

Convenio Sanitario Internacional sobre Navegación Aérea La Haya, del 12 de Abril de 1933.

Convenio Internacional sobre Combustible de Londres, -- del 10. de Marzo del año de 1939.

Convención Internacional sobre el Régimen de los Estrechos celebrado en Montreux el 20 de Julio de 1936.

Convenciones de la Unión Postal Universal.

CONFERENCIA DE PARIS DEL AÑO DE 1910.

Convocada a iniciativa de la presidencia del Consejo de Ministros de Francia, tratándose los siguientes temas: división de los aeróstatos, autorizaciones para la navegación aérea; inscripción de las naves aéreas; condiciones de aptitud del personal; documentación de las naves aéreas; libertad de aterrizaje; aduanas y asistencia aérea.

CONVENCION DE PARIS DEL AÑO DE 1919.

Convocada por las potencias aliadas y asociadas de la - Gran Guerra, se refiere el Convenio al derecho público aeronáutico. Consta de 43 artículos y afirma como principio fun-

damental, que la soberanía de cada Estado se extiende sobre el espacio atmosférico existente sobre el territorio (artículo -- primero). Al propio tiempo cada Estado contratante se obliga a conceder en tiempo de paz a las aeronaves de los demás Estados contratantes de la misma libertad de paso inofensivo sobre su territorio que a sus propios súbditos, salvo ciertas reservas y restricciones convenientes al transporte de personas y de mercancías entre dos puntos del mismo territorio (artículo 2). La libertad de paso inofensivo concedida a las aeronaves -- extranjeras está inmediatamente atenuada por la facultad que -- se reserva el Estado subyacente de fijar las rutas que están -- obligadas a seguir aquéllas cuando atravesen el territorio -- sin aterrizar en él (artículo 15). Por motivos de policia general las aeronaves podrán ser obligadas a aterrizar previa se--ñal convenida para ello, cuando una aeronave llegue a País extranjero estará obligada a aterrizar eventualmente en el aerodromo fijado por el Estado de llegada. Al estipularse el Convenio, las aeronaves admitidas a la libre circulación sobre el -- territorio de un Estado contratante, eran solamente las que poseían la nacionalidad de alguno de los Estados signatarios de la Convención, nacionalidad que debía ser determinada por la -- matrícula de la aeronave (artículos 5 y 6). Las aeronaves de--bían ir provistas del correspondiente certificado de navegabi--lidad (artículo 11), y de los libros de a bordo (artículo 19), y su personal debía viajar documentado, con los títulos de am--

plitud y con la autorización para la navegación aérea (artículo 12). A la partida y al aterrizaje las autoridades tenían derecho a visitar la aeronave y comprobar la documentación de que debía ir provista (artículo 21). Salvo caso de llevar autorización especial las aeronaves no podían llevar aparatos de telegrafía sin hilos (artículo 14), por el contrario éstos aparatos eran obligatorios para las aeronaves destinadas a transporte público de pasajeros en gran número. Las aeronaves extranjeras mandadas por un militar comisionado al efecto, y que por éste hecho tenía que ser consideradas como aeronaves militares, no tenían derecho sin autorización especial a volar ni aterrizar sobre el territorio de otro Estado contratante (artículo 32). Si para ello tuviese autorización especial las aeronaves extranjeras disfrutarán en principio de los privilegios habitualmente concedidos a los barcos de guerra extranjeros. En caso de guerra las estipulaciones del Convenio no debían afectar a la libertad de acción de los Estados contratantes, fuese como beligerantes o como neutrales (artículo 38).

#### CONVENIO IBEROAMERICANO DE NAVEGACION AEREA.

Celebrado en el año de 1926 a iniciativa de España, dió nacimiento a la CIANA, no tuvo una especial significación, sin embargo algunas disposiciones fueron peculiares como son lo referente al registro de aeronaves, al personal de a bordo y al embargo. El Congreso de Madrid se limitó a modificar --

los artículos 5 y 34 del Convenio de París de 1919. El artículo 5 deja a los Estados plena libertad para prohibir o autorizar la circulación sobre su territorio, de aeronaves que no pertenezcan a ninguno de los Estados contratantes. Por el artículo 34 se constituyó una comisión iberoamericana de Navegación Aérea, conocida como la C.I.A.N.A.

#### CONFERENCIA PANAMERICANA DE LA HABANA.

Constituida el 20 de febrero del año de 1928, conferencia preparada por una comisión instituída por la Quinta Conferencia Panamericana de Santiago de Chile en Washigton del 2 - al 19 de Mayo de 1917. El Convenio fué firmado en la Habana - durante las reuniones de la Sexta Conferencia Panamericana. - Como en París la conferencia de la Habana adoptó el principio de la soberanía entera y exclusiva de cada Estado sobre el espacio atmosférico que cubre su territorio, pero no contiene - la restricción del final del artículo 15 relativo a la creación de vías aéreas internacionales y a la explotación de líneas comerciales regulares internacionales. No contiene ningún anexo ni instituye ningún organismo sustituto de la CINA.

#### CONVENCION DE CHICAGO.

Ampliando lo que ya se ha dicho sobre esta conferencia, de la cual se dice que es la carta magna del espacio aéreo. - Esta fué firmada provisionalmente el primero de noviembre de 1944 y el Convenio definitivo entre en vigor el 4 de abril de 1947.

Convención llevada a cabo por invitación del Gobierno -- de los Estados Unidos de Norte América; conferencia interna-- cional que tuvo por objeto revisar y actualizar el estatuto -- internacional de la navegación aérea establecido en la Conven ción de París y considerar diversos problemas relacionados -- con la explotación de los servicios aéreos internacionales. -- La convención constituye actualmente con sus anexos, conferen cias, sesiones del Comité Jurídico de la O.A.C.I. documentos, boletín y publicaciones como ya se dijo, LA CARTA ORGANICA DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL Y SUS LEYES.

Es de hacerse notar que la conferencia aprobó un acta-- final con cuatro apéndices a saber:

Acuerdo provisional sobre aviación civil internacional.

Convención relativa a la aviación civil internacional.

Acuerdo sobre el tránsito de servicios aéreos interna-- cionales.

Acuerdo sobre el transporte aéreo internacional.

Se estimaron además un cierto número de recomendaciones y resoluciones y que se refieren:

A la adopción de proyectos de anexos por una Convención Internacional de Aviación Civil, que se agregarán como apéndice 5o. al acta final obligándose los Estados participantes a enviar antes del primero de mayo de 1945 al Gobierno de los -- Estados Unidos o al O.P.A.C.I. cualquiera recomendación que -- ~~debe~~asen hacer para añadir, eliminar o encomendar dichos pro-

yectos.

La creación de un cuerpo de expertos en la técnica y -- práctica aeronáutica, para efectuar estudios continuados sobre problemas relativos a la formulación de normas internacionales y prácticas recomendadas y hacer cualquier estudio que fomente la seguridad y eficiencia del transporte aéreo internacional.

El empleo de un sistema uniforme de medidas en todos -- los reglamentos referentes al tráfico aéreo en las rutas --- aéreas internacionales e intercontinentales para la seguridad del tráfico.

El estudio de la posibilidad de convocar una conferen-- cia internacional sobre derecho internacional privado aéreo, con el fin de aprobar una convención que trate del traspaso de títulos de propiedad de aeronaves, incluyendo en sus deliberaciones los proyectos de convención existentes sobre hipotecas, otras garantías reales y privilegios del aire, y sobre propiedad de aeronaves y registro aeronáutico aprobados en -- 1931 por el C.I.T.E.J.A.

La conveniencia por parte de los gobiernos representa-- dos en la conferencia, de ratificar o de adherirse a la Con-- vención de Roma de 29 de Mayo de 1933 para la Unificación de ciertas reglas relativas al Embargo Preventivo de Aeronaves.

La recomendación de que los diversos gobiernos represen-- tados en la conferencia estudiaran la conveniencia de lograr--

la reanudación de las sesiones del CITEJA, continuando sus labores con las del organismo permanente de aviación civil internacional establecido de acuerdo con la Convención de Chicago de 1944; y

La recomendación de un tipo uniforme de convenio sobre rutas provisionales.

#### CONVENIO SANITARIO INTERNACIONAL SOBRE NAVEGACION AEREA.

En éste Convenio los Estados contratantes a través de sus artículos 3 y 4 se comprometen a tomar medidas sanitarias sobre el tráfico aéreo, con el objeto de evitar la transmisión de enfermedades contagiosas como la peste, el cólera, la fiebre amarilla, la difteria, la viruela etc. Otra institución que coadyuva y se preocupa por el problema de la sanidad aérea, es la Cruz Roja.

#### CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE COMBUSTIBLE.

Aunque no está en vigor, sus reglas han sido adoptadas en diversos acuerdos bilaterales y reafirmados en el Convenio de Chicago de 1944. En efecto, el artículo 24 de esta última Convención dice: "las aeronaves que vuelen al territorio de un Estado contratante, salgan de éste o vuelen a través de éste, serán admitidas temporalmente libres de derechos, pero sujetas a los reglamentos de aduanas de dicho Estado. El combustible, aceites, lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y efectos de servicio que lleven a bordo de las aeronaves de un Estado contratante cuando lleguen al territorio -



de otro Estado contratante, y permanezcan a bordo a la salida del territorio de dicho Estado, estarán exentos de derechos de aduana, de derechos de inspección y de otros derechos o impuestos similares ya sean nacionales o locales. Esta exención no será aplicable a las mercancías o artículos que se descarguen, sino de conformidad con los reglamentos de aduanas del Estado, el cual podrá exigir que permanezcan bajo la vigilancia de la aduana".

#### TRATADOS DE DERECHO PRIVADO.

Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo de París de 27 de octubre de 1925.

Tercer Congreso Internacional de Navegación Aérea de Bruselas de octubre de 1925.

Convención de Varsovia de octubre de 1929 sobre Transporte Aéreo Internacional.

Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Embargo Preventivo de Aeronaves de Roma, de 29 de Mayo de 1933.

Convención de Bruselas de Septiembre de 1938, sobre Asistencia y Salvamento de Aeronaves en el Mar.

Convención de Ginebra de 19 de junio de 1948 sobre Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves.

Convención de Roma de 7 de octubre de 1952, sobre Daños causados por aeronaves extranjeras a los terceros en la Superficie. (Convención que reemplazó a la de Roma de 1933).

CONFERENCIA INTERNACIONAL DE DERECHO PRIVADO AEREO DE PARIS.-  
DE 27 DE OCTUBRE DE 1925.

Conferencia auspiciada por el Gobierno Francés para el estudio de diferentes cuestiones relativas al derecho privado aéreo, y en especial para examinar el problema de la responsabilidad del transportista por aeronaves.

TERCER CONGRESO INTERNACIONAL DE NAVEGACION AEREA, DE BRUSELAS  
DE OCTUBRE DE 1925.

En éste Congreso se acordó que la próxima conferencia -- examinase con toda amplitud y en todos sus aspectos de unificación del derecho internacional privado del aire, desidiéndose se los medios de estudio y de organización tendientes a la labor metódica para lograr tal unificación.

CONVENCION DE VARSOVIA, SOBRE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL-  
DE OCTUBRE DE 1929.

La Convención comprendió dos ordenes de cuestiones estrictamente ligadas entre sí: la de los títulos de transporte y la de la responsabilidad del transporte aéreo. El texto se dividió en cinco capítulos con un total de 41 artículos; el capítulo primero, objeto y definición (artículo 1); el segundo capítulo, títulos de transporte (artículos 2 al 16); el tercer capítulo, responsabilidad del transportista (artículos 17 al 30); el cuarto capítulo, disposiciones relativas a los transportes y a la circulación (artículo 31); el quinto capítulo, disposiciones generales y PENALES (artículo 32 al 41).

La Convención como lo precisa su título no regula más --

que a los transportes internacionales, abandonando a la competencia de las leyes nacionales la regulación de los transportes interiores.

CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL EMBARGO PREVENTIVO DE AERONAVES, DE ROMA DEL 29 DE MAYO DE 1933.

Ya en el Convenio de París de 1919 eliminó la posibilidad de embargo en un aspecto parcial mediante la prestación de una fianza, cuando dispuso en su artículo 18 que, durante el paso o el tránsito a través de la atmósfera de un Estado contratante comprendidas las paradas racionalmente necesarias, una aeronave podrá sustraerse al embargo por usurpación de patente, dibujo o modificación de lo mediante el depósito de una fianza, el importe de la cual será establecido en el plazo más breve, en efecto de acuerdo amistoso por la autoridad competente del lugar del embargo. Y el Convenio de Chicago adoptó una fórmula análoga, aunque en cierto modo más restrictiva al disponer en su artículo 27 la exención del embargo por el hecho de que la construcción, el mecanismo, las piezas, los accesorios al funcionamiento de la aeronave infrinjan alguna patente, diseño o modelo debidamente patentado o registrado en el Estado en cuyo territorio haya penetrado la aeronave, sin que, en ningún caso, pueda exigirse en este Estado la presentación de garantía alguna en relación con esta exención de embargo o detención de la aeronave. Hace también extensivo este beneficio al almacenaje de piezas de repuesto y

equipo de repuesto para aeronaves, y al derecho de usarlos e instalarlos en la reparación de aeronaves de un Estado contratante en el territorio de otro Estado contratante, siempre -- que las piezas o el equipo patentados así almacenados, no se vendan o se distribuyan en el Estado contratante a que entre la aeronave o se exporten comercialmente desde dicho Estado.

El estudio de una convención específica del problema, -- se hizo ya en Madrid por el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, en lo que concernía a las aeronaves postales. La I.A.T.A. lo trató igualmente en sus sesiones de 1929 en Roma y en 1930 en Nueva York. Y asimismo, fué sometida la cuestión a la consideración de la Cámara de Comercio Internacional en su reunión de Washigton en el año de 1931. El CITEJA estudió en 1932 en su reunión de Estocolmo, un proyecto presentado por OTTO RIESE que fué el que sirvió de base a la conferencia que se hace mención de el año de 1933. Y que en síntesis se trata de sacar la mayor ventaja posible de los medios rápidos de comunicación ofrecidos por la aviación, es esencial eliminar todo retraso en el movimiento de las aeronaves dedicadas al comercio internacional y que en el caso de -- que el acreedor no pueda prevalerse ni de una sentencia ni de un embargo ejecutivo obtenido previamente por los procedimientos usuales, ni de un derecho de ejecución equivalente, el embargo o la retención de las aeronaves, dificulta o nulifica -- la rapidéz de su movimiento en el tráfico y tránsito interna-

cional. Por ello la OACI recomendó que los diversos gobiernos allí representados examinaran las ventajas dimanantes de la ratificación del convenio que se analiza.

COQUOS resume, que la exención de embargo preventivo se limita a ciertas categorías de aeronaves: Las de Estado, las comerciales de líneas regulares de transportes públicos, las aeronaves comerciales fuera de las líneas regulares de transporte público sin interés general preponderante, se beneficiaban de las ventajas no de embargo preventivo, en el momento en que están dispuestas a partir, y si el crédito invocado es extraño al viaje. Por otra parte, la exención del embargo preventivo, no está subordinado a una garantía; y las aeronaves no exentas de embargo preventivo pueden escapar a él mediante el depósito de una garantía.

CONVENCION DE BRUSELAS DE SEPTIEMBRE DE 1938, SOBRE ASISTENCIA Y SALVAMENTO DE AERONAVES EN EL MAR.

El acuerdo con los aseguradores fué conseguido en la cuarta conferencia de Derecho Privado Internacional Aéreo celebrado en Bruselas en septiembre del año de 1938 por medio de un protocolo aprobado por la "Unión of Aviation Insurance;" el que fué declarado en 1939 parte integrante de la Convención de Roma de 1933. También se aprobó en ésta cuarta conferencia, la convención que trataba de la unificación de ciertas reglas relativas a la asistencia y el salvamento de aeronaves o por las aeronaves en el Mar.

Esta convención constaba de 32 artículos y tenía por ob

jeto la obligación para las aeronaves y para los buques de -- prestarse mutua asistencia en caso de peligro en el Mar, y -- aún cuando la convención sólo se refería al salvamento y a la asistencia de personas, precisaba no obstante cual debía ser la remuneración del salvador de aeronaves o de bienes.

CONVENCION DE GINEBRA DE 19 DE JUNIO DE 1948 SOBRE RECONOCI--MIENTOS INTERNACIONALES DE DERECHOS SOBRE AERONAVES.

Desde el año de 1930 el CITEJA se ocupó de estudiar el problema de los derechos sobre aeronaves y de su posible unificación internacional. Ya en el acta final de la conferencia de Chicago de 1944, se recomendó a los diversos gobiernos que estudiaran la posibilidad de convocar en breve a una conferencia internacional sobre derecho internacional privado -- aéreo, con el fin de aprobar una conferencia o convención sobre títulos de propiedad de aeronaves, incluyendo en sus liberaciones: El proyecto de convenio sobre hipotecas y otras garantías y el proyecto de convenio sobre propiedad de aeronaves y registro aeronáutico.

La gran diversidad legislativa en materia de derechos de garantía era un inconveniente para la consecución de un -- acuerdo, pero al mismo tiempo constituía un incentivo para emprender obra tan necesaria. Por ello, y sobre la base, no de unificar legislaciones o imponer sistemas de garantía extra--ñas a los Estados, sino de obtener un común respeto y reconocimiento de los derechos vigentes en los diversos países; el Comité Jurídico de la OPACI, elaboró un anteproyecto en su --

reunión de Bruselas de 1947. Discutido posteriormente en Ginebra constituyó la base del texto del convenio que fué aprobado por la Asamblea General de la O.A.C.I. Los considerandos de dicho convenio se enunciaron en la siguiente forma: Que la conferencia de Aviación Civil Internacional reunida en Chicago, recomendó la pronta adopción de un convenio relativo a la transferencia de propiedad de aeronaves, y que sean reconocidos internacionalmente los derechos sobre aeronaves, y los Estados entre otras cosas, se comprometieron a reconocer el derecho de propiedad sobre aeronaves, el derecho acordado al tenedor de una aeronave a adquirir su propiedad por compra, así como el derecho a la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo la hipoteca y derechos similares sobre una aeronave creada convencionalmente en garantía del pago de una deuda, que cada Estado podrá impedir la inscripción de un derecho sobre una aeronave que no pueda ser válidamente constituido conforme a su ley nacional; los Estados tendrán derecho de aplicar a una aeronave las medidas coercitivas previstas en sus leyes nacionales relativas a inmigración, aduanas o navegación aérea. No aplicándose el convenio a las aeronaves distintas a servicios militares, de aduana y policía. Las reservas al convenio fueron en lo que se refiere a los créditos fiscales preferentes acordados en sus diversas legislaciones nacionales.

CONVENCION DE ROMA DE 7 DE OCTUBRE DE 1952 SOBRE DAÑOS CAUSADOS POR AERONAVES EXTRANJERAS A LOS TERCEROS EN LA SUPERFICIE.

En el año de 1933 en Roma se suscribió una conferencia que tuvo por objeto establecer ciertas reglas sobre las responsabilidades que surgen con motivo de los daños causados en la superficie por el vuelo de una aeronave. El artículo segundo de dicha convención establece textualmente "el daño causado por una aeronave en vuelo a las personas y a los bienes que se hallen en la superficie, dará derecho a una reparación sólo por el hecho de que quede demostrado que el daño existe y que proviene de la aeronave.

En síntesis se considera en primer lugar que el daño -- causado por un objeto cualquiera dentro de la aeronave incluso en el caso del lanzamiento de lastre reglamentario, o de echazón efectuado en caso de necesidad; y en segundo lugar el daño causado por una persona cualquiera hallándose a bordo de la aeronave, salvo el caso de acto intencionalmente cometido por una persona extraña a la tripulación, y fuera de la explotación sin que el explotador o sus encargados hayan podido -- evitarlo. En el artículo 22 se establece una excepción, advirtiéndose que la convención no se aplicará a los daños causados en la superficie cuya reparación se rija por un contrato de transporte o por un contrato de trabajo concertado entre la persona lesionada y aquél a quien incumbe una responsabilidad según los preceptos de la misma Convención. Es decir,-



en el presente caso no habría responsabilidad si los trabajadores de una empresa aérea sufrieran algún accidente en los aerodromos o sus dependencias, por la misma razón de que esos daños sufridos estén cubiertos por seguros de trabajo, por otra parte, se requería que la aeronave debía estar en vuelo, así, si la aeronave producía una lesión con las hélices o en tren de aterrizaje por ejemplo, estando en reparación no procederá invocarla.

Ahora bien, el anterior antecedente sirvió para los trabajos de la actual convención de 1952 que fué objeto de diversos trabajos preparatorios, a saber: En el año de 1946 el comité jurídico de la OACI inició el estudio correspondiente; en su primer período de sesiones se dedicó a la redacción de la convención sobre reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves y por ello se creó un subcomité para el estudio de la misma, ayudado de las organizaciones internacionales IATA y UIAA la primera de transporte aéreo y la segunda de aseguradores de aviación. En 1949 el Comité Jurídico consideró que los trabajos del subcomité eran suficientes para redactar un proyecto; y así durante el quinto período de sesiones del comité que se efectuó en YORMINA SICILIA denominándose proyecto de TAORMINA de 5 de enero de 1950. Posteriormente en el año de 1951 tiene lugar una nueva revisión del convenio en nuestro País en donde se reunió la séptima sesión del Comité Jurídico de la OACI., después de la cual se estimó

que el proyecto realizado debería estudiarse por una asamblea o conferencia diplomática con objeto de determinar la redacción final. El proyecto de México tuvo como finalidad propuesta como primordial, estudiar entre otros problemas las definiciones de operador, responsable, reparación del daño y -- sus límites, sentido de la expresión de aeronaves en vuelo, -- jurisdicción competente, etc.

En el año de 1952 Italia toma la iniciativa y convoca -- a los demás países para la celebración de una convención internacional que tuviera por objeto estudiar la preparación de temas como la reparación del daño que se causa a terceras personas por aeronaves extranjeras, ya que el individuo que está en tierra no tiene relación alguna con la navegación aérea pero puede ser dañado en su persona o en sus bienes. La convención de Roma consta de 39 artículos, divididos en seis capítulos los:

El primer capítulo se refiere a los principios de responsabilidad: derechos de las personas que sufren daños con -- motivo del vuelo de aeronaves extranjeras y la obligación de reparar por parte del operador los daños, y los solidariamente responsables; trata de la exención y disminución de la responsabilidad y de los daños causados conjuntamente por varias aeronaves.

El segundo capítulo se ocupa de la extensión de la responsabilidad, estableciendo (curiosamente) la cuantía de las-

indemnizaciones según el peso de la aeronave considerando que PESO significa el peso máximo de la aeronave autorizado para el despegue por el certificado de navegabilidad, excluyendo el efecto de gas ascensional, cuando se use, claro está cuando se trate de daños a bienes. Ahora bien, tratándose de personas se fija cantidad máxima rebasable en dinero por causa de lesiones o muerte.

El tercer capítulo se ocupa de las garantías de responsabilidad del operador. Se hace referencia al derecho que tienen los Estados contratantes de exigir al operador de una aeronave matriculada en otro Estado contratante esté asegurado con respecto a su responsabilidad por los daños reparables reservándose que el Estado sobrevolado podrá negarse a considerar satisfactorio el seguro contratado, pudiéndose considerar satisfactorio otras garantías, como depósito en efectivo en caja pública o en un banco en el Estado contratante de matrícula de la aeronave, o en su defecto fianza otorgada por un banco autorizado para ese fin; sin embargo si el Estado sobrevolado tuviera razones fundadas para dudar de la solvencia del asegurador, o del Banco que haya prestado una fianza, puede exigir pruebas adicionales de tal solvencia, y si surge controversia se someterá a petición de uno de los Estados a un tribunal arbitral.

El cuarto capítulo se refiere al procedimiento y descripción de acciones relativas derivadas de los daños ocasionados

nados, competencia de los tribunales y ejecución de las sentencias; es decir, debe establecerse normalmente la acción judicial en el plazo de seis meses a contar de la fecha del acontecimiento que originó el daño, de otra manera solo tendrá derecho a ser indemnizado con cargo a la cantidad que queda sin distribuir después de que sean satisfechas las demandas en que haya observado dicho requisito. Que las acciones por lo regular se intenten en virtud de las disposiciones del convenio y ante los tribunales donde hayan ocurrido los daños, excepto que hubiese acuerdo previo entre uno o varios demandantes y uno o varios demandados, debiéndose hacer las manifestaciones pertinentes para que puedan defender debidamente sus intereses, que la sentencia dictada incluso en rebeldía sea ejecutoria de acuerdo con la ley del tal tribunal, se ejecutarán cumplidas las formalidades prescritas por la ley del Estado contratante, y cuando los bienes son insuficientes en cualquier otro Estado contratante en el cual la parte demandada tenga bienes.

El quinto capítulo señala la aplicación del convenio y disposiciones generales, haciéndose incapie que se deroga el Convenio de Roma del año de 1933 entre Países que lo ratifican.

El sexto capítulo, se ocupa como en la mayor parte de los convenios sobre las reglas relativas a la ratificación, vigencia adhesión, denuncia y disposiciones finales.

BREVES RESUMENES DE DISPOSICIONES SOBRE AERONAUTICA ---  
CIVIL, DE CARACTER INTERNACIONAL.

PROYECTO DEL CODIGO AERONAUTICO CHILENO.

Este proyecto establece en su artículo primero, que en materia aeronáutica regirán las disposiciones del código en todo lo que no disponga, se aplicarán las normas generales -- del código civil y del código de comercio, en especial las relativas al derecho marítimo. Y que la costumbre aeronáutica--  
suple al silencio de la ley.

CODIGO DEL AIRE BRASILEÑO.

Establece que el derecho aéreo es regulado por las convenciones y tratados en que Brasil se ha adherido o ratificado, o por el mismo código.

CODIGO DE LA NAVEGACION ITALIANA.

Señala: que en materia de navegación marítima interna y aérea, se aplican el presente código, las leyes, los reglamentos, las normas corporativas y los usos locales relativos a -- ellos. Donde falten disposiciones del derecho de la navegación, y no existan normas de este derecho aplicables por analogía, se aplicará el derecho civil.

CONFERENCIA DE LA HAYA, 1899 y 1907.

Primeras estipulaciones relacionadas con el derecho --- aeronáutico, en esa conferencia se aprobó la siguiente declaración: "Las potencias contratantes convienen por un período de cinco años, la prohibición de lanzar proyectiles y explosivos desde lo alto, desde globos o por otros medios análogos -

nuevos".

CONFERENCIA NAVAL DE LONDRES DE 1909.

Continuó la labor de las conferencias de La Haya. En ella se aprobó una declaración relativa al derecho de la guerra marítima contenida en el artículo 24, incluyendo entre los objetos y materiales que pueden utilizarse tanto para usos de guerra como para usos de paz, "los aerostatos y los aparatos de aviación, las piezas separadas características de los mismos, así como los accesorios y los objetos y materiales considerados como útiles para servir a la aerostación o a la aviación".

CONGRESO DE VERONA, JUNIO DE 1910.

Congreso que careció de carácter oficial, sobresalieron los siguientes temas:

Que la atmósfera que domina el territorio y el mar territorial debía considerarse como atmósfera territorial sometida a la soberanía del Estado, y que la atmósfera que domina los territorios decosupados y el mar libre debía considerarse libre.

Que el espacio territorial, el pasaje y la circulación de las aeronaves debía ser libre, salvo las reglas de policía y el régimen jurídico inherente a la nacionalidad de las aeronaves.

Que las reglas de la circulación de las aeronaves en el espacio libre fueran determinadas por acuerdos internaciona-

les.

Que cada aeronave debía tener una nacionalidad de la -- cual llevase pruebas, y que el criterio para determinarla fue se el mismo en todos los Estados.

Que no se pudiese aterrizar en propiedades privadas, -- más que a reserva de indemnizar los daños causados, si no era en caso de necesidad y que no se pudiesen obstáculos al ate-- rrizaje, presumiéndose la necesidad salvo prueba en contrario.

COMITE JURIDICO INTERNACIONAL DE LA AVIACION EN 1911.

Este comité celebró antes de la guerra de 1914 a 1918 -- tres interesantes congresos que dejaron redactados 31 artícu-- los relativos a los temas: principios generales de la circula-- ción aérea; nacionalidad y matrícula de las aeronaves, ate-- rrizaje y amarraje; echazón aérea; legislación aplicable y ju-- risdicción competente en materia de locomoción; propiedad del espacio superior y reparación de daños causados por las aero-- naves.

#### CLAUSULAS AEREAS EN LOS TRATADOS DE PAZ.

La terminación de la primera guerra marcó el nacimiento verdadero del derecho aeronáutico positivo, trabajo de ante-- guerra y normas de los tratados de paz de Versalles (28 de ju-- nio de 1919 con Alemania); de Saint-Germain (10 de septiembre de 1919 con Austria); de Neuilly (27 de noviembre de 1919 con Bulgaria); de Trianon (4 de junio de 1920 con Hungría) y de -- Serres (10 de agosto de 1920 con Turquía).

Las cláusulas solían ser las mismas en todos los tratados y eran de dos clases: las primeras relativas a la aeronáutica militar y naval (artículos 198 a 210 del Tratado de Versalles) y las segundas reunidas bajo el título de navegación aérea (artículos 313 a 320 de Tratado de Versalles) se referían a las aeronaves civiles, cláusulas que garantizaban a las potencias aliadas y asociadas la plena libertad de vuelo y de aterrizaje sobre los territorios y aguas territoriales de los vencidos, el uso de aerodrómos abiertos en ellos al tráfico público nacional y el trato de nación más favorecida en el tráfico comercial aéreo.

#### CODIGO DEL AIRE.

El Código Internacional del Aire, redactado por el Comité Jurídico Internacional de la Aviación CIJA, se constituye de cuatro libros, el primero sobre circulación aérea, nacionalidad y matrícula de aeronaves, aterrizaje y amarraje, echa-- zón, locomoción aérea y régimen de las aeronaves en el extran-- jero; el libro segundo, de la propiedad de lo de encima del-- suelo, de los daños causados por las aeronaves, hipoteca y se-- guros; el libro tercero, de las rutas y vías aéreas y el cuar-- to, comprende reglamentación aduanera aeronáutica internacio-- nal.

#### CODIGO INTERNACIONAL DE LA AVIACION.

El Código Internacional de la Aviación de FRANCISCO CON-- SENTINI miembro del Instituto Americano de derecho y legisla--



ción Comparada, agrupa doce títulos, el primero sobre la navegación aérea, soberanía y la organización internacional de la navegación aérea; el segundo sobre la organización de la navegación, tratando de las condiciones preliminares de vuelo, las empresas de aviación, las aeronaves y sus categorías, los aeropuertos, luces y señales; el tercero sobre la navegación y trata de las rutas y vías aéreas, del comandante, la tripulación, los documentos y libros de a bordo, los aparatos radio telegráficos, la echazón y restos abandonados; el cuarto sobre el régimen fiscal y la reglamentación aduanera, tránsito en los aeropuertos aduaneros y el cruce de las fronteras; el quinto sobre el contrato de transporte y sobre generalidades, transporte de pasajeros, de equipaje, mercancías, manifiesto y declaraciones adicionales, derechos y obligaciones del transportador, del destinatario, mercancías peligrosas y transporte prohibidos, las averías y la acción de contribución; el sexto sobre los accidentes de aviación y la responsabilidad civil, y trata de las notificaciones de los accidentes, investigación, colisión, responsabilidad de los accidentes, reparación de daños, abandono, salvamento, asistencia y albergue; el séptimo sobre seguros y trata de la condición del asegurado, de los derechos y obligaciones del asegurador y del asegurado; el octavo sobre la propiedad privada y el derecho aéreo, las servidumbres aeronáuticas, la propiedad de la aeronave, la venta, la coopropiedad, alquiler, gravámenes, hipoteca y embargo precau-

torio; el noveno de la organización sanitaria; el décimo de --  
 las sanciones; el onceavo de la jurisdicción y el doceavo de --  
 la guerra aérea.

**CODIGO SOBRE LA REGLAMENTACION DE LA GUERRA AEREA, DE LA HAYA-  
 DE LOS AÑOS DE 1922 A 1923.**

Este código consta de sesenta y dos artículos agrupados--  
 en siete capítulos, el primero trata del dominio, de la aplicaca  
 ción del mismo, clasificación y marcas que deben ostentar las--  
 aeronaves militares; el segundo trata de principios generales--  
 sobre la guerra aérea; el tercero de los beligerantes; el cuarto  
 de las hospitalidades; el quinto de la autoridad militar so  
 bre las aeronaves enemigas y neutrales y sobre las personas de  
 a bordo; el sexto de los deberes de los beligerantes hacia los  
 Estados neutrales y de los deberes de los neutrales hacia los--  
 Estados beligerantes; el séptimo trata de la visita, captura --  
 y cofiscación de aeronaves.

**LEY SOBRE LA REGLAMENTACION DE LA GUERRA ITALIANA DEL 5 DE SEP  
 TIEMBRE DEL AÑO DE 1935.**

Se ocupa ampliamente de las disposiciones especiales pa--  
 ra la guerra aérea en su título IV el que comprende tres capí--  
 tulos de los cuales el último, se divide a su vez en siete sec  
 ciones. El capítulo uno se refiere a las disposiciones gene--  
 rales sobre la guerra aérea, reglamentando la navegación aérea,  
 suspensión de los acuerdos relativos y de la facultad de sobre  
 vuelo, la legitimidad de los beligerantes, las aeronaves mili--  
 tares, el carácter neutral de la aeronave, de las aeronaves --

aliadas y de las operaciones de las aeronaves contra navíos; - el segundo de las operaciones técnicas en la guerra aérea, reglamentando las operaciones lícitas, las zonas prohibidas en las operaciones bélicas aéreas, la escolta de las aeronaves civiles, de las aeronaves civiles en las proximidades de las --- fuerzas operantes; y el uso de proyectiles especiales; y el -- tercero se refiere al control de la navegación aérea. En las secciones, la primera se ocupa de las aeronaves consideradas - enemigas o neutrales, conteniendo disposiciones sobre las aeronaves enemigas sujetas a captura y confiscación y las exentas, las aeronaves civiles enemigas, cambio de nacionalidad, condiciones de validéz para el cambio de nacionalidad, condiciones de validéz para el cambio anterior bajo ciertas condiciones, - mercancías a bordo de aeronaves civiles enemigas al comienzo - de la guerra, carácter enemigo o neutral de la mercancía y --- transferencia de la propiedad de la mercancía enemiga; la se-- gunda se ocupa del contrabando de guerra por la vía aérea, la captura del contrabando de guerra, de los itinerarios de las - aeronaves, de la captura y concentración de las aeronaves que transportan contrabando, gastos imputables a las aeronaves capturadas, ignorancia de la existencia de la guerra o de la de-- claración de contrabandos y tratamiento de lá mercáncía no confiscable; la tercera se ocupa de la asistencia hostil, conte-- niendo disposiciones al respecto; la cuarta se ocupa de la vi-- sita y captura de aeronaves, conteniendo disposiciones sobre -

el objeto de la dicha visita, el servicio postal, formalidades de la visita, inobservancia de órdenes y resistencia activa a la visita, captura, resistencia activa a la captura, pérdida por fuerza mayor, destrucción de la aeronave civil capturada, destrucción de la aeronave neutral capturada, destrucción de la embarcación capturada por aeronaves, deberes en caso de aeronaves capturadas, cesación del ejercicio del derecho de presa y compensación por la captura de la embarcación, aeronave o mercancía, la quinta se refiere al tratamiento de la tripulación y de los pasajeros, conteniendo disposiciones sobre prisioneros de guerra, tripulación y pasajeros de las aeronaves neutrales; la sexta se ocupa de la correspondencia postal conteniendo disposiciones sobre ella y paquetes postales; la séptima dispone sobre los daños derivados del ejercicio del derecho de visita y por último la octava se ocupa de los tribunales de Presas.

CONVENCION CONCERNIENTE A LAS LEYES Y COSTUMBRES DE LA GUERRA-TERRESTRE DEL 20 DE JULIO DE 1899 DE LA HAYA.

Esta convención prohibió el lanzamiento de proyectiles desde aeronaves durante un período de cinco años, dicha disposición se reprodujo en la convención también de LA HAYA celebrada en el año de 1907, y que ya se ha hecho alusión en el desarrollo de éste trabajo de tesis doctoral.

DISPOSICIONES DIVERSAS, SIN ENUNCIADOS.

CONFERENCIA NAVAL DE LONDRES DE 1909.

CLAUSULAS AEREAS DEL TRATADO DE PAZ DE VERSALLES DEL 28 DE JU-

NIO DE 1919.

CONVENCION SOBRE EL TRATAMIENTO DE PRISIONEROS DE GUERRA Y MEJORAMIENTO DE LA SUERTE DE LOS HERIDOS Y ENFERMOS EN EL EJERCICIO DE CAMPAÑA, DE GINEBRA DE 17 DE JULIO DE 1929.

CONVENCION RELATIVA A LA PROHIBICION DE LOS BOMBARDEOS AEREOS-- EN CIUDADES NO DEFENDIDAS, MONUMENTOS HISTORICOS Y ESTABLECI-- MIENTOS SANITARIOS, DE MONTEVIDEO DE JULIO DE 1938.

CARTA DE LAS NACIONES UNIDAS, DE SAN FRANCISCO, EUA DE 26 DE JUNIO DE 1945.

Dicha Carta Fundamental de carácter Mundial, autoriza al Consejo de Seguridad, para emplear la fuerza aérea a fin de -- mantener o establecer la paz y la seguridad internacional.

CONVENIO SOBRE LA CONDICION JURIDICA DE LAS AERONAVES.

CONVENIO SOBRE EL ABORDAJE O COLISION DE AERONAVES.

CONVENIO SOBRE LA SITUACION JURIDICA DEL COMANDANTE DE LA AERO NAVE

ACUERDO MULTILATERAL SOBRE DERECHOS COMERCIALES EN EL TRANSPOR TE AEREO.

15.- RELACION DE DISPOSICIONES JURIDICAS QUE CONSTITUYEN LAS -- FUENTES DEL DERECHO AERONAUTICO NACIONAL.

Es preciso hacer notar, que las disposiciones que se --- enunciaran en seguida, de ellas se ha hecho mención al tratar-- en diverso capítulo sobre las relaciones del derecho penal, -- con otras ramas del derecho en el CAPITULO TERCERO. Por lo -- que su enunciación no tiene más objeto que indicar las fuentes en lo nacional en el derecho aeronáutico.

PROYECTO DE CODIGO DE COMERCIO DEL PRESIDENTE EMILIO PORTES -- GIL DE EL AÑO DE 1929.

En éste proyecto de Código de Comercio Mexicano, se con-

sideró que la actividad en el transporte es igual y única, y se habla de transporte terrestre, marítimo y aéreo.

Siendo el código de comercio del licenciado PORTES GIL, un primer intento nacional para codificar las disposiciones sobre transportes.

#### LEY SOBRE AERONAUTICA CIVIL DE 1930.

La legislación Mexicana prosiguió con la promulgación de la Ley sobre Aeronáutica Civil del año de 1930, por el Presidente PASCUAL ORTIZ RUBIO. Ley compuesta de ciento cuarenta y cinco artículos y con datos sobre: de la soberanía sobre el espacio aéreo y definiciones; circulación, registro, tripulación, aerodromos, concesiones, explotación de líneas aéreas, caducidad, inspección, derechos de la Nación, responsabilidades y penas.

#### CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

ARTICULO 27. El artículo veintisiete establece cuales son los bienes que corresponden a la Nación, mencionando entre los mismos, a las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio Nacional, minerales, yacimientos etc. Aguas de los mares que fija el derecho internacional, las de las lagunas y los esteros que se comuniquen con el mar, etc. Y de acuerdo con la reforma al párrafo CUARTO de fecha 6 de enero de 1960 en donde se establece: corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales, de la plataforma continental..... y el ESPACIO situado sobre el te-

territorio Nacional en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional.

ARTICULO 30. Inciso A. Que al referirse a la adquisición de la nacionalidad Mexicana, señala en la fracción III ... los que nazcan a bordo de embarcaciones o AERONAVES mexicanas, --- sean de guerra o mercantes.

ARTICULO 32. Nos señala la preferencia a mexicanos para tener derechos a toda clase de concesiones, empleos, cargos o comisiones del Gobierno, dispone en su segunda parte, que para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la FUERZA AEREA, se requiere la calidad de mexicano por nacimiento, exigiendo - el mismo requisito para Capitanes, pilotos, maquinistas, mecánicos y para todo el personal que tripule cualquier embarca---ción o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercan---te mexicana.

ARTICULO 42. Este artículo establece que el territorio nacional comprende: I. El de las partes integrantes.....VI. - EL ESPACIO situado sobre el Territorio Nacional con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho internacio---nal.

ARTICULO 48. Señala.....las islas, los cayos..... y el ESPACIO situado sobre el Territorio Nacional dependerán directamente del Gobierno de la Federación.

ARTICULO 73. Al hacer referencia a las facultades del - Congreso, establece en su fracción XIV:..... para levantar y -

sostener a las instituciones armadas de la Unión, ejército, -- marina de guerra y fuerza AEREA Nacionales, y para reglamentar su organización y servicio. En la fracción XVII:..... para -- dictar leyes sobre VIAS GENERALES DE COMUNICACION y sobre pos-- tas y correos, para expedir leyes sobre el uso y aprovechamien-- to de las aguas de jurisdicción Federal.

ARTICULO 76. Al establecer las facultades exclusivas del Senado en sus fracciones I y II dice: ..... aprobar los trata-- dos y convenciones diplomáticas que celebre el Presidente de -- la República con las potencias extranjeras, ratificar los nom-- bramientos que el mismo funcionario haga de Ministros, Agentes Diplomáticos, Consules, Empleados Superiores de Hacienda, Co-- roneles y jefes superiores del Ejército, Armada y Fuerza AEREA Nacionales.

ARTICULO 89. Que consigna las facultades del Poder Eje-- cutivo en su fracción VI..... nombrar con aprobación del Sena-- do, los coroneles y demás oficiales superiores del Ejército, -- Armada y Fuerza AEREA Nacionales..... en su fracción V..... -- nombrar a los demás oficiales del Ejército, Armada y Fuerza -- AEREA Nacionales con arreglo a las leyes.... en su fracción -- VI.... disponer de la totalidad de la fuerza armada permanente, o sea el ejército terrestre, de la marina de guerra y de la -- fuerza AEREA para la seguridad interior y defensa exterior de-- la Federación y en la fracción X..... dirigir las negociacio-- nes diplomáticas y celebrar TRATADOS con las potencias extran--



geras sometiéndolos a la ratificación del Congreso Federal.

ARTICULO 133. Esta Constitución y las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los TRATADOS que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el - Presidente de la República con la aprobación del Senado, será la LEY SUPREMA de la Unión.

#### LEY DE BIENES NACIONALES.

Ley publicada el 20 de enero de 1947 y que establece en sus artículos 2 y 17. En el primero que son bienes de la Nación los señalados en el párrafo 4 y 5 del artículo 27 Constitucional, y en el segundo de que son bienes de uso común el es pacio AEREO Nacional.

#### LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

Como antecedentes a la ley vigente, anotaremos, que primeramente se expidió el 31 de agosto de 1931 la "Ley sobre --- Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte", posteriormente el 28 de septiembre de 1932 la "Ley de Vías Generales de Comunicación" y en el 19 de febrero de 1940 con las reformas del 30 de diciembre de 1949 la "LEY DE VIAS GENERALES-- DE COMUNICACION", la cual consta de diecisiete capítulos empezando por las disposiciones generales y acabando con el Registro AERONAUTICO Mexicano.

Es pertinente en primer lugar, y en atención a la mejor inteligencia de este modesto trabajo de investigación, hacer - alusión y transcribir los motivos, o sea la EXPOSICION DE MO--

TIVOS de las reformas al libro CUARTO de la Ley.

"CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un servicio público que debe prestarse en máximas condiciones de seguridad y eficacia para que responda a los altos intereses sociales, económicos y políticos servidos por la aviación comercial, se juzgaba conveniente promover una reforma completa de dicho libro CUARTO de manera tal que sin romper la unidad que debe guardar este ordenamiento jurídico, constituyera dicha reforma en sí, un código aeronáutico completo, y se agrega que éste código había sido preparado tanto con base a la valiosa experiencia recogida por los técnicos mexicanos en la operación de los servicios aeronáuticos nacionales, como en la legislación especializada de la Organización de Aviación Civil Internacional y en las más modernas doctrinas jurídicas consagradas por el derecho positivo de numerosos países".

Por otra parte, la comisión de estudios que se integró el 14 de julio de 1949 tuvo miembros tan distinguidos entre otros, al señor licenciado ENRIQUE M. LOAEZA profesor de la materia en la Facultad de Derecho, así como al señor Ingeniero ALBERTO ACUÑA ONGAY que ostentó el honroso cargo de Director de Aeronáutica Civil, como el señor General y ameritado funcionario de aeronáutica en el pasado ALBERTO SALINAS CARRANZA, y con el no menos apreciado jurisconsulto ANGEL MARTIN PEREZ. Y tal comisión estudió los problemas del transporte aéreo, formular anteproyectos de reglamentos técnicos y económicos indis-

pensable, se encontró con que muchas de las disposiciones eran contradictorias respecto de reglamentos hacendarios, sanitarios y de población, y hasta de ciertas leyes sustantivas, que faltaba una clasificación completa y precisa de los servicios-aéreos y una reglamentación completa a su vez de los riesgos producidos en el transporte aéreo; que era necesario simplificar e individualizar los procedimientos para la obtención de concesiones y permisos, establecer requisitos para el tránsito por el espacio atmosférico nacional y la estancia temporal en el País de las aeronaves y finalmente definir los conceptos de aerovía, ruta y línea aérea, así como establecer las normas adecuadas para el debido control de la propiedad y nacionalidad de las aeronaves. En síntesis y aunque no fueron resueltos los problemas en su totalidad, la reforma en cuestión comprendió los artículos 309 al 373.

Por último es muy importante transcribir las observaciones hechas en diversos trabajos por el señor General y Doctor en Derecho profesor de la Universidad OCTAVIO VEJAR VAZQUEZ al manifestar lo siguiente:

"Que el artículo 306 se relaciona con el artículo 17 fracción I de la Ley de Bienes Nacionales y con el artículo 1 fracción VIII de la Ley que se estudia".

"Que el artículo 307 se relaciona con el artículo 4 y 9 en su fracción VI"

"Que el artículo 308 con los artículos 3 y 5".

"Que el artículo 309 con el artículo 5 del Código Penal"

"Que el artículo 310 con los artículos 321 y 323".

"Que el artículo 321 con el artículo 359 fracciones II y V y artículo 556".

"Que el artículo 323 con el 310".

"Que el artículo 358 con el 262 y con el 21 Constitucional".

"Que el artículo 359 con los artículos 264, 321, 555 --- fracciones VI y VII y artículo 556".

"Que el artículo 362 con el artículo 92 a 96".

"Que el artículo 371 con el artículo 6, 18 a 86, así como con el artículo 92 a 96 y 312".

#### CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO Y TERRITORIOS FEDERALES.

El artículo 16 del Código Civil manifiesta: Que los habitantes del Distrito y Territorios Federales tienen obligación de ejercer sus actividades y de usar y disponer de sus bienes en forma que no perjudiquen a la colectividad, bajo las sanciones establecidas en el mismo código y en las leyes relativas, y se comenta "que la aplicación de las normas jurídicas en el ESPACIO plantea, como consecuencia de la existencia de legislaciones y jurisdicciones distintas problemas cuya índole varía según que la diversidad de legislaciones o jurisdicciones se produzca dentro de un mismo Estado o entre Estados diferentes. En el primer caso se trata de conflictos de derecho interior, interregional o interterritorial; en el segundo de -

conflictos de derecho público externo o privado".

La ley como atributo de la soberanía del Estado obliga a un determinado ESPACIO y ninguna ley extranjera puede ser apli cada, por el contrario, según el principio personal, la ley -- puede gozar de extraterritorialidad.

Nuestro código adopta el principio territorial y solamen te admite la ley extranjera en lo tocante a la forma de los ac tos jurídicos. La diversidad de extranjeros inmigrantes justifi ca la adopción de este principio; el artículo 16 citado se - adminicula con los artículos 837 y 840 este último que textual mente aduce: "no es lícito ejercitar el derecho de propiedad - de manera que su ejercicio no dé otro resultado que causar perjuicio a un tercero sin utilidad para el propietario".

Por otra parte el Código Civil se hace reenvío por el artículo 347 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, adu--- ciendo que el derecho a percibir las indemnizaciones estableci das en ésta sección y la fijación del monto de los casos del - penúltimo párrafo del artículo 343 y de los artículos 344 y -- 345 se sujetará a las disposiciones aplicables del código ci--- vil para el Distrito Federal; asimismo el artículo 348 reenvia cuando señala: que los daños que sufran las personas o cosas - transportadas en aeronaves de servicio privado se regirán por las disposiciones del código civil. El artículo 309 de la ci tada Ley de Vías Generales de Comunicación en su parte segunda señala: son aplicables a la navegación aérea civil las disposi

ciones que sobre nacimientos y defunciones a bordo de un buque mexicano establece el código civil para el Distrito y Territorios. El artículo 350 dice: el derecho a percibir las indemnizaciones correspondientes a los daños sufridos establecido en esta sección, y la fijación de su monto se sujetará a las disposiciones aplicables del código civil. El artículo 355 señala: el derecho a percibir la indemnización correspondiente a los daños a que se refiere ésta sección y la fijación de su monto se sujetarán a las disposiciones aplicables del mismo código civil. Los artículos 371 y 372 capítulo XVII referente al Registro Aeronáutico Mexicano y que hace alusión al artículo 363 éste último que dice: que podrán ser objeto de prenda los motores, hélices, piezas de repuesto, aparatos de radio, instrumentos y demás equipos. Y para que se tenga por constituida la prenda, deberá entregarse al acreedor real o jurídicamente; en uno y en otro caso surtirán efectos a partir de la fecha de inscripción en el registro aeronáutico mexicano, del asiento respectivo se remitirá copia autorizada al Registro Público de la Propiedad de la Ciudad de México para los fines que procedan; es decir, el citado artículo 372 expresamente señala: que salvo lo dispuesto por el artículo 363 si la inscripción debiere efectuarse también en el registro público de la propiedad conforme al artículo 6 de esta Ley y las disposiciones relativas del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales se estará a lo

dispuesto en el propio código, por último, existe reenvío en el artículo 4 de la Ley de Vías Generales de Comunicación al hablar de las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones y toda clase de contratos relaciones con las vías generales de comunicación y medios de transporte y se decidirán por esta ley, sus reglamentos y demás leyes especiales; y a falta de disposiciones de esa legislación, por los preceptos del Código de Comercio, y en defecto de unos y otros, por los preceptos de los códigos civiles.-- Y así debe tomarse en consideración los artículos 10, 219; 997 y 999 en relación con la costumbre; como actos individuales -- los artículos 1324 y 1328; como interpretativos de la ley los artículos 219 ya citado, el artículo 997 y 999; como interpretativa de los contratos el artículo 1856; como supletoria de los contratos los artículos 2457, 2517, 2606, 2607; 2619; 2646; 2661 y 2754 todos del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

#### CODIGO DE JUSTICIA MILITAR.

Infracción de deberes especiales de aviadores: se castigará con la pena de muerte al aviador que frente al enemigo do losamente destruya su aeronave; el aviador que rehusare operar en la zona que le hubiere señalado en el combate o que sin --- autorización se separe de aquella; se ocultare o volviese la - espalda al enemigo.

El aviador que en el tiempo de paz deliberadamente o por

descuido, negligencia o impericia causare daño a una aeronave del Estado o al servicio de éste, sufrirá la pena de cinco --- años de prisión, y si la aeronave quedara destruída la de ocho años.

El aviador que sin motivo justificado según dictamen de peritos variare o mandare variar el rumbo que se le haya señalado, será castigado: con la pena de diez años de prisión si se destruyese la aeronave, o en campaña se malograsen las operaciones o se retardasen con gráve perjuicio para el servicio, y, con la de tres años de prisión si el hecho tuviere lugar en tiempo de paz.

El aviador que por descuido o negligencia diere lugar a que sean conocidos la seña o contraseña secretas de reconocimiento, será castigado: en campaña u ocasionándose perjuicio - con la pena de siete años de prisión, y en cualquier otro caso con la pena de suspensión de empleo por un año.

El aviador que pudiendo combatir o perseguir al enemigo, dejare de hacerlo será castigado con la pena de cuatro años de prisión.

El aviador que en tiempo de paz, habiendo recibido ordenes de salida no lo haga en hora fijada, será castigado con la pena de nueve meses de prisión.

También se castigará al aviador que no llegase al lugar de su destino en el tiempo regularmente calculado sin motivo - justificado y que cometa cualquier otra infracción grave a los



reglamentos del arma no prevista en la ley, se aplicará la penalidad anterior.

Cuando la infracción a los deberes militares se ocasiona re daño a las tropas, o la pérdida de un buque o aeronave se castigará con diez años de prisión. Si de la infracción resultare la derrota de las tropas o la pérdida de un buque o aeronave. Estando en campaña la pena será la de muerte.

Será castigado con la pena de muerte el comandante de -- tropas o de un buque o fuerzas navales, o de aeronave que contravinendo las disposiciones disciplinarias, se rinda o capitule, el primero en campo raso y los segundos sin que sea como consecuencia de combate o bloqueo o antes de haber agotado los medios de defensa de que pudieren disponer.

Será castigado con la pena de muerte, al que entregue al enemigo la fuerza, barco o aeronave, así como cualquier otra -- unidad de combate que tenga a sus órdenes.

Por último y solamente como dato técnico, para los efectos del Código de Justicia Militar, se entenderá por aeronave todo aparato capaz de remontarse o circular por los aires.

REGLAMENTACION SOBRE AERONAUTICA EN LA LEGISLACION MEXICANA.

ENUNCIACION DE REGLAMENTOS:

Reglamento de la Secretaría de Guerra y Marina, considerando en él la Escuela Militar de AVIACION, de 21 de --- abril del año de 1920.

Reglamento para el Servicio Interior del Aerodrómo de --

Balbuena, de lo. de Mayo de 1922.

Reglamento para la Organización Administrativa y Contabilidad de los Almacenes de AERONAUTICA de 24 de febrero - de 1932.

Reglamento a que se sujetará el ingreso del personal a - las Escuelas del Ejército y la Armada de 26 de diciembre de 1937.

Reglamento de la Ley de Impuestos y Derechos de la Minería en materia de Tránsito AEREO, de 28 de marzo de 1941.

Reglamento del artículo 320 de la Ley de Vías Generales de Comunicación de lo. de septiembre de 1941.

Reglamento sobre la seguridad y policía de la navegación AEREA Civil de 24 de agosto de 1942.

Reglamento para la Expedición de Prioridades en los ---- transportes AEREOS de 22 de junio de 1943.

Reglamento de la Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación de 3 de agosto de 1944.

Reglamento interior de la Secretaría de Comunicaciones - de 17 de febrero de 1945, que en su capítulo X se ocupa de la Dirección de Aviación Civil.

Reglamento para la Escuela Militar de Meteorología de 7- de julio de 1948.

Reglamento de Operaciones de AERONAVES Civiles de 22 de noviembre de 1950.

Reglamento de Telecomunicaciones AERONAUTICAS y Radio --

Ayudas para la navegación AEREA de 25 de noviembre de --  
1950.

Reglamento para la Búsqueda y Salvamento de Accidentes -  
AEREOS y su investigación, de 28 de noviembre de 1950.

Reglamento del Servicio Metereológico AERONAUTICO de lo.  
de diciembre de 1950.

Reglamento de Tránsito AEREO de lo. de febrero de 1951.

Reglamento de la Escuela Militar de AVIACION de 9 de mar  
zo de el año de 1951.

Reglamento de Escuelas Técnicas de AERONAUTICA de 11 de-  
Octubre de 1951.

Reglamento de Registro AERONAUTICO Mexicano de 25 de Oc-  
tubre de 1951.

Reglamento de AERODROMOS y AEROPUERTOS Civiles de 15 de-  
Noviembre de 1951.

Reglamento de Licencias al Personal Técnico AERONAUTICO-  
de 28 de diciembre de 1957, que derogó al del 18 de octu  
bre de 1951.

COMPLEMENTO DE LEGISLACION MEXICANA.

LEY ORGÁNICA DE LAS SECRETARIAS DE ESTADO.

CODIGO FEDERAL DE TRABAJO.

LEY ADUANERA.

LEY DE POBLACION.

LEY DE SEGUROS.

CODIGO SANITARIO.

LEY FORESTAL.

LEY ORGANICA DEL MINISTERIO PUBLICO FEDERAL.

## CAPITULO TERCERO

DERECHO PENAL GENERAL Y DERECHO PENAL ESPECIAL

- 1.- El Derecho penal de acuerdo con su terminología.
- 2.- El Derecho penal y sus diversas relaciones:
  - a) Derecho Constitucional
  - b) Derecho Administrativo
  - c) Derecho del Trabajo
  - d) Derecho Agrario
  - e) Derecho Civil
  - f) Derecho Mercantil
  - g) Derecho penal de Abastos
  - h) Derecho procesal penal
  - i) Derecho Militar
  - j) Derecho Fiscal
  - k) Derecho penal de Caza, pesca y Montes
  - l) Nuevas figuras represivas conforme a las Jornadas de De  
recho penal, en Buenos Aires Argentina.
  - m) Derecho penal Aeronáutico Privado.

## 1.- EL DERECHO PENAL DE ACUERDO CON SU TERMINOLOGIA.

Se le denomina preferentemente "Derecho Penal" o "Derecho-Criminal".

por Derecho penal debe entenderse el conjunto de normas jurídicas que prohíben conductas o hecho u ordenan ciertas conductas bajo la amenaza de una sanción.

Las partes integrantes del derecho penal varían según se considere como ciencias o como ordenamiento jurídico.

Como ciencia abarca la introducción, la teoría de la ley, del delito, del delincuente, de la pena y medidas de seguridad.

Respecto a la parte general y los delitos y penas en particular en relación a lo especial. Como ordenamiento jurídico --

comprende dos partes: la referente a la ley, al delito, a las penas en general y medidas de seguridad; y las que se ocupa de los delitos en particular o de sus penas respectivas.

Nuestro Código penal de 1931, contiene 400 artículo de los cuales 122 corresponden a la parte general, y los restantes -- del 123 al 400 bis, a la parte especial. Es importante estu--- diar los caracteres o naturaleza del derecho penal para cono-- cer lo relativo a la autonomía del mismo, y reuniendo diversos pareceres de distinguidos autores se formula por el no menos - distinguido Doctor CELESTINO PORTE PETIT CANDAUDAP, la siguien te relación:

positivo o jurídico  
 Público  
 Constitutivo o sancionador  
 Original  
 Autónomo  
 Valorativo  
 Cultural  
 Finalista  
 Imperativo  
 personal  
 Social  
 político.

Quando se refiere a la autonomía o no del derecho penal, se está dentro de la esfera de uno de sus caracteres, o sea en --

cuanto a su carácter constitutivo o sancionador.

Es sabido que existen dos corrientes, y que son:

Una sosteniendo el carácter constitutivo.

Otra, su carácter sancionador.

El maestro Porte petit piensa con otros penalistas, que el derecho penal es constitutivo y por ende, tiene plena autonomía. De lo contrario sería aceptar que "la ley penal vendría - de esta manera a imponer sólo sanciones penales a la violación de preceptos contenidos en otros sectores del ordenamiento, con la consecuencia de que el derecho penal sería verdaderamente - (acéfalo) conjunto legislativo del cual no emanan disposiciones; derecho encojado o cojo que debe pedir a otros muletas para poder caminar en su fatigosa marcha. Por otra parte, "Bajo la teoría del carácter sancionador" se oculta una mentalidad - (corrosiva) para la ciencia del derecho penal, por querer tenerla todavía enganchada al timón del derecho civil. En otros términos como anota CARVALLO resulta evidente que el derecho penal no puede limitarse a esta posición servil si se consideran las razones especiales por las cuales se protegen los intereses jurídicos mediante la tutela penal, o sea la tutela peculiar que ofrece incluso los intereses protegidos por otras ramas del derecho, la particularidad de la sanción y su contenido íntimo. agregando que el derecho penal es autónomo con respecto a las otras ramas del derecho y a las ciencias afines -- por forma y por contenido. Lo que existe como ya lo indica el-

Doctor porte Petit es la tutela peculiar que ofrece el --dere-- cho penal- incluso a los intereses protegidos por otras ramas del derecho, y que en resumen logran una relación o relaciones con el derecho constitucional, administrativo, del trabajo, -- agrario, civil, mercantil, procesal penal, internacional, mili tar y aeronáutico.

## 2.- EL DERECHO PENAL Y SUS RELACIONES:

### a) DERECHO CONSTITUCIONAL.

Con esta disciplina se caracterizan concretamente las rela ciones en lo que concierne a la libertad del individuo como ga rantía política tutelada penalmente; se observa una penetra--- ción del derecho penal en las constituciones, pues en la parte dogmática de éstas se protege el régimen de legalidad penal y algunas puntualizan el sistema penitenciario sobre la base del trabajo como medio de regeneración de los delincuentes.

El profesor FERNANDO CASTELLANOS TENA considera que el de recho constitucional tiene por objeto establecer la forma y or ganización del Estado y la fijación de los límites de la acti vidad del poder público frente a los particulares. En otras pa labras, marca la estructura del Estado y sus funciones y reco noce las garantías tanto individuales como de grupo. por ello resulta incuestionable que sea el Derecho Constitucional quién señale al penal su órbita de acción, porque si la Constitución es la Ley Fundamental en la vida del Estado, la que reparte -- competencias y finca barreras a las autoridades frente a los -



individuos, las orientaciones constitucionales señalarán el -- cauce del derecho penal.

Las garantías de naturaleza penal encuentran su fundamento en el reconocimiento que de ellas hace la Constitución como -- ley suprema, por lo tanto son de incalculable importancia las -- relaciones que guardan ambas disciplinas, ya que como dice VILALOBOS, "El Derecho Constitucional sienta las bases de todo -- sistema político y jurídico del Estado, dando las normas prin -- cipales para estimar como delictuosos los actos que se hallan -- en desacuerdo con el sistema preconizado. En él se establecen -- garantías y formas de persecución y de protección que no po --- drán ser trasgredidas; y los conceptos que allí se aceptan res -- pecto a la libertad y sus límites, a la organización pública y sus exigencias, darán el tono para el desarrollo legislativo y muy especialmente para el derecho penal". Ahora bien, antes se debe estimar y estudiarse aunque sea someramente lo enunciado -- por el licenciado y profesor IGNACIO BURGOA, la libertad como -- garantía individual, y es así que la libertad se revela como -- una potestad inseparable de la naturaleza humana, como un ele -- mento esencial de la persona.

La Historia nos demuestra que desde los tiempos más remo -- tos había una acentuada diferencia social entre dos grupos de -- hombres o sean, los libres y los esclavos. La libertad estaba -- reservada a una clase privilegiada a un sector que imponía su -- voluntad; los esclavos no eran personas sino cosas, como suce --

día en Roma. En la Edad Media y hasta los tiempos modernos, la libertad humana no existía como atributo real de todo hombre. Los privilegios y la reserva de libertad en favor de grupos sociales determinados subsistieron a pesar de las concepciones filosóficas propaladas por el sentido de que todos los hombres sin distinción son igualmente libres. No fué sino hasta la Revolución Francesa cuando se proclamó la libertad universal del ser humano; todo hombre se dijo entonces, por el hecho de ser tal, nace libre. Y fué así, como todo individuo ante el derecho se reputó colocado en una situación de igualdad con sus semejantes, pero en realidad sólo gozaba de una libertad civil o privada frente a los individuos y en relaciones con éstos, creando la libertad pública o a título de garantía individual, es decir, frente a los gobernantes.

La libertad individual como elemento inseparable de la personalidad humana, se convirtió en un derecho público, cuando el Estado se obligó a respetarla, se tradujo en una relación jurídica entre la entidad política y sus autoridades por un lado, y los gobernados por el otro.

Siendo la libertad una potestad compleja, esto es, presentando múltiples aspectos de aplicación y desarrollo, su implantación o reconocimiento por el orden jurídico constitucional se llevaron a cabo en relación con cada facultad libertaria específica. Este es el método que adoptó nuestra Constitución, la cual no consagra una garantía genérica de libertad como lo-

hacia la declaración Francesa de 1789, sino que consigna varias libertades específicas a título de derechos subjetivos públicos, por eso, siguiendo nuestro sistema constitucional sobre este particular procederemos a enunciar cada uno de los preceptos de nuestra Ley Fundamental que contienen las diversas garantías específicas de libertad:

**LA LIBERTAD DE TRABAJO.- (Artículo 4 y 5 Constitucional).-**

La libertad de trabajo es una de las garantías que más contribuyen a la realización de la felicidad humana.

**LA LIBRE EXPRESION DE IDEAS.- (Artículo 6 Constituciona).-**

La manifestación de las ideas no será objeto de ninguna inquisición judicial o administrativa, sino en el caso de que ataque a la moral, los derechos de tercero, provoque algún delito o perturbe el orden público.

**LA LIBERTAD DE IMPRENTA.- (Artículo 7 Constitucional). Es-**

ta libertad específica es uno de los derechos más preciados del hombre, por medio de su ejercicio no sólo se divulga y propaga la cultura, se abren nuevos horizontes a la actividad intelectual, sino se pretenden corregir errores y defectos de gobierno dentro de un régimen jurídico, La libertad de imprenta es una conquista netamente democrática.

**EL DERECHO DE PETICION.- (Artículo 8 Constitucional). Otra**

garantía específica de libertad es la que se conoce con el nombre de derecho de petición, y que está consagrado en los siguientes términos: "Los funcionarios y empleados públicos res-

petarán el ejercicio del derecho de petición, siempre que éste se formule por escrito, de manera pacífica y respetuosa; pero en materia política sólo podrán hacer uso de ese derecho los ciudadanos de la República. A toda petición deberá recaer un acuerdo escrito de la autoridad a quien se haya dirigido, la cual tiene obligación de hacerlo conocer en breve tiempo al peticionario".

La existencia de éste derecho como garantía individual es la consecuencia de una exigencia jurídica y social en un régimen de legalidad.

LIBERTAD DE REUNION Y ASOCIACION.- (Artículo 9 Constitucional). "No se podrá coartar el derecho de asociarse o reunirse pacíficamente con cualquier objeto lícito".

Por derecho de asociación se entiende toda potestad que tienen los individuos de unirse para constituir una entidad o persona moral, con sustantividad propia y distinta de los asociados, y que tiende a la consecución de determinados objetivos, cuya realización es constante y permanente. Por derecho de reunión se entiende cuando varias personas se reúnen para la realización de un fin concreto y determinado, verificado el cual, aquella deja de existir.

LIBERTAD DE POSESION Y PORTACION DE ARMAS.- (Artículo 10 Constitucional). La libertad de posesión de armas de cualquier clase para seguridad y legítima defensa de un sujeto, contenido en el artículo 10 constitucional a título de garantía indi-

vidual, implica la obligación para el Estado y sus autoridades, consistentes en respetar al poseedor de las mismas, no despojándolo de dichos objetos. Esta libertad específica tiene como limitación la de que el individuo no podrá poseer aquellas armas que estén destinadas exclusivamente para uso del Ejército, de la Armada y de la Guardia Nacional.

La portación de armas como libertad pública específica, no tiene limitación como hecho en sí mismo considerado, cuando ocurre en lugares no urbanos o no poblados; por el contrario, dicho acto, para que esté amparado por el citado artículo 10, debe supeditarse a la condición de que se sujete a los reglamentos de policía, en caso que se realice en poblaciones, por ende en cada una de éstas las autoridades locales son las que deben establecer los requisitos, condiciones, etc. para la portación de armas.

**LIBERTAD DE TRANSITO.-** (Artículo 11 Constitucional). La libertad de tránsito como está concebida en la ley fundamental, comprende cuatro libertades:

La de entrar al territorio de la República.

La de salir del mismo.

La de viajar dentro del Estado Mexicano.

La de mudar de residencia o domicilio.

Y el mismo precepto constitucional consigna las siguientes limitaciones a la libertad de tránsito: en primer lugar por lo que toca a las autoridades judiciales éstas están autorizadas-

por nuestra Constitución para prohibir a una persona por ejemplo, que salga de determinado lugar o para condenar a una persona a purgar una pena privativa de libertad dentro de cierto sitio (confinamiento, relegación, prisión). En segundo término en cuanto a las autoridades administrativas éstas pueden constitucionalmente impedir a una persona que penetre al territorio nacional y se radique en él, cuando no llenen los requisitos de la Ley General de Población.

LIBERTAD RELIGIOSA.- (Artículo 24 Constitucional). Es la potestad o facultad que tiene todo hombre de experimentar una cierta vivencia espiritual por medio de la que estuya y sienta por Dios (profesión de fé); de razonar lógicamente sobre su existencia; de interpretar los documentos en que se haya traducido la revelación divina (función intelectual) y de asumir y cumplir las obligaciones que haga derivar de los resultados o conclusiones a que llegue a virtud de los procesos intuitivo mencionados (prácticas culturales). El hombre puede colocarse en una posición ateísta, por ende, la intolerancia religiosa proscriptora de dicha libertad consiste en la prohibición de abrazar una determinada fe distinta de la que considere como la verdadera.

LIBERTAD DE CIRCULACION DE CORRESPONDENCIA.- (Artículo 25 Constitucional). El artículo 25 se encuentra corroborado por el artículo 442 de la Ley de Vías Generales de Comunicación -- que es el ordenamiento que regula entre otras, la materia de --

correos, y que derogó el Código postal. Dicho precepto dispone: "la correspondencia que bajo cubierta cerrada circule por correo, está libre de todo registro, la violación de esta garantía es un delito que se castigará de acuerdo con las penas que establecen esta Ley y el Código penal."

**LIBRE CONCURRENCIA.-** (Artículo 28 Constitucional). Al consignarse la libre concurrencia como derecho público subjetivo individual, derivado de la relación jurídica que prevé y que existe entre el Estado y sus autoridades por un lado, y los gobernados por el otro, no hace sino afirmar la libertad de trabajo. Este artículo impone al Estado por conducto de sus órganos legislativos o no legislativos, la obligación de dictar y ejecutar disposiciones y providencias tendientes a asegurar dicha libertad. Así en el mencionado precepto se establece que -- "La ley castigará severamente y las autoridades perseguirán -- con eficacia, toda concentración o acaparamiento de una o pocas menos de los artículos de consumo necesario y que tenga -- por objeto obtener el alza de precios; todo acto o procedimiento que evite o tienda a evitar la libre concurrencia en la producción, industria o comercio, o servicios al público; todo -- acuerdo o combinación de cualquiera manera que se haga de productores, industriales, comerciantes y empresarios de transportes o de algún otro servicio para evitar la competencia entre sí y obligar a los consumidores a pagar precios exagerados; y en general todo lo que constituye una ventaja exclusiva e inde

bida a favor de una o varias personas determinadas y con perjuicio del público en general o de alguna clase social. El Código penal acatando la disposición constitucional que impone a las autoridades estatales la mencionada obligación genérica, - traducida en los objetivos indicados, ha conceptuado como delitos contra la economía pública en su artículo 253 a todo acaparamiento de artículos de primera necesidad o de consumo necesario con el objeto de obtener un alza en los precios, su ocultación, así como la injustificada negativa para venderlos, todo acto o procedimiento que dificulte o se proponga dificultar la libre concurrencia en la producción o en el comercio; la limitación de la producción de un artículo de consumo necesario, con el propósito de mantenerlo en elevado e injusto precio, la exportación de artículos de primera necesidad sin permiso de la autoridad competente cuando éste sea necesario de acuerdo con la ley; la venta de un artículo de primera necesidad con inmoderado lucro, por los productores, distribuidores, mayoristas o comerciantes en general; y todo acto o procedimiento que de alguna manera viole las disposiciones del artículo 28 Constitucional.

#### LA GARANTIA DE SEGURIDAD JURIDICA.

Las garantías de seguridad jurídica implican el conjunto general de condiciones, requisitos, elementos o circunstancias previas a que debe sujetarse una cierta actividad estatal, autoritaria para generar una afectación válida de diferente índole



le en la esfera del gobernado integrado por el summum de sus - derechos subjetivos. Por ende, un acto de autoridad que afecte al ámbito jurídico particular de un individuo como gobernado, - sin observar dichos requisitos, condiciones, elementos o cir-- cunstancias previos, no será válido a la luz del derecho.

GARANTIA DE IRRETROACTIVIDAD DE LAS LEYES; GARANTIA DE AU-- DIENCIA; GARANTIA DE LA EXACTA APLICACION DE LA LEY EN MATERIA PENAL; GARANTIAS DE LEGALIDAD EN MATERIA JURISDICCIONAL CIVIL-- (Artículo 14 Constitucional).

LA GARANTIA DE LA EXACTA APLICACION DE LA LEY EN MATERIA - PENAL, está concebida en los siguientes términos: "En los juic-- ios del orden criminal queda prohibido imponer por simple ana-- logía y aún por mayoría de razón, pena alguna que no esté de-- cretada por una ley exactamente aplicable al delito de que se-- trate". Dicha garantía tiene como campo de vigencia la materia procesal penal e implica el tradicional principio de legalidad que se enuncia "nulla poena, nullum delictum sine lege". Este-- postulado establece la bifurcación de la legalidad sobre dos - elementos: los delitos y las penas.

A virtud de él por consiguiente, un hecho cualquiera que - no esté reputado por la ley en su sentido material como delito, no será delictuoso, o sea susceptible de engendrar una penali-- dad para el que lo comete. En relación con las penas, bajo es-- te segundo carácter, está prohibida la aplicación de una san-- ción penal si no existe alguna disposición legal que expresa--

mente la imponga por la comisión de un hecho determinado. En otras palabras, para todo delito la ley debe expresamente señalar la penalidad correspondiente, principio que se encuentra consagrado en el multicitado párrafo tercero del artículo 14 Constitucional.

**GARANTIA DE SEGURIDAD.-** (Artículo 16 Constitucional).- La garantía de seguridad se encuentra en la segunda parte del artículo 16, es la que concierne a la orden de aprehensión o detención librada en contra de un individuo que emane de autoridad judicial. Este concepto está contenido en el mencionado precepto en su sentido formal, esto es que por "autoridad judicial" debe entenderse aquel órgano estatal que forme parte del poder Judicial, bien sea local o federal según el caso. Existiendo dos excepciones o salvedades constitucionales, la primera de ellas concierne a las circunstancias de que cuando se trate de flagrante delito cualquier persona puede aprehender al delincuente y a sus cómplices, con la obligación de ponerlos sin demora a disposición de la autoridad inmediata; la segunda salvedad constitucional a la garantía de seguridad jurídica consiste en que toda orden de aprehensión o detención debe proceder de una autoridad judicial, estriba en que "en casos urgentes" cuando no haya en el lugar ninguna autoridad judicial tratándose de delitos que se persiguen de oficio, podrá la autoridad administrativa bajo su más estrecha responsabilidad decretar la detención de un indiciado, poniéndolo inmedia-

tamente a disposición de la autoridad judicial, es decir, sin que aquella por ningún concepto pueda retener en su poder al detenido.

GARANTIAS DE QUE NADIE PUEDE SER APRISIONADO POR DEUDAS DE CARACTER PURAMENTE CIVIL; DE QUE NINGUNA PERSONA PUEDE HACERSE JUSTICIA POR SI MISMA, NI EJERCER VIOLENCIA PARA RECLAMAR SU DERECHO, Y DE QUE LOS TRIBUNALES ESTARAN EXPEDITOS PARA ADMINISTRAR JUSTICIA EN LOS PLAZOS Y TERMINOS QUE FIJE LA LEY (Artículo 17 Constitucional).

En el caso de que nadie puede ser aprisionado por deudas de carácter civil, en consecuencia, solamente un hecho reputado por la ley como delito puede ser considerado como tal, y ser susceptible de sancionarse penalmente, por ende, una deuda proveniente de un acto o relación civil no estimada como delito, no puede engendrar una sanción penal.

La garantía de que ninguna persona puede hacerse justicia por sí misma ni ejercer violencia para reclamar su derecho. Esta garantía no sólo no establece para el gobernado ningún derecho subjetivo ni para el Estado y sus autoridades.

GARANTIA DE SEGURIDAD JURIDICA.- Que sólo por delito que merezca pena corporal habrá lugar a prisión preventiva, que el sitio en que ésta tenga lugar "será distinto del que se destinare para la extinción de las penas", y al objeto de la imposición de las penas, en el sentido de que éstas deben tender en cuanto a la reforma de extinguirlas por diversos conductos a -

la regeneración del delincuente, o sea a su readaptación social (Artículo 18 Constitucional). La disposición está en íntima relación con la segunda parte del artículo 16 que hace factible la orden judicial de aprehensión o detención sólo cuando se trata de un delito que se castigue legalmente con pena corporal. En síntesis la prisión preventiva, su acto inicial que es la orden de privación de libertad en los términos del artículo citado, y el auto de formal prisión, deben obedecer en cuanto a su providencia constitucional a la circunstancia de que la ley asigne al delito de que se trate una pena corporal, bien aisladamente o bien en forma conjuntiva con otra sanción.

Las garantías individuales que están involucradas en los artículos 19 y 20 de la Constitución Política del País, se refieren al PROCEDIMIENTO PENAL, comprendido desde el auto judicial inicial hasta la sentencia definitiva que recaiga en el proceso respectivo; dichas garantías de seguridad jurídica se imputan evidentemente al gobernado en su calidad de indiciado o procesado e imponen a la autoridad judicial que conoce del juicio correspondiente diversas obligaciones y prohibiciones a título de requisitos constitucionales que debe llenar todo procedimiento criminal.

Las garantías de seguridad contenidos en los artículos 19 y 20 son objeto de normación de los ordenamientos adjetivos en materia penal, en otras palabras, tanto en el Código Federal de procedimientos penales, como los diversos códigos penales -

procesales locales reglamentan los mencionados preceptos.

GARANTIA DE QUE LA IMPOSICION DE LAS PENAS ES PROPIA Y EXCLUSIVA DE LA AUTORIDAD JUDICIAL, Y que la persecución de los delitos incumbe al Ministerio Público y a la policía Judicial- la cual estará bajo la autoridad y mando inmediato de aquél -- (Artículo 21 Constitucional).

Esta disposición constitucional asegura al individuo el de recho subjetivo en el sentido de que ninguna autoridad estatal, que no sea la judicial puede imponerle pena alguna, esto es, - ninguna sanción de las que, por ejemplo, conceptúa como tal el artículo 24 del Código penal. Esta garantía de seguridad jurídica engendra para los órganos autoritarios formalmente admi- nistrativos o legislativos la obligación negativa en aras del- gobernado consistentes en no imponerle ninguna sanción que ten ga el carácter de pena en los términos de los diversos ordena- mientos penales sustantivos.

La otra garantía consistente a la persecución de los deli- tos el gobernado no puede ser acusado sino por una entidad au- toritaria especial que es el ministerio público; consiguiente- mente mediante esta garantía queda eliminado el proceder ofi- cioso inquisitivo del Juez quien no puede actuar sin previa -- acusación del Ministerio Público. Asimismo, según tal garantía el ofendido por un delito debe ocurrir siempre a la institu- ción del Ministerio Público, bien sea Federal o Local en sus -

respectivos casos, para que se le haga justicia, esto es, para que se imponga al autor del hecho delictivo la pena correspondiente y se le condene a la reparación del daño causado al que rellante. Por lo tanto la persecución de los delitos incumbe al Ministerio Público y a la policía Judicial, disposición -- que está corroborada por el Artículo 102 de la Ley Suprema el cual al referirse en especial a las facultades del Ministerio Público Federal, expresa en su párrafo segundo: "Estará a cargo del Ministerio Público de la Federación la persecución ante los tribunales de todos los delitos del orden federal; y por lo mismo a él le corresponderá solicitar las órdenes de aprehensión contra los reos, buscar y presentar las pruebas que acrediten la responsabilidad de éstos; hacer que los juicios se sigan con toda regularidad para que la administración de justicia sea pronta y expedita, pedir la aplicación de las penas e intervenir en todos los negocios que la misma ley (Orgánica -- del Ministerio Público Federal) determinare".

GARANTIAS: QUEDAN PROHIBIDAS LAS PENAS DE MUTILACION --- (cercenamiento de algún miembro del cuerpo humano por la comisión de un delito) Y DE INFAMIA (el deshonor, el desprestigio público), la marca, los azotes, los palos y el tormento de -- cualquiera especie, la multa excesiva (la sanción pecuniaria -- que está en desproporción con las posibilidades económicas del multado), la confiscación de bienes (la aplicación o adjudicación que de ellos hace a su favor el Estado por la comisión de

un delito, sin realizar ninguna contraprestación en beneficio del afectado) y cualesquiera otras penas un tanto inusitadas y trascendentales.

PROHIBICION ABSOLUTA DE LA IMPOSICION DE LA PENA DE MUERTE; y la exclusión de su aplicación por lo que concierne a los delitos que no estén comprendidos en el precepto relativo (Artículo 22 Constitucional). La prohibición absoluta consiste en que la pena de muerte en ningún caso podrá imponerse a los autores de delitos políticos. Nuestro Código penal en su artículo 145-bis conceptúa como delitos políticos, la rebelión, la conspiración, la sedición y la asonada o motín, y la llamada "DISOLUCION SOCIAL". El propio artículo 22 constitucional faculta a las autoridades federales o locales (legislativas), según el caso, para sancionar con la pena de muerte únicamente aquellos delitos que el mismo precepto enumera y que son: traición a la Patria, o sea el atentado cometido por un mexicano (por nacimiento o por naturalización) contra la independencia de la República, su soberanía, su libertad o la integridad de su territorio (artículo 123 del Código penal); en lo que toca a éste delito sólo puede aplicarse a su autor cuando el país esté en guerra. Por otra parte, el parricidio, esto es el homicidio del padre, de la madre o de cualquier otro ascendiente consanguíneo en línea recta, sean legítimos o naturales, siempre y cuando el autor de aquel hecho conozca el mencionado parentesco (artículo 323 del Código penal). Homicidio con alevosía, --

premeditación o ventaja que son calificativas definidas en los artículos 315, 316 y 319 del ordenamiento sustantivo. Actos cometidos mediante el incendio, plagio o secuestro en los términos del artículo 366 del Código Penal; piratería, la cual es definida en el artículo 146; y los delitos graves del orden militar previstos en el Código de Justicia Militar.

GARANTIAS CONCEBIDAS EN QUE EN NINGUN JUICIO CRIMINAL DEBE  
RA TENER MAS DE TRES INSTANCIAS; que nadie puede ser juzgado - dos veces por el mismo delito ya sea que en el juicio se le - absuelva o se le condene. Y que queda prohibida la práctica de absolver de la instancia.

Un conjunto de actos procesales, que se inicia en el momento en que la acción es ejercitada y que concluye cuando el órgano jurisdiccional pronuncia la resolución que decide la cuestión planteada en la litis por el actor y el demandado. La sentencia que establece dicha decisión, es pues, el acto culminatorio de una instancia procesal. Cuando dicha resolución jurisdiccional es impugnada mediante algún recurso ordinario, que generalmente es la apelación, se abre un nuevo procedimiento, - una nueva instancia, que comienza con el acto de interposición del medio procesal de impugnación y termina con la decisión que emite el órgano ante el cual éste se interpone, conforme a la resolución que puede ser: confirmando, modificando o revocando la sentencia atacada. En la actualidad sin embargo, propiamente no hay tercera instancia, tanto en los juicios civiles como



en los penales, éstos concluyen por sentencia ejecutoriada (es decir, sin que ésta sea ya impugnabile por recurso ordinario alguno que es el que crea la nueva instancia recaída en el procedimiento de segunda instancia, cuando a favor de las partes -- existe el medio común de impugnación respectiva (apelación) y si se ha hecho valer. Bien es verdad que la sentencia ejecutoria de segunda instancia que se confirma, revoca o modifica la resolución dictada en el procedimiento de primera, es a su vez atacable por la acción en juicio de AMPARO, más ésta no dá origen a un nuevo estadio del juicio de que se trate, sino a otro completamente distinto y autónomo por constar de diferentes -- elementos subjetivos y objetivos, aún en el caso de que tienda a establecer un control de legalidad.

NADIE PUEDE SER JUZGADO DOS VECES POR EL MISMO DELITO. Es pertinente advertir que el "delito por el cual ninguna persona puede ser procesada dos veces" no debe consistir en la tipificación legal de un hecho humano, sino en éste mismo, de esta manera aunque se haya pronunciado un fallo condenatorio o absolutorio considerando a un hecho bajo determinado carácter delictivo, éste mismo hecho observado a través de una estimación delictiva diferente, no puede originar un segundo juicio, a pesar de que el "delito" en su configuración puramente jurídico-legal sea distinto.

QUEDA PROHIBIDA LA PRACTICA DE ABSOLVER DE LA INSTANCIA. -  
Que se entiende por tal. Todo juicio del orden penal tiende a-

condenar o absolver al procesado, atendiendo a la existencia de su responsabilidad en la perpetración de un delito, la culminación fatal, necesaria de un procedimiento penal está constituida por una sentencia condenatorio o absolutoria salvo casos excepcionales, o sea cuando muere el reo durante el juicio o el Ministerio Público se desiste de la acción penal o formula conclusiones no acusatorias con la aprobación del C. Procurador, pues entonces el proceso se sobresee de acuerdo con la garantía de seguridad jurídica que consiste en la prohibición de absolver de la instancia. Toda autoridad judicial que conozca de un proceso penal tiene la obligación de pronunciar en éste una sentencia absolutoria o condenatoria, según las circunstancias de autos y los principios jurídicos en materia penal, - pronunciaci3n que debe tener lugar dentro de los t3rminos establecidos en la fracci3n VIII del Art3culo 20 Constitucional.

GARANTIA, QUE EN TIEMPO DE PAZ, NINGUN MIEMBRO DEL EJERCITO PODRA ALOJARSE EN CASA PARTICULAR CONTRA LA VOLUNTAD DE SU DUEÑO, ni imponer prestaciones de ninguna especie. En tiempo de guerra los militares podr3n exigir alojamiento, bagajes, -- alimentos y otras prestaciones, en los t3rminos que establezca la ley marcial correspondiente (Art3culo 26 Constitucional).

En el primer caso cuando existe paz, consigna como garant3a la inviolabilidad del domicilio privado contra las autoridades militares que pretenden ocuparlo o habitarlo, en el sentido de prohibir a éstas alojarse en 3l. La garant3a de que ning3n - -

miembro del Ejército pueda imponer prestación alguna al gobernado, se encuentra con las disposiciones categóricas que contiene el artículo 129 Constitucional, según este precepto "ninguna autoridad militar puede ejercer más funciones que las que tengan exacta conexión con la disciplina militar". En el segundo caso cuando se trata de tiempos de guerra, el artículo 26 - Constitucional faculta a los militares para exigir de los gobernados ciertas donaciones (basajes alimentos) o prestaciones en general en forma gratuita y aún en contra de la voluntad de los mismos".

Un militar no puede de motu proprio exigir el cumplimiento de prestaciones o donaciones gratuitas y obligatorias a ningún gobernado civil en ausencia de norma alguna que lo faculte o sin sujetarse a lo que ésta disponga en caso de que la hubiera, lo cual no es sino la confirmación del principio de legalidad de los actos autoritarios, que aún rige en casos de emergencia tan grave como es la guerra.

#### b) DERECHO ADMINISTRATIVO.

El Derecho Administrativo como regulador de la organización y actividad de la administración pública, tiene en el Derecho Penal con su sistema de amenazas y coacciones, la protección de la actividad administrativa del Estado, y de otros órganos públicos.

Así lo considera el Doctor LUIS JIMENEZ DE ASUA cuando dice: "La pena tutela las vastísimas actividades de la adminis--

tración del Estado, también protege al ciudadano contra los -- abusos de los funcionarios y los delitos especiales de éstos, -- forman un largo capítulo en los códigos penales".

Las relaciones de estas dos disciplinas jurídicas es tan -- grande y sobresaliente, que se propone la necesidad de la exis -- tencia de un Derecho penal Administrativo, el cual según el -- ilustre profesor JIMENEZ DE ASUA sería el conjunto de disposi -- ciones que se asocian al incumplimiento de un concreto deber -- de los particulares con la administración, imponiendo una pena determinada.

Siendo este derecho disciplinario, es decir, mediante el -- cual se conmina los funcionarios a cumplir con sus deberes, -- sancionar infracciones que cometen, aplicación de correcciones disciplinarias por violación a reglamentos de prisiones, insti -- tuciones o corporaciones públicas, etc.

Tal derecho penal administrativo tiene como principal fin, -- el orden y los intereses de la administración, a este respecto -- EUSEBIO GOMEZ DICE: "Difiere en cuanto a la finalidad que persi -- gue, no es ésta, la de prevenir hechos contrarios a la conviven -- cia social, sino de asegurar el orden administrativo, el desen -- volvimiento normal de la actividad administrativa". El derecho -- administrativo toma en cuenta y le interesa principalmente la -- personalidad social del hombre, por ende poco considera para su estudio la esencia individual.

Refiriéndonos a nuestra ley positiva nos encontramos con --

una serie de delitos en los cuales el agente pasivo es el Estado, y estos delitos no pueden ser cometidos sino por funcionarios públicos o empleados, por tanto, el agente activo es un funcionario o empleado público y no un particular, según el citado EUSEBIO GOMEZ "sin el curso del derecho administrativo no podríamos establecer con certeza cuando media la condición especialmente considerada en tales casos por el derecho penal".

En nuestro país los establecimientos destinados a la ejecución de las penas, tienen carácter administrativo, por consiguiente la regulación en funcionamiento está determinado por normas administrativas y éstas deben guardar perfecta armonía con las del derecho penal, ya que en éstas se especifican los atributos esenciales de la sanción.

LUIS JIMENEZ DE AZUA advierte que "el derecho penal y el administrativo tienen una amplia esfera en común: la de la ejecución de la pena con los importantes asuntos que suscita el régimen penitenciario".

La responsabilidad de los funcionarios ante la administración con los caracteres de civil o administrativo, nunca trasciende a terceras personas, sino tan sólo crea problemas entre el funcionario y la administración; pero la responsabilidad penal sí puede trascender a los particulares, y con tal motivo éstos tienen derecho en ciertos casos a la reparación del daño causado por el acto delictuoso, siendo exigible esta responsabilidad al funcionario transgresor y subsidiariamente aquél co

mo pena pública, comprendiendo la restitución de la cosa obtenida por el delito o el pago de su precio y la indemnización del daño material o moral causado, fijándose el monto por el Juez o Tribunal que conoce de la acción penal si todavía no se ha declarado cerrada la instrucción y envía de incidente, pero si la intrucción ya se cerró, debe esperarse el fallo, y con fundamento en el mismo demandar ante la vía civil, quedando al Estado el derecho de repetir en contra del funcionario.

Tocante a la reparación del daño por el Estado, es pertinente citar el artículo 1928 del Código Civil que expresamente señala al Estado subsidiariamente responsable de los daños causados por sus funcionarios en el ejercicio de las funciones que les están encomendadas (Código para el Distrito Federal y Territorios).

En la exposición de motivos de la Ley de Responsabilidades para los funcionarios y empleados de la Federación, del Distrito y Territorios Federales y de los altos Funcionarios de los Estados, se dice: "Que contrariamente a lo que ocurre en los regímenes autocráticos, en donde la regla normativa y la función de autoridad dependen exclusivamente de la voluntad arbitraria y caprichosa del déspota, en una forma constitucional como la que nos rige se requiere que cada órgano del Estado tenga limitado su campo de acción, y la necesaria integración de esos órganos con hombres, exige que su función o dirección sea responsable, el ciudadano que se ha escogido para desempe-

ñar una función pública debe comprobar por medio de su comportamiento, que posee aquellas cualidades que en él fueron su-  
puestas para hacerlo merecedor de tal investidura constituyéndose en un ejemplo constante de virtudes cívicas, como medio -  
el más propicio para fincar un sólido concepto de responsabilidad y de adhesión por parte del pueblo".

La Constitución General de la República expedida en el año de 1857 acogió el principio de la responsabilidad de los funcionarios públicos y bajo su vigencia fueron expedidas leyes -  
reglamentarias de esta materia. En 3 de noviembre de 1970 y en 29 de mayo de 1896. Además el Código penal de 1970 que también contenía disposiciones varias sobre el particular.

La Constitución política del país que nos rige expedida en el año de 1917 estableció la responsabilidad de los funcionarios y empleados públicos, y previno en su artículo 111, que -  
el Congreso de la Unión expediría a la mayor brevedad, la Ley-Reglamentaria respectiva, aclarando en su artículo 16 transitorio que el Congreso Constitucional en el período ordinario de sus sesiones que empezaría el 10. de septiembre del propio año, debería expedir la indicada ley de responsabilidades, misma --  
que se expidió por el señor General LAZARO CARDENAS presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos a los treinta -  
días del mes de diciembre de mil novecientos treinta y nueve.

c) DERECHO DEL TRABAJO.

La diferencia de condiciones económicas e intelectuales en-

tre obreros y patronos que repercuten en las relaciones de trabajo y lucha de clases, originan la criminalidad laboral. Al tipificar el Estado los delitos surgidos de las relaciones obrero patronales, surge el Derecho penal Laboral.

Los códigos penales y las leyes especiales tipifican delitos que atañen al trabajo, originados unas veces por suspensión arbitraria de labores, por la actividad de los patronos que sobornando a los sindicatos o grupos que le son afines, en perjuicio de los trabajadores.

Juristas como EUGENIO PEREZ BOTIJA admiten las relaciones entre el derecho del trabajo y el penal, al afirmar que éste acusa la creación de típicas figuras delictivas (sabotaje, allanamiento de talleres, etc.) y una variada gama de faltas laborales.

Refiriéndose a la necesidad de la protección por parte del Estado en las relaciones obrero patronales, MARIO L. DEVEALI, dice: "En estos momentos en que las huelgas más o menos generales, que ya no es posible aceptar el principio de la inferioridad del trabajador frente a la empresa, es necesario establecer protección tanto para el trabajador como para el patrón, y a esto nada puede suplir a la sanción penal".

Es pertinente antes de entrar someramente y en la medida de este modesto estudio y tesis, de los delitos y faltas a que se refiere el moderno derecho penal del trabajo, conocer los derechos de los sindicatos y lo que en lo general prevén los-



estatutos de los trabajadores en sus sanciones disciplinarias; y en tales condiciones, siguiendo al maestro MARIO DE LA CUEVA exponemos: que los derechos y obligaciones de los miembros de una asociación profesional son, en principio, los que corresponden a los miembros de cualquier comunidad.

Los derechos de los sindicatos se pueden dividir en derechos directos y derechos reflejos. Son derechos directos los que derivan del derecho estatutario y de los beneficios logrados por la actividad de la asociación profesional; son derechos reflejos las prerrogativas que la ley mexicana otorga a los trabajadores sindicados respecto de quienes no lo sean.

Las obligaciones de los sindicatos podrían resumirse en una: cumplir el derecho estatutario, o bien observar una conducta acorde con el derecho estatutario o seguir una conducta social. Y sólo a título enunciativo se señalan las siguientes obligaciones: no realizar acto alguno en perjuicio de la comunidad, cumplir lo que puede denominarse paralelo de los deberes del ciudadano como concurrir a las asambleas, votar, desempeñar las comisiones que se reciban etc. Acatar los acuerdos de las asambleas, de la directiva y de las comisiones. pagar las cuotas sindicales y con la concurrencia de los empresarios éstos últimos obligados a descontar las cuotas de los salarios de los trabajadores. Asimismo existe la facultad de las comunidades para expulsar a sus miembros cuando no cumplen con el de recho estatutario, pero esa facultad no puede ser arbitraria y

debe estar limitada por los derechos del individuo y así "los estatutos de los sindicatos deberán expresar..... los motivos y procedimientos de expulsión y las correcciones disciplina--- rias. Los miembros del sindicato solamente podrán ser expulsados de él, con la aprobación de las dos terceras partes de sus miembros".

En los estatutos de los trabajadores por medio de los cuales organizan sus sindicatos, así como los contratos individuales y colectivos de trabajo, existen por lo regular capítulos sobre motivos y procedimientos de expulsión, correctivos y medidas disciplinarias, así como de admisión y exclusión de los trabajadores. En tales condiciones están sujetos a una sanción de suspensión en sus labores sin goce de salarios; los agremiados que falten sin causa justificada por la primera vez a una asamblea; cuando falte habiendo sido designado a las guardias en los movimientos de huelga que decreta el sindicato; por falta de cumplimiento a las comisiones que le sean encomendadas por el comité o por la asamblea si es la primera vez; por dejar de pagar sus cuotas sindicales sin causa justificada y comprobada ante el sindicato si es por primera vez y la negativa no ha sido motivada por traición sindical; por prestar servicios al patrón fuera de la jornada legal sin la correspondiente remuneración; por faltas al reglamento interior de trabajo del establecimiento en donde presten sus servicios, si esas -- faltas no ameritan consignación a juicio del comité ejecutivo-

relativo. Igualmente serán sancionados con suspensión de labores sin goce de salarios los miembros del comité ejecutivo que incurran en faltas que serían: por no asistir a una asamblea - o a un pleno del comité sin justificada causa, por no asistir a las oficinas del sindicato el día que les corresponda la - - guardia y por faltas leves a juicio del comité ejecutivo; además habrá expulsión definitiva del sindicato respectivo por -- faltar a más de seis asambleas consecutivas sin causa justifi cada comprobada ante la asamblea; por desobediencia deliberada para acatar los acuerdos de una asamblea y los mandatos de los estatutos; por hacer uso indebido de los fondos del sindicato que estén a su cuidado o sin la correspondiente autorización; - por expresarse en forma indebida en contra del sindicato, de - su directiva o de cualquiera de sus miembros si la expresión - es de tal manera grave que haga imposible la confraternidad en el trabajo; por dejar de pagar las cuotas sindicales sin causa justificada por más de cuatro meses, salvo el caso de que se - encuentre sin trabajo, por proporcionar informes del sindicato en perjuicio de éste si dichos informes son de tal manera graves que perjudiquen la marcha de la organización; por prestar servicios al patrón en caso de acuerdo de asamblea para suspen der las labores con motivo de huelga; por falta de cumplimien to deliberadamente a las estipulaciones del contrato colectivo de trabajo; por faltas de las señaladas como graves en el re-- glamento interior de trabajo del establecimiento en donde pres

te sus servicios, quedando incluida la agresión al patrón, a sus representantes o a cualquiera de sus compañeros de labores o miembros del sindicato fuera o dentro del mismo establecimiento; por hacer uso indebido de las cosas a su cuidado o cometer el delito de abuso de confianza o robo dentro o fuera de la negociación en donde presten sus servicios; por cometer actos delictuosos en lo general en contra del patrón; de sus representantes o de cualquiera de sus compañeros dentro o fuera de la negociación donde trabaje; por causas graves a juicio de la asamblea que conozca de la consignación.

Por lo que toca a la expulsión sólo podrá ejecutarse por acuerdo de la asamblea ordinaria o extraordinaria en la que se registre una asistencia no menor de las dos terceras partes de los socios activos del sindicato. En caso de que la comisión de honor y justicia reciba alguna consignación de alguno o algunos de los miembros del sindicato relativo, ya sea por acuerdo de la asamblea del comité ejecutivo o de la secretaría general, se procederá inmediatamente a hacer las investigaciones del caso, citando al o a los acusados en las oficinas de la organización para tomarles la declaración correspondiente; si después de la primera cita no concurren se les volverá a citar con apercibimiento, si pasado el segundo citatorio no concurren se procederá a tomarles las declaraciones a los testigos de cargo y descargo citados para el efecto, formulándose con los elementos que existen en el dictamen respectivo y citándo-

se por última vez a los inculpados para que concurran a la ---  
asamblea en donde deberá discutirse el dictamen; pero cuando -  
sean verbales serán hechos por comisiones cuando menos de dos-  
trabajadores para que su dicho haga fé, cuando sean por escri-  
to y los inculpados se nieguen a firmar el acuse de recibo, --  
basta el testimonio de dos camaradas para que surta sus efec-  
tos legales el referido citatorio. Y en todo caso, la suspen-  
sión de derechos y la expulsión implican la suspensión inmedia-  
ta del trabajo.

En las asambleas el presidente de debates tiene derecho a-  
no permitir la entrada al salón de sesiones a los asociados --  
que se presenten en estado de ebriedad, o que se cometan actos  
inconvenientes y en caso de que ya estuviesen dentro, nombrará  
comisiones para que los inviten a salir, pero en caso de que -  
se nieguen no solamente serán expulsados de la asamblea sino -  
que se les aplicará sanciones.

Considerando que la finalidad inmediata de la asociación -  
profesional es el mejoramiento actual de las condiciones de --  
los trabajadores y que ese propósito se alcanza tanto por la -  
asociación como por el derecho colectivo del trabajo, y en el -  
contrato colectivo el cual da la posibilidad de que sean dos -  
miembros de la relación de trabajo quienes fijen las condicio-  
nes a que habrá de quedar sujeta; El liberalismo del derecho -  
civil permitió al patron fijar unilateralmente las condiciones  
de trabajo; la asociación profesional igualó las fuerzas de --

los trabajadores y del empresario y el derecho que creó en los contratos colectivos tuvo un origen democrático en razón de -- esa igualdad.

Por otra parte, el contrato colectivo de trabajo substituye al contrato individual y pudo conseguir para los trabajadores de la negociación el viejo principio de que la ley es igual para todos sin pretender hacer el "hombre masa" pues a trabajo igual salario igual, pero a mejor trabajo mejor salario. El -- contrato de trabajo a que nos ocupamos comprende las partes siguientes: La envoltura, el elemento obligatorio, el elemento -- normativo, las cláusulas eventuales ocasionales o accesorias. -- El elemento obligatorio está formado por las normas que tratan de asegurar la efectividad del elemento normativo y por las reglas que fijan las obligaciones que contrae hacia la otra cada una de las partes que celebraron el contrato colectivo de trabajo. El elemento obligatorio por tanto, se desenvuelve en dos grados: las normas que tratan de asegurar la efectividad del -- contrato colectivo y las reglas que fijan las obligaciones concretas a cargo de la asociación profesional obrera frente al -- empresario y de éste ante aquella.

por último se hace alusión al contrato-ley como una consecuencia lógica del anterior, siendo los requisitos de fondo -- "cuando el contrato colectivo haya sido celebrado por las dos -- terceras partes de los patronos y trabajadores sindicados de -- determinada rama de la industria y en determinada región, será

obligatorio para todos los patronos y trabajadores de la misma rama de la industria en la región indicada, al efecto se establece por decreto que expida el Ejecutivo Federal" y los requisitos de forma, los procedimientos que deben seguirse hasta la declaración de obligatoriedad del contrato colectivo. Y en consecuencia es válido lo anota anteriormente en las obligaciones, infracciones y penas en que incurren los miembros sindicados y patronos.

En tales condiciones el derecho penal del trabajo se define en dos sentidos según lo enuncia el Doctor ALBERTO TRUEBA - URBINA en su interesante libro "DERECHO PENAL DEL TRABAJO", es decir, en ESTRICTO y LATO.

En sentido ESTRICTO es un conjunto de normas jurídico penales dirigidas a tutelar la economía pública a través de la discriminación de actividades que tiendan a alterar arbitrariamente las relaciones entre el capital y el trabajo, así como el orden y la disciplina de éste con el consiguiente peligro o daño para la marcha normal de la producción.

En sentido LATO o panorámico, se comprenden dentro de la esfera del derecho penal laboral las normas relativas del código penal, que contemplan los delitos de suspensión de servicios o de abandono individual o colectivo del trabajo, etc. -- así como las reglas jurídicas diseminadas en leyes especiales, que contienen prevenciones de ilicitud contravencional para garantizar el ordenamiento del trabajo y los intereses de la eco

nomía pública.

También se habla de la necesidad ingente de reprimir todas las actividades que tienden a quebrantar o disminuir la energía productiva mediante un derecho penal que tutele el ordenamiento del trabajo y el ordenamiento económico.

Conviene precisar el concepto del derecho penal laboral en función tutelar de la disciplina del trabajo. A juicio de OTTO RINO VANNINI citado por el maestro TRUEBA URBINA, bajo la denominación de derecho penal laboral se incluyen las normas jurídico penales que tutelan tanto la economía pública como el trabajo; esto es, el jurista de la Universidad de Viena, no hace ninguna distinción específica entre la tutela penal del trabajo y de la economía entre medio y fin, prestación de servicios y producción de riqueza y, consiguientemente entre derecho penal del trabajo y derecho penal económico, cuyas normas protegen concretamente la economía pública y circulación de bienes.

Se identifica más claramente la sustancia del derecho penal laboral cuando se dice en líneas generales que los "actos ilícitos del trabajo son aquellas violaciones a las normas que regulan las relaciones del trabajo y a las cuales corresponden sanciones jurídicas. En suma, el derecho PENAL LABORAL está integrado según el citado maestro TRUEBA URBINA por normas jurídicas que tipifican y sancionan los actos u omisiones de los trabajadores, empresarios y sus organizaciones cuando infringen dichas normas en sus relaciones como factores activos de -



la producción.

En nuestro derecho se consigna claramente la división entre delitos laborales previstos en las leyes penales y del trabajo, y faltas laborales constitutivas de infracciones o contravenciones a las leyes del trabajo que se castigan administrativamente, éstas quedan comprendidas dentro de las potestades disciplinarias del derecho laboral cuya técnica a este respecto tiene carácter punitivo dentro de su órbita administrativa.

Más bien, la distinción es cuantitativa como opinan FLORIAN y DORADO MONTERO, pues entre delito y faltas no hay diferencia sustancial jurídica sino manifestaciones de mayor o menor gravedad. Por esto, se ha dicho, que la falta es delito venial o delito contravencional.

Los delitos laborales están circunscritos a la esfera del Derecho del Trabajo y a la lucha de clases que estimula las actividades entre el capital y el trabajo, como ya se ha indicado.

Tratándose de delitos laborales las sanciones deben ser aplicadas con gran escrupulosidad jurídica pues la naturaleza de éstos delitos y los sujetos activos y pasivos no sólo en lo concerniente a la persona humana, sino en cuanto a las personas morales o empresas, requiere tratamiento especial en su mecánica sin perder de vista la organización capitalista del Estado, ya que las sanciones deben funcionar tomando en cuenta -

la causa económica que motiva dichos delitos, así como el estado de necesidad laboral y la diferencia de condiciones económicas entre obreros y patrones.

En nuestra legislación positiva y examinando los ordenamientos punitivos, se observará que existieron y existen normas de legislación penal labora, y así tenemos normas aborígenes ya que según los historiadores el estado económico y social de los aborígenes mexicanos se caracterizaba por desigualdades profundas: sacerdotes y guerreros, reyes y súbditos, unos que mandaban a la inmensa mayoría la cual sólo obedecía, se aprovechaba del trabajo servil de los indios, sin que existiera datos concretos sobre las relaciones entre trabajadores indígenas y los españoles, sólo se sabe que no había infracciones para los españoles, pero sí azotes para los indios.

CODIGO PENAL DE 1871.

El Código Penal de 1871 primer ordenamiento punitivo mexicano tipifica los siguientes delitos laborales: Robo de doméstico; robo de dueño; robo de operarios y aprendices artículo 384. FRAUDE AL SALARIO artículo 430. DETENCION DE OPERARIOS artículo 633. ALTERACION DE MONEDA artículo 676. REVELACION DE SECRETOS artículos 766, 767 y 771. CONTRA LA INDUSTRIA Y EL TRABAJO (coalición y huelga) artículo 925. PRESTACION OBLIGADA DE SERVICIOS SIN RETRIBUCION artículo 988. REDUCCION A SERVIDUMBRE artículo 989.

## DISPOSICIONES DIVERSAS.

Decreto de primero de agosto de 1916 dictado en el llamado período preconstitucional que sancionaba a las huelgas, es decir a los huelguistas con la pena de muerte, decreto expedido por Don VENUSTIANO CARRANZA como encargado del Poder Ejecutivo de la Nación y en uso de las facultades extraordinarias de que se hallaba investido.

## CONSTITUCION POLITICA DEL PAIS.

Constitución política de 1917 que es la Ley fundamental establecida por la Revolución y el artículo 123 elevó al rango de derechos constitucionales la asociación, la huelga y el paro, y consagra importantes directivas sociales orientadas a -- los trabajadores al derecho laboral y a sus penas, sobre ellas son: PROHIBICION DE SERVIDUMBRE Y RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS OBREROS POR INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE TRABAJO artículo 5. REGENERACION DE LOS DELINCUENTES POR MEDIO DEL TRABAJO artículo 18. REDUCCION DE MULTAS PARA JORNALEROS Y OBREROS artículo 21. RESPONSABILIDAD PATRONAL fracción XXI y XXII. DERECHO DE COALICION fracción XVI. DERECHO DE HUELGA Y PARO fracciones -- XVII, XVIII y XIX. RESPONSABILIDAD PATRONAL POR INFRACCION DE LEYES SOBRE HIGIENE Y SALUBRIDAD Y MEDIDAS PREVENTIVAS DE ACCIDENTES fracción XV, todas ellas del artículo 123 Constitucional.

## CODIGO PENAL DE 1929.

Segundo Código penal para el Distrito y Territorios Federa

les, su autor principal el señor licenciado JOSE ALMARAZ, -- adoptó el tema "No hay delitos sino delincuentes", y éste código tipifica los delitos laborales siguientes: ALTERACION DE MORNEDA artículo 1102. REDUCCION A SERVIDUMBRE artículos 760 y 761. REVELACION DE SECRETOS artículos 842 y 843. PRESTACION OBLIGADA DE SERVICIOS SIN RETRIBUCION artículo 1103. ROBO DE DOMESTICO, -- ROBO DE DUEÑO, ROBO DE CLIENTES y ROBO DE OPERARIOS O APRENDICES artículo 1131 fracciones I, III, IV y V. ESTAFA AL SALARIO artículo 1166.

CODIGO PENAL DE 1931.

El código penal de 1931 tercer código mexicano y del cual -- sus autores declararon que el código no se fundó íntegramente -- en ninguna escuela, doctrina o sistema penal, porque lo formularon con una tendencia ecléctica y pragmática, y completaron el lema del código de 1929 agregando "no hay delincuentes sino hombres".

Tipifica los siguientes delitos laborales: REVELACION DE SECRETOS artículo 210 consigna como elementos del tipo: revelar -- un secreto o una comunicación secreta, conocidos con motivo del desempeño de un empleo. cargo o puesto cualquiera; que la revelación se haga sin el conocimiento de la persona o quien afecte directamente el secreto o la comunicación reveladora y además -- con perjuicio del propio afectado directamente o de cualquier -- persona; y con el agente es decir, que el agente haya querido -- al hacer la revelación violar el secreto aún cuando no se haya-

propuesto causar el daño resultante. CONTRA LA LIBERTAD DE TRABAJO E INDUSTRIA artículo 364 fracción II, el tipo básico configurado en la fracción examinada comprende en puridad a todos los existentes en las leyes penales, pues éstos no son tipos de ilicitud cuya fundamentación radica en las garantías que la Constitución consagra en favor de toda persona, con sus consecuencias en la total legislación derivada de aquella. PRESTACION OBLIGADA DE SERVICIOS SIN RETRIBUCION artículo 365 fracción I y REDUCCION A SERVIDUMBRE artículo 365 fracción II, el subtipo configurado en la fracción I constituye violación de la libertad de trabajo consignado en los artículos 2, 4, 5 y 123 Constitucional, los medios comisivos del delito son: la violación física, la intimidación o la amenaza, el engaño o cualquier otro medio siempre que sea idóneo, es decir, en obtener del sujeto pasivo la prestación de su trabajo o de sus servicios personales sin la debida retribución, esto es, en situación de siervo, las garantías violadas según el subtipo configurado en la fracción II son las de los artículos 2, 4, 5 y 123 Constitucional sobre libertad personal, libertad de trabajo, justa retribución etc., garantías cuyo desconocimiento reduce al trabajador a servidumbre. ROBO DE DEPENDIENTE O DOMESTICO artículo 381 fracción II. ROBO DE DUEÑO fracción IV. ROBO DE CLIENTES fracción V. ROBO DE DEPENDIENTES O DOMESTICO, se reputan dependientes los que desempeñan constantemente alguna o algunas gestiones propias del tráfico en nombre y por - -

cuenta del propietario de ésta (artículo 300 del Código de Comercio). Por otra parte, es indiferente el lugar en que el robo se cometa, la calificativa se funda en la deslealtad o infidelidad del agente hacia quien deposita en él un cierto grado de confianza al hacerlo participar en su actividad mercantil; - robo de dueño, el núcleo del tipo configurado en la calificativa examinada lo constituye el lugar de comisión del delito, ha de serlo la casa del agente. El fundamento de lo calificativo no es otro que la violación de la confianza que el pasivo deposita en el activo por el sólo hecho de encontrarse al amparo, - de su casa. Robo de clientes, el núcleo del tipo lo constituye asimismo el lugar de comisión del delito, ahí donde el agente presta sus servicios al público, la violación de la confianza depositada en el agente se relaciona con los bienes que son objeto del delito "bienes de los huéspedes o clientes". FRAUDE - AL SALARIO artículo 387 fracción IX. EL ACUÑAMIENTO DE MONEDA - CORRESPONDE AL ESTADO FEDERAL (artículo 28 Constitucional) dicha moneda metálica y el papel moneda emitido por el Banco de México son los únicos con ilimitado poder liberatorio, sustituir aquella moneda con fichas, tarjetas, planchuelas etc. pagando con ellas como si fuera moneda de curso legal el precio de una cosa o del trabajo humano, es constitutivo de engaño.

LEY FEDERAL DEL TRABAJO DE 1931.

El trabajo en México fué reglamentado por el Código Civil de 1870 (contrato civil de trabajo). Después de iniciada la Re

volución y como se sabe en el año de 1917 se expidió la Constitución que consigna un capítulo sobre "trabajo y previsión social" y se establecen las garantías sociales, y el 31 de agosto de 1931 se promulgó la Ley Federal del Trabajo, que contempla los siguientes delitos laborales:

FRAUDE AL SALARIO para su sanción debe aplicarse lo que establece el Código penal en su artículo 89, VIOLENCIA FISICA O MORAL EN LAS HUELGAS artículo 262 su sanción es de prisión hasta de dos años. HUELGA ILICITA artículo 263, impedir la reanudación de labores cuando la huelga se declare inexistente o ilícita, así como participación de extraños en las huelgas declaradas in-existentes o ilícitas artículo 269 bis. PARO ILICITO Y FALSEDAD artículo 281.

Es de hacer notar que las sanciones a que se hacen acreedores los que transgreden las disposiciones antes citadas de la Ley Federal del Trabajo las impone la autoridad judicial.

También establece la Ley Federal del Trabajo las siguientes FALTAS de derecho penal administrativo laboral: INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE TRABAJO SOBRE SALARIO, JORNADA y DESCANSOS artículo 674. INCUMPLIMIENTO DE PRECEPTOS LEGALES SOBRE HIGIENE Y MEDIDAS PREVENTIVAS DE RIESGOS PROFESIONALES artículo 675. INCUMPLIMIENTO DE PRECEPTOS LEGALES RESPECTO A LAS MUJERES Y TRABAJO DOMESTICO Y DEL CAMPO artículo 676. INCUMPLIMIENTO DE PRECEPTOS LEGALES SOBRE JORNADA, DESCANSOS, VACACIONES, EMPLEO DE MENORES DE DOCE AÑOS, ETC. artículo 677. INCUMPLI---

MIENTO DE OBLIGACIONES LEGALES artículo 678. INCUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES LEGALES POR SINDICATOS O FEDERACIONES artículo -- 679. PARO ILEGAL artículo 680. VIOLACION AL REGLAMENTO INTE--- RIOR DEL TRABAJO artículo 681. NEGATIVA A SUSCRIBIR EL CONTRA- TO DE TRABAJO, VIOLACIONES A LA LEY artículo 683.

CODIFICACION PENAL DE LOS ESTADOS DE LA REPUBLICA MEXICANA.

MICHOACAN: Código penal del Estado de Michoacán. DELITOS - CONTRA LOS INTERESES SOCIALES, DELITOS DE LOS PATRONES articu- los 370, 371, 372, 373, 374 y 375. VIOLACIONES A LOS DERECHOS- OBREROS Y CAMPESINOS artículos 376, 377 y 378. DELITOS COMETI- DOS POR LAS AUTORIDADES DEL TRABAJO artículos 379 y 380. DELI- TO DE TRABAJADORES artículos 381 y 382.

YUCATAN. Código de Defensa Social del Estado de Yucatán.

El Código de Defensa Social de Yucatán, tipifica delitos - contra el trabajo y la previsión Social, artículos 210, 211, - 212, 213 y 214.

PUEBLA. Código de Defensa Social del Estado de Puebla.

Tipifica delitos contra el trabajo y la previsión social.- artículos 213, 214, 215 y 216.

HIDALGO, VERACRUZ, Y ESTADO DE MEXICO.

Sus respectivos códigos penales, señalan delitos contra el trabajo y la previsión social, con elevados fines sociales.

LEY DEL SEGURO SOCIAL DE 1943.

Esta Ley señala como figuras delictivas las siguientes: -- UTILIZACION DE BIENES EN PROVECHO DE EMPLEADOS artículos 139 y 140. ACTOS U OMISIONES PATRONALES EN PERJUICIO DE LOS ASEGURA- DOS Y DEL SERVICIO artículo 141.

LEGISLACION PENAL LABORAL CENTRO-AMERICANA.



## COSTA RICA.

El Código penal Costarricense del 21 de agosto de 1941 establece: DELITOS CONTRA LA SERVIDUMBRE artículo 242. DELITOS CONTRA LA LIBERTAD DE TRABAJO Y ASOCIACION artículo 257 y 258.

## GUATEMALA.

El Código Penal Guatemalteco de 25 de mayo de 1936 previene: DELITOS DE REVELACION DE SECRETOS artículos 285 y 386.- SA BOTAJE Decreto Legislativo No. 2550 de 29 de abril de 1941.

## HONDURAS.

El Código Penal Hondureño de 8 de febrero de 1906 estatuye: DELITOS RELATIVOS A FERROCARRILEROS artículo 260.

## NICARAGUA.

El Código Penal Nicaraguense de 8 de diciembre de 1891 cataloga. DELITOS RELATIVOS A FERROCARRILEROS artículo 194. DELITOS CONTRA LA LIBERTAD artículo 216. DELITOS DE HURTO artículo 482 2 y 3.

## PANAMA.

El Código Penal panameño de 17 de noviembre de 1922 ordena: DELITOS CONTRA LA LIBERTAD DE INDUSTRIA Y TRABAJO artículos - 150, 151 y 152.

## EL SALVADOR.

El Código penal salvadoreño de 14 de Octubre de 1904 previene: DELITOS RELATIVOS A FERROCARRILEROS artículo 191. DELITOS DE VIOLACION DE SECRETOS artículos 454 y 455. DELITOS DE HURTO artículo 471 3o.

## LEGISLACION PENAL LABORAL ANTILLANA.

## CUBA.

El Código antes del cambio radical en la estructura de la vida y gobierno cubano, o sea el Código de Defensa Social Cuba no de 4 de abril de 1936, que comenzo a regir en 1938 prescribía: DELITOS CONTRA EL EJERCICIO DEL TRABAJO, LA AGRICULTURA, LA INDUSTRIA Y EL COMERCIO artículos 264 lo. 2o. 3o. 4o. 5o. - 6o. 7o. 8o.; 265 B y C, 266, 267 B y C., 268 A, B, C. y 270. - CONTRAVENCIONES DE LAS LEYES DEL TRABAJO artículos 575, lo. al 160.

## DOMINICANA.

El código penal Dominicano de 20 de agosto de 1884 dispone: DELITOS CONTRA LA LIBERTAD DE TRABAJO E INDUSTRIA artículos -- 414, 415, 416 y 417. DELITOS DE COMUNICACION DE SECRETOS DE FABRICA artículo 418.

## HAITI.

El Código penal Haitiano de 11 de agosto de 1835 crea: CONTRAVENCIONES DE POLICIA artículo 390 lo. a 7o.

## PUERTO RICO.

El Código penal Portorriqueño de lo. de marzo de 1902 por enmienda de la Ley de 12 de mayo de 1937 consigna el CIERRE DE ESTABLECIMIENTOS artículos 553 lo. a 8 y 555.

## LEGISLACION PENAL SUDAMERICNA.

## ARGENTINA.

El Código Penal Argentino de 29 de octubre de 1922 tipifi-

ca: DELITOS CONTRA LA EJECUCION DEL TRABAJO INDUSTRIAL (Sabotaje y huelga) artículos 32, 33, 34, 35 y 36. DELITOS CONTRA LA LIBERTAD DE TRABAJO Y ASOCIACION artículo 158.

BOLIVIA.

El Código penal Boliviano de 6 de noviembre de 1938 tipifica: DELITOS DE HURTOS artículos 624 2o. DELITOS DE ABUSO DE -- CONFIANZA artículos 650 y 651.

BRASIL.

El Código penal Brasileño de 7 de diciembre de 1940 establece: DELITOS CONTRA LA ORGANIZACION DEL TRABAJO artículos -- 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206 y 207.

COLOMBIA.

El Código penal Colombiano de 14 de septiembre de 1936 con figura: DELITOS CONTRA EL TRABAJO Y LA LIBERTAD DE ASOCIACION -- artículos 308 y 309.

CHILE.

El Código penal Chileno de 12 de noviembre de 1874 consigna: CRIMENES Y SIMPLES DELITOS RELATIVOS A LA INDUSTRIA artículos 284, 285. CRIMENES Y SIMPLES DELITOS RELATIVOS A LOS FERRO CARRILEROS artículo 330. CRIMENES DE EMPLEADOS BANCARIOS (Decreto Supremo de 23 de julio de 1935) artículo 23.

ECUADOR.

El Código penal Ecuatoriano de 22 de marzo de 1938 estatuye: DELITOS CONTRA LA LIBERTAD DE TRABAJO Y ASOCIACION artículos 188, 189 y 190. DELITOS DE COMUNICACION DE SECRETOS DE FA-

BRICA artículos 336 y 337.

PARAGUAY.

El Código Penal paraguayo de 18 de junio de 1914 sanciona:  
DELITOS DE VIOLACION DE SECRETOS artículo 289.

PERU.

El Código penal peruano de 28 de julio de 1924 estructura:  
DELITOS CONTRA LA SERVIDUMBRE artículos 225, 226 y 227.

URUGUAY.

El Código penal Uruguayo de 4 de diciembre de 1933 preceptua:  
DELITOS CONTRA LA LIBERTAD INDIVIDUAL artículo 280.

VENEZUELA.

El Código penal venezolano de 15 de julio de 1926 concibe:  
DELITOS CONTRA LA LIBERTAD DE TRABAJO artículos 192, 193 y 194.

d) DERECHO AGRARIO.

El Derecho Agrario ha tomado carta de naturalización en --  
nuestro medio y se ha extendido la necesidad de la reforma --  
agraria en todo el Continente Americano, y la necesidad es tan  
grave que de no tomar medidas inmediatas peligran los regíme--  
nes constituidos, ya que de la apatía de los gobernantes o su  
disimulo para enfrentarse a los problemas de los campesinos se  
engendra la REVOLUCION, pues es bien sabido como lo hace ver --  
el distinguido doctor en derecho OCTAVIO VEJAR VAZQUEZ en su --  
trabajo monográfico del que se habla en esta tesis, de "que la  
paz de las ciudades dependen del campo. El campesino mexicano--  
es víctima de la confabulación en que concurren autoridades y--

particulares para usufructuar de su sufragio electoral, de la concurrencia de comisariados ejidales, líderes, políticos y -- funcionarios de los bancos oficiales. Significando que toda la población activa que interviene en materia agraria, inmolada y -- sacrifica criminalmente al campesino desheredado que en muchos de los casos los obligan a huir de la patria en busca de medios de vida que a la larga son negativos, creándose la inseguridad en el campo".

Es por ello que al iniciarse en el año de 1963 el Congreso de Procuradores, el señor licenciado OSCAR TREVIÑO RIOS que en esa época fungía como Primer Subprocurador General de la República en funciones de procurador dijo: "...pido a mis colegas de los Estados colaboren para resolver los variados y complejos problemas agrarios" y esa exhortación, en boca de un procurador de Justicia encargado de perseguir los delitos, significa que el ambiente agrario ha sido un medio propicio para alentar la delincuencia y que ha llegado a un grado tal, que es necesario su depuración.

El entonces procurador de Justicia de la República reconoce y expone el corrompido medio en que se desenvuelve uno de los principales postulados de la Revolución. Mucho se ha hablado de éstos vicios en épocas anteriores sin que se hayan corregido, como lo demuestra la cita de los numerosos casos que mencionó el funcionario citado, al señalar como actuales las ya viejas lacras, de las que hizo un alarmante resumen diciendo:-

"...que existen muchos latifundios simulados bajo el aspecto - de terrenos fraccionados a particulares, comisariados ejidales que inducen o toleran que los ejidatarios invadan parcelas o - pequeñas propiedades, protegidas con certificados de inafecta- bilidad; comisariados ejidales que han privado temporal o defi- nitivamente, parcial o totalmente de sus derechos a los ejida- tarios; comisariados ejidales que se dedican a solicitar am--- pliación de ejidos exclusivamente con el propósito de defrau--- dar a los pequeños propietarios; comisariados ejidales que ven- den o arriendan parcelas o permiten y toleran que los ejidata- rios las arrienden o enajenen; autoridades agrarias que han re- conocido a simples particulares su calidad de ejidatarios con- derecho a parcela en perjuicio de auténticos ejidatarios. Exis- ten también autoridades agrarias que ha afectado ejidos o bie- nes comunales o pequeñas propiedades no previstas en los pla-- nes correspondientes; autoridades agrarias que por medio de -- procedimientos equivocados han motivado que se hagan dotacio-- nes de terrenos que no son afectables; particulares que ocupan indebidamente terrenos ejidales o comunales o comercian libre- mente con éstos; particulares que han convertido sin derecho - alguno, los terrenos ejidales en fraccionamientos residencia-- les; líderes que con engaño de dar tierra a los campesinos que no la tienen, los agrupan para después utilizarlos con fines - políticos y en provecho personal; líderes que engañando a los- ejidatarios solicitándoles y obteniendo de ellos dinero con el

pretexto de efectuar gestiones ante las autoridades agrarias y lograr dotación de parcelas sin resultados satisfactorios para el campesino. Líderes que engañan a los ejidatarios prometiéndoles títulos de propiedad sobre parcelas para que puedan venderlas sin limitación; conductas deshonestas de algunos funcionarios y empleados de bancos relacionados con la cuestión agraria, que exclusivamente se dedican a extorsionar a los campesinos; casos de autoridades locales que con fines políticos o de otra índole proceden a hacer dotaciones de ejidos provisionalmente, creando con ello graves problemas".

Se ha legislado mediante el Código Agrario dando como resultado que pueda aparecer el derecho agrario como un conjunto de normas reguladoras de las relaciones jurídicas concernientes a la propiedad rústica y a las explotaciones de carácter agrícola.

En el Código Agrario vigente y en el libro de las sanciones en materia agraria aparecen como responsables, las autoridades y órganos agrarios y a los empleados que intervienen en la aplicación de dicho código. Así nos dice en su artículo 358 "Las disposiciones de este capítulo no restringen ni modifican el alcance de las leyes penales que serán aplicables a cualquier hecho u omisión de los funcionarios y empleados agrarios sancionados por ellas". En el precepto antes mencionado encontramos una base legal para crear aún más en la relación existente entre estos dos ordenamientos a estudiarse, pues en el-

momento de permitir la intervención del derecho penal en aquellos hechos u omisiones cometidos por funcionarios o empleados agrarios, tácitamente permite la conjunción de conceptos de ambos ordenamientos, haciéndose necesario tomar una serie de acepciones propias del derecho agrario, con el fin de dar mayor claridad a la secuela del proceso para una mejor resolución penal. Ciertamente es también que para la tramitación de las denuncias y querrelas agrarias según el código de la materia deben presentarse éstas ante el presidente de la República y ante el Jefe del Departamento Agrario, dando por resultado que la acción queda al arbitrio y criterio de esas autoridades.

Independientemente de la injusta repartición de tierras y aguas y de la defectuosa distribución de los habitantes sobre el territorio nacional, tropiezan los campesinos con una grave situación de hecho, LA FALTA DE PROTECCION Y SEGURIDAD TANTO DE SUS TIERRAS COMO DE SUS PERSONAS. Es por tanto que se generaliza el delito, como despojo de tierras, abigeato, todos los delitos contra la vida o la integridad corporal, delitos contra su patrimonio, abusos, amenazas, allanamiento de parcelas, represalias por no estar incondicionalmente en favor de los partidos oficiales o por no militar en forma activa etc. etc.

Ante esa situación el Estado no dispone de otro medio tan eficaz como el derecho penal, quien con su sistema de amenazas y sanciones puede frenar la comisión de los delitos en el campo, trayendo en tal caso la conjugación de conceptos y acepcio



nes propias del derecho penal y del derecho agrario, es decir, tienen una gran relación estas dos ramas jurídicas.

e) DERECHO CIVIL.

El derecho penal y el derecho civil tienen muchos puntos de contacto: los delitos civiles, los actos ilícitos, las indemnizaciones civiles por reparación de daños, así como la teoría del riesgo. Además sus relaciones tienden a una finalidad práctica pues facilita y delucida algunos conceptos que, de otra manera y sin las referencias de las normas del derecho civil quedarían obscuras. Así por ejemplo: al referirse a los delitos patrimoniales o sea al patrimonio de las personas, que es un conjunto de derechos y obligaciones apreciables en dinero; y así el robo puede cometerse no sólo en perjuicio del propietario de la cosa, sino en contra de cualquier otro tenedor de los derechos patrimoniales sobre la cosa en que recae el delito como los poseedores a título propio, los usufructuarios y los comodatarios.

Entre los autores mexicanos que estudian este tema, citaremos a los maestros CARLOS FRANCO SODI de grata memoria, y RAUL CARRANCA Y TRUJILLO que sigue dando vida y lustre al derecho penal. El primero aseveró "En cuanto al civil guarda gran vinculación con él, así vemos que la ley penal protege derechos tutelados anteriormente tan sólo con sanciones civiles". Este autor explica lo anterior con dos ejemplos: el delito de abandono de persona y el adulterio. CARRANCA acepta la rela---

ción de éstas dos ramas jurídicas y sostiene, que se relaciona con el derecho civil que comprende la regulación del derecho de familia y sucesiones, obligaciones y contratos, corresponde primitivamente al derecho civil; pero cuando el desconocimiento de las obligaciones adopta formas agudas que producen perturbaciones de orden público y un especial peligro, el Estado interviene mediante la tutela penal. Según el concepto emitido por este autor, es probable que situaciones jurídicas iguales sean reguladas hasta determinado momento por el derecho civil y cuando está en peligro el orden público, entra en función el derecho penal.

Estudiando este mismo tema nos encontramos juristas como MIGUEL GARCILÓPEZ quien sostiene: "El derecho penal tiene una zona común con el civil, el delito de lugar a sanciones reparadoras y reguladas por la ley penal, que coadyuvan a los fines de la misma y a las que cada vez se da mayor importancia para estos efectos" este jurista se está refiriendo a la responsabilidad civil nacida de un delito.

Los conceptos propios del derecho civil y trasplantados o aceptados por el derecho penal, por ejemplo: propiedad, posesión, cosa mueble o inmueble etc. etc. La realidad jurídica penal considera estos conceptos en una forma un tanto distinta de la privada, esto obedece a la protección que el derecho penal brinda a las instituciones o bienes protegidos por él.

## f) DERECHO MERCANTIL.

Las relaciones jurídicas y económicas de los institutos y sociedades mercantiles, rebasan los límites de su disciplina - cuando caén en el área del derecho penal. Los delitos específicos en materia de crédito, la responsabilidad de las personas-jurídicas mercantiles cuyo funcionamiento llega a constituir - en casos específicos y en ocasiones un grave peligro al evitar la libre concurrencia solapando monopolios y desarrollando actividades que lesionan la economía política.

ALFREDO ROCCO escribe: "De no menor importancia son las relaciones entre la ciencia del derecho mercantil y la del derecho penal, porque el Estado mediante esta clase de sanciones - asegura la prudencia y lealtad mercantiles, y el estudio de estos preceptos penales que tutelan intereses tan vitales de la colectividad es útil para estudiar el ordenamiento jurídico de la industria mercantil en orden a las relaciones y los intereses particulares".

El derecho penal tiene relaciones con el derecho mercantil, como se ha demostrado con el concepto del jurista Italiano, y lógico es deducir tales relaciones, porque al tener figuras delictivas surgidas de los actos comerciales se hará necesario - buscar elementos y conceptos doctrinales o legales en el derecho mercantil a fin de precisar la noción de tales delitos. Al respecto EUSEBIO GOMEZ nos dice: "Las relaciones del derecho penal con el comercial tiene una manifestación clara en las --

circunstancias de que éste lo mismo que el derecho civil, proporcionan elementos que son indispensables para precisar la no ción de algunos delitos. Los conceptos de NAVES, PRESTAMO A LA GRUESA Y SEGUROS, sin cuyo nacimiento no es posible establecer cuando media figura delictiva, es decir, sin cuyo conocimiento".

Enfocando este tema de las relaciones de estos derechos vemos que estas disciplinas se combinan para proteger los actos de comercio, tal como sucede en la ley de quiebras y suspensión de pagos al tenor de una sanción especial denominada, DE LA RESPONSABILIDAD PENAL EN LA QUIEBRA; por medio de la cual se determina si una quiebra fué culpable o fraudulenta, según esta ley, se permite abrir un proceso penal proveniente de actos mercantiles, trayendo consecuentemente la conjugación de conceptos mercantiles y penales, igualmente podemos citar el delito de fraude específico, el cual puede tipificarse con la expedición de cheques sin fondos que nuestra ley penal tiene debidamente reglamentado artículo 193 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

LUIS JIMENEZ DE ASUA expone lo siguiente: "En lo que respecta especialmente al derecho mercantil procede anotar que de él vienen institutos de importancia en el derecho penal, la quiebra culpable o fraudulenta no se define por nuestras leyes, sino que procede de los preceptos comerciales. Además las disposiciones punitivas protegen los intereses de las sociedades,

la lealtad en las transacciones en el mercado, el derecho marítimo, etc."

g) DERECHO PENAL DE ABASTOS.

Tipificación en el código Español, y que según ENRIQUE JIMENEZ ASENJO el derecho económico estudia las leyes que regulan la producción, distribución y consumo de las mercancías en las condiciones menos onerosas posibles para la sociedad en -- que se desenvuelven; y así aparecen como tipos de diversas figuras delictivas: ACAPARAMIENTO; ELEVACION ABUSIVA DE LOS PRECIOS LEGITIMOS; ESPARCIMIENTO DE RUMORES Y ADEMAS ARTIFICIOS -- PARA LA ALTERACION DE PRECIOS; DEFRAUDACION AL PUBLICO; CIERRE INJUSTIFICADO DE ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES O COMERCIALES; -- DESOBEEDIENCIAS A LAS ORDENES GENERALES OFICIALES EN MATERIA DE ABASTOS; FALSEDADES EN LOS DOCUMENTOS RELACIONADOS CON EL SISTEMA DE ABASTOS.

El agiotista que animado por un desmedido afán de lucro -- ataca o conculca torpemente las normas reguladoras que fijan -- el precio de las cosas, no es precisamente un ladrón ni un estafador que se apodere violenta o subrepticamente de cosa -- cierta ajena; el primer sorprendido de tal calificación sería el propio acusado en cuya conciencia no cruzó jamás tal deseo ni propósito, ya que él no quita nada a nadie. En realidad si es que esta clase de delincuente vive estimulado por un evidente ánimo de lucro, nota típica de los delitos contra la propiedad, aquí dicho ánimo equivale a ganancia ilícita por abusiva,

según las leyes económicas reguladoras de un sistema dado, por tanto son delitos de fondo típicamente económicos, que atacan el bien general bajo el estímulo de una ganancia ilícita por - desmedida, dato este último que sirve para diferenciarle a su vez de aquellas otras coligaciones personales que contrariamente tienden a realizar sabotaje por ejemplo. Son delitos contra la economía nacional, en sus leyes distributivas de una ganancia equitativa, el acaparamiento o sea la retención o acumulación de mercancías con ánimo de obtener un lucro, y debe entenderse por acaparamiento.

Es curioso para los juristas de otros países observar como el Código penal Español, examina y tipifica las siguientes figuras:

ESPARCIMIENTO DE RUMORES.- Incurren en este delito, los -- que con el fin de alterar el precio legítimo de mercancías y -- otros efectos, esparcieren rumores o usaren cualquier otro artificio con el mismo propósito, se exige además que existan en su propagación el ánimo doloso de "alterar el precio legítimo- de las mercancías".

DEFRAUDACIONES AL PUBLICO EN LOS GENEROS O MERCANCIAS FABRICADAS.- Se componen de todos aquellos actos consistentes en "las defraudaciones al público en los géneros o mercancías fabricadas o vendidas" mediante la falsificación o alteración de su cantidad o calidad, la defraudación opera sobre el engaño - general y difuso que se causa al público y viceversa, el bene-

ficio correlativo que de ello se obtiene, o sea es un ardid o maniobra que quebranta la seguridad o buena fe pública contractual.

**CIERRE INJUSTIFICADO DE ESTABLECIMIENTOS.**- Son objeto de sanción los que mediante el cierre injustificado de sus establecimientos industriales o comerciales o por otros medios, -- contribuyeran a los fines sancionados por la ley, siendo estos fines quebrantar la economía nacional, obtener un lucro ilícito produciendo un precio abusivo, se agrava si los hechos se ejecutaren mediante coligaciones o si los medios empleados causasen grave perturbación en la economía nacional.

**FALSEDADES.**- Son falsedades que se cometen por los particulares o funcionarios en declaraciones certificadas, guías, informes o documentos en general relacionados con las normas sobre producción, circulación, cambio o consumo de mercancías.

**TRASPASO ILÍCITO DE VIVIENDAS.**- El Código Penal Español prevé, que al amparo de la escasez de viviendas urbanas, se ha pretendido especular, y así para arrendar, subarrendar, traspasar, o de otro modo ceder total o parcialmente el uso de viviendas sobre cualquier cantidad, además de la que se pretende percibir por el alquiler, comete delito.

**h) DERECHO PROCESAL PENAL.**

La afinidad y la relación existente entre el derecho penal y el procesal penal, proviene desde sus orígenes, pues se les considera como ramas de un mismo tronco y constituyen manifes-

taciones de la acción defensiva contra el delito.

El derecho procesal penal regula las investigaciones y actuaciones realizadas por los organos encargados de aplicar la justicia criminal, para descubrir y comprobar la existencia de los delitos y la responsabilidad del presunto delincuente apli  
cado posteriormente las penas o medidas de seguridad estableci  
das en el derecho sustantivo, su conexión es evidente con la -  
técnica del proceso a través del cual la justicia repara el or  
den jurídico violado en defensa de la sociedad, precisamente -  
por medio del proceso se imponen las penas y medidas de seguri  
dad para la readaptación de los delincuentes. La jurisdicción-  
pneal ha originado la formación de un derecho procesal penal -  
con magistratura, garantías y sistemas de procedimiento por me  
dio de las cuales se lucha contra la delincuencia.

i) DERECHO MILITAR.

El distinguido Doctor en Derecho y General de Brigada del-  
Ejército Mexicano OCTAVIO VEJAR VAZQUEZ, refiriéndose al Dere-  
cho Marcial aduce que la ley es fuente del derecho penal común  
y del derecho marcial, pero éste se nutre además con un tipo -  
de disposición legislativa que le es peculiar por origen histó  
rico, por la autoridad que lo expide y por la naturaleza misma  
de su contenido EL BANDO MILITAR.

Ya en Roma el pueblo confería al jefe militar el sum munjus  
que ejercitaba sobre las legiones a su mando, por los hechos -  
contrarios a la disciplina secundum legem en la guerra, y su--



per legem en la guerra, supliendo así con sus disposiciones -- las deficiencias de la ley. Un autor alemán asegura que el concepto actual de la ley, tiene origen en la disciplina militar-romana y en el carácter particular de la actividad guerrera de aquel pueblo.

Posteriormente fué el bando militar el medio legislativo -- con que el que manda o aquel a quien el poder real había con--fiado el desarrollo de una acción bélica de conquista o domi--nio de un territorio hacia frente a la guerra, estableciendo -- los procedimientos para reclutar el contingente humano neces--ario, y advirtiéndolo a los enganchados de los hechos contrarios--a los intereses de la campaña que serían considerados como de--litos y sancionados con severas penas.

EL BANDO MILITAR es en consecuencia, una disposición de carácter general que se publica de acuerdo con los procedimien--tos establecidos en las ordenanzas marciales y que dicta el --mando militar para hacer frente a una situación en que se ha --alterado el orden público a tan grave extremo, que la aplica--ción del sistema legislativo ordinario carece de eficacia para restablecerlo dentro de la zona de su jurisdicción o en el in--terior de la fuerza que lo está subordinada.

Para ampliar su propósito el bando militar amplifica el radio de acción de los delitos creados por las leyes en vigor, --incluyendo nuevos actos o hechos en sus tipos, y utiliza para--sancionarlos el catálogo de penas establecido en aquellas le--

yes, pero con las agravaciones que se estiman adecuadas a las necesidades de una represión rápida y eficaz. El bando es disposición que comprende a militares y civiles, lo mismo en lo que se refiere a los delitos y penas que le corresponde a la jurisdicción de los tribunales castrenses para juzgarlos.

La ley penal se rige por la voluntariedad en la acción u omisión, es decir, la malicia en el obrar o en el no hacer y en el daño causado, salvo las figuras excepcionales de "peligro", abstracto y concreto, así como la imprudencia que inevitablemente precisa un daño. En cambio la ley penal castrense se rige predominantemente por la necesidad de impedir todo peligro para el ejército, la sociedad o el Estado con la conducta del militar, por eso en el orden bélico la negligencia es un delito que desborda los límites de la simple culpa penal.

El derecho a la vida es el máximo bien jurídico que el derecho penal común protege en sus diferentes modalidades, pero en el orden castrense se limita y aún se niega, la milicia es tarea de sacrificio y la ordenanza exige al militar que llegue al heroísmo pues ha de perder la vida en defensa de su puesto, cualquiera que sean las circunstancias en que actúe, si así se le ha mandado. El código marcial es pródigo en la pena de muerte y alcanza el extremo de negar al inferior el derecho de legítima defensa de la vida respecto del superior frente al enemigo. Combatir al enemigo y exterminarlo es acción que el derecho común estimaría gravemente delictuosa y que el derecho mi-

litar premia.

La ley penal común tiene como fin supremo la defensa de la libertad del individuo frente a la autoridad y los demás hombres, pues bien, el derecho castrense reduce sensiblemente el campo de la libertad del soldado porque el desempeño puntual del servicio y la obediencia constante son condiciones básicas del orden marcial. El militar no tiene suficiente libertad para expresar su pensamiento en forma hablada ni en forma escrita porque incurriría en delitos de murmuración o de infracción a sus deberes militares; tampoco tiene libertad de tránsito ni de residencia porque no puede abandonar su guarnición y aún cuando viaje en misión oficial debe llevar itinerario o salvoconducto; igualmente le está vedada la actividad en el orden político ya que no puede ser electo si está en servicio activo.

En el orden castrense se admite que bajo el uniforme de soldado hay un hombre con su dignidad y su reputación, por ello concurre con su dignidad individual su dignidad de miembro del ejército, y con su reputación de hombre su reputación militar.

Ahora bien, la conducta deshonrosa del soldado hiere en el concepto social el prestigio de la calidad marcial y el buen nombre del ejército y esto obliga al derecho castrense a estimar el honor en forma diferente al derecho común, como ejemplo podrían mencionarse varias acciones que en la vida civil no tiene carácter delictuoso, pero que lo adquieren realizadas

por miembros del ejército:

La cobardía, la violación de la palabra empeñada, la devoción desdeñosa de nombramientos o condecoraciones y la presencia con uniforme en cantina o prostíbulo. Sin embargo, esta diversa estimación llega al antagonismo cuando se trata de acciones realizadas contra el enemigo, pues injurarlo, calumniarlo o difamarlo dejan de ser actos delictuosos para transformarse en acciones meritorias. Asimismo el espía que roba documentos para su país, no es un ladrón sino un héroe.

En cuanto a la propiedad, derecho tan generosamente protegido por el código penal común, la ley militar o bien lo ignora al extremo de no incluir en su catálogo de penas de carácter económico como la multa o la reparación de daño, o bien lo limita sensiblemente en las requisiciones, y cuando del enemigo se trata a su violación más grave solamente la priva de carácter delictuoso, sino que la considera como acción digna de recompensa, podrían citarse como ejemplos, el botín, las presas y la destrucción de almacenes, arsenales, fortalezas, siembras o provisiones.

El derecho castrense tutela la obediencia jerárquica y en distinto radio y sentido de como la protege el derecho penal ordinario, los dos elementos que integran jurídicamente el mando y la juridicidad del mandado, derivan de la misma categoría o de la propia función del superior y del inferior y la obediencia se exige con tal dureza en el orden marcial, que a ma-

nera de probervio se dice "que las ordenes no se discuten se -  
cumplen". En relación con los civiles el derecho militar esti-  
ma la obediencia en forma que el desacato a un mandamiento pue-  
de originar el homicidio impune como el llamado fuero del cen-  
tinela.

La ley penal común no solamente no obliga al hombre a ob--  
servar una conducta heroica frente a duros acontecimientos, --  
pues ni siquiera le exige el atributo del valor y llega a con-  
signar como excluyente de responsabilidad el miedo insuperable  
o invensible; en cambio en el orden castrense, la cobardía - -  
constituye grave crimen contra lo que puede llamarse sanidad -  
moral del ejército, por lo cual debe ser objeto de una adecua-  
da sanción que evite el contagio que transformaría una fuerza-  
disciplinada en una muchedumbre enloquecida.

#### CIRCUNSTANCIAS AGRAVANTES DE LOS DELITOS MILITARES:

El extinto Coronel y Licenciado en Derecho RICARDO CALDE--  
RON SERRANO, manifiesto: que la motivación de las agravantes se-  
debe a la perversidad del sujeto, a la gravedad del delito y a  
la extensión del daño, los factores de donde aquellos arrancan:  
La gravedad de los medios empleados para la realización del de-  
lito, la singularidad de la ocasión de realización del mismo, -  
el carácter de los lugares en que haya sido ejecutado, el tiem-  
po en que se verifique, y hasta la disposición del delincuente  
para ejecutarlo y aún el monto de los recursos que haya utili-  
zado para procurarse la impunidad de su proceder.

## BREVE IDEA DE CAPITULACION:

por capitulación se entiende el convenio por virtud del cual una de las partes contratantes cesa de ejercer actos de hostilidad, rindiendo sus armas a la otra mediante ciertas condiciones, ordinariamente la capitulación se refiere a una plaza de guerra o punto fuerte, así como las tropas en ellas encerradas; y es entonces la enumeración clara y precisa que se consigna por escrito de las diversas condiciones con que el sitiado cede al sitiador el puesto encomendado a su defensa.

Hay casos de capitulación en campo raso. Atribúyese a NAPO LEON. I lo siguiente: "de que las leyes de la guerra hayan autorizado a los gobernadores de plazas a rendirse, no significa que ningún general pueda creerse autorizado para hacer que sus soldados rindan las armas en algún otro caso, procediendo de tal suerte, se destruiría el espíritu militar de una Nación, se debilitaría su honor y se dejaría amplia puerta abierta a los débiles de ánimo".

El General que sin capitular se rinde a discreción no queda hoy como en la antigüedad a merced de los caprichos del vencedor. La civilización ha llegado ya a influir hasta en los hombres de la guerra, creando costumbres más en armonía con las leyes de la naturaleza, y el Derecho Internacional que rige los actos de los pueblos cultos ha establecido estipulaciones en favor del vencido, las cuales se consideran técnicamente formuladas cuando a discreción se rinde. No podrían los pue

bloos ver sin espanto que se pasara a cuchillo a todos o a una parte de los habitantes de una ciudad vencida, ni consentir -- que se les redujese a esclavitud como en las Edades pasadas; -- las leyes morales y de humanidad no permiten al vencedor otra cosa que apoderarse de la fortaleza o posición y del material de guerra, y declarar prisioneros de guerra a las tropas. Tampoco se considera honroso que el vencedor abuse de su fuerza y superioridad para someter al enemigo a una capitulación depresiva para el honor militar del ejército.

#### BREVE IDEA DEL ARMISTICIO.

Los armisticios son siempre suspensiones de hostilidades -- ya por tiempo limitado ya de duración indeterminada. Las de duración indeterminada tienen por objeto la preparación de la paz. Pueden ser los armisticios generales o parciales: son generales los que producen su efecto en todo el teatro de la guerra, y parciales los que se celebran para que cesen las hostilidades en determinados lugares.

Algunos autores califican de armisticios las suspensiones de guerra parciales, como NEGRIN en su tratado de Derecho Internacional Marítimo. FIORI y la mayor parte de los tratadistas opinan que sólo son armisticios propiamente dichos los que tienen por objeto la suspensión general de hostilidades. En las declaraciones de las conferencias de Bruselas se llama armisticios a las treguas de carácter general.

Para resolver quienes tienen capacidad para celebrar armis

ticios, es necesario tener presentes las leyes constitucionales de cada país. FIORI opina que puede establecerse como regla general que sólo tienen valor jurídico los que sean aprobados -- por los jefes de los Estados; es una consecuencia de la soberanía y sólo al representante de ésta corresponde ratificarlos.-- Cuando el armisticio se celebra entre ejércitos pertenecientes a dos o más bandos o partidos de una Nación, corresponde la ratificación al jefe de cada partido. Las exigencias de la guerra y la naturaleza misma de la organización militar proclaman la necesidad de que el jefe de cada ejército prepare y ajuste los armisticios que en definitiva ha de aprobar el representante de la soberanía nacional.

j) DERECHO FISCAL.

El profesor de la Facultad de Derecho MANUEL RIVERA SILVA- autor Mexicano en su libro "Los Delitos Fiscales Comentados" y en la exposición de motivos transcribe: En el título de los delitos contra la vida y la integridad corporal, se estableció -- atendiendo a que la existencia del hombre y su integridad corporal son bienes que jurídicamente se deben proteger y bajo este título se agruparon las conductas criminales que conculcan esos bienes como sucede con el homicidio, parricidio, infanticidio, lesiones etc. Ahora bien si la agrupación de los delitos bajo un mismo título obedece a la similitud que entre sí -- presentan por la violación a determinado bien jurídico, podemos concluir que bajo el rubro de los delitos fiscales se pre-



ven actividades criminales a través de las cuales se viola un mismo bien, ese bien no puede ser otro que los intereses del fisco, pudiéndose así aseverar que el título sexto del Código Fiscal abraza tipos delictivos que ocasionan o puede ocasionar daños al patrimonio del fisco. El rubro más apropiado para el título que se comenta, sería el de "Delitos contra el patrimonio del Fisco".

#### PRIVILEGIO DEL FISCO.

Se debe tomar en cuenta que en atención a los privilegios del fisco en que en primer lugar sus determinaciones son de -- aplicación inmediata, esto es, a virtud de ellas las autoridades fiscales pueden exigir el pago de los créditos en favor -- del Estado, sin que el deudor pueda invocar la garantía que -- protege el artículo 14 de la Constitución Federal, de que na-- die puede ser privado de lo que tiene sino en virtud de senten-- cia que se dicte en juicio seguido en su contra. Ese privile-- gio del fisco se conoce con el nombre de "ejecutoriedad" de -- las resoluciones fiscales está explicado en el siguiente fallo del Tribunal Fiscal de la Federación: "... pero es necesario - hacer notar claramente que se requiere que el Estado como per-- sona de derecho público dicte una resolución que al mismo tiem-- po que establezca unilateralmente el derecho al cobro, orden - la percepción inmediata de la prestación que se adeude; sin -- que esta resolución unilateral, denominada en la legislación - extranjera (resolución ejecutoria) no es posible que en caso -

alguno pueda pretenderse el cobro del crédito por la vía administrativa "Tomo II de la Revista del Tribunal pág. 5084.

CODIGO FISCAL.

En el título sexto del código fiscal se resumen según se desprende de la exposición de motivos, delitos dispersos en leyes diferentes de las que pueden citarse desde luego la Ley Aduanal, la Ley penal de Defraudación Impositiva en Materia Federal. La Ley del Impuesto sobre alcoholes, aguardientes y mieles incristalizables. La Ley de Tabacos labrados, el citado Código Fiscal, etc.

El título mencionado comprende prevenciones sobre: CONTRABANDO SIMPLE, CALIFICADO; ENCUBRIMIENTO EN MATERIA DE CONTRABANDO; ASOCIACION DELICTUOSA EN MATERIA DE CONTRABANDO; EXPORTACION O IMPORTACION DE ARTICULOS CUYA IMPORTACION O EXPORTACION ESTA PROHIBIDA; ROBO DE MERCANCIAS QUE SE ENCUENTRAN EN EL DOMINIO FISCAL; DAÑO EN PROPIEDAD AJENA DE MERCANCIAS QUE SE ENCUENTREN EN EL DOMINIO FISCAL; FALSIFICACION DE PUNZONES, DATOS O MATRICES QUE SE USAN PARA LA IMPRESION DE ESTAMPILLAS FISCALES; FALSIFICACION DE TIMBRES FISCALES; USO DE TIMBRES FALSIFICADOS; DEFRAUDACION GENERICA; DEFRAUDACIONES ESPECIFICAS, POR SIMULACION, POR FALSAS DECLARACIONES, POR INDEBIDA RETENCION DE IMPUESTO, POR OMISION DE DOCUMENTOS, POR OCULTACION DE BIENES; POR AUSENCIA O FALSEDAD DE DATOS NECESARIOS PARA LA DETERMINACION DE LA PRODUCCION GRAVABLE, POR OCULTACION DE LA PRODUCCION, POR NO PROPORCIONAR O HACERLO CON FALSEDAD -

LOS DATOS NECESARIOS PARA LA DETERMINACION DE LOS IMPUESTOS COMERCIALES, POR DOBLE CONTABILIDAD, POR CIRCULACION DE PRODUCTOS SIN TIMBRE CORRESPONDIENTE; POR DESTRUCCION O SEMIDESTRUCION DE LOS LIBROS DE CONTABILIDAD Y POR SUSTITUCION DE PAGINAS EN LOS LIBROS DE CONTABILIDAD; ELABORACION CLANDESTINA; ENCUBRIMIENTO EN LA ELABORACION O EN EL COMERCIO CLANDESTINO; --ROMPIMIENTO DE SELLOS.

El extinto profesor de la Escuela de Jurisprudencia de México señor licenciado JACINTO PALLARES en su libro "El poder Judicial", considera que se entiende por CONTRABANDO el comercio de efectos prohibidos o en los permitidos, pero sin la dicha fidelidad, sin los documentos y sin los demás requisitos que exigen las leyes, y para mayor inteligencia divide el comercio, en exterior, interior y de cabotaje, y dice: se llama el comercio exterior el que se verifica importando efectos extranjeros o exportando los nacionales por los puertos marítimos o por las fronteras. Se llama comercio interior el que se verifica en el interior de la República con efectos nacionales o con efectos extranjeros legalmente internados. Y se llama comercio de cabotaje el que se verifica sacando efectos de un puerto de la República para introducirlos en otro puerto de la misma.

CONTRABANDO EN EL COMERCIO EXTERIOR.- La legislación penal relativa a este comercio tiene por objeto asegurar los impuestos con que está gravado. A este objeto se expiden los arance--

les que fijan el impuesto, la manera de pagarlo, las penas con el que lo defrauda y los casos en que hay tal defraudación.

#### JUICIO DE COMISO.

Es el procedimiento jurídico que establece la ley para hacer efectivas las penas. Este procedimiento recibe el nombre de "JUICIO DE COMISO" en atención a que la pena consiste por lo regular en confiscar o decomisar los efectos materia del comercio fraudulento. Este juicio es un verdadero proceso criminal aunque anómalo por tener procedimientos especiales, en atención a que no es corporal la pena sino pecuniaria, pero siendo ésta una verdadera pena es evidente que el objeto de este juicio es la imposición de pena propiamente dicha y que por lo mismo tiene el carácter de juicio criminal. Esto, sin embargo no debe conducirnos a consecuencias exageradas como la de reclamar para el juicio de comiso las garantías constitucionales establecidas en todo juicio criminal o para todo juicio criminal, pues dejando a un lado el tecnicismo, debemos comprender que ciertas garantías consignadas en la Constitución atienden a proteger la vida, la libertad y honor de los individuos, y como en el juicio de comiso ni unas ni otras se compli can, sino sólo la propiedad, todas las leyes han considerado este juicio más bien como civil por lo que mira a sus procedimientos, pues aún admiten en él la transacción que tal carácter tiene el procedimiento administrativo.

El autor mexicano licenciado MANUEL RIVERA SILVA al tratar

sobre los delitos fiscales, y al hacer la exposición de motivos en relación con el artículo 242 del Código Fiscal en relación con el contrabando dice: "El Capítulo V del Título Sexto del Código Fiscal está dedicado al delito de CONTRABANDO, su lectura corrobora la afirmación hecha por el legislador, pues a cada momento se observa que el texto inspirado de la norma fué la LEY ADUANAL. Sin embargo, hay que señalar que en el capítulo en cita, hay innovaciones absolutas como son: la calificación en el delito de contrabando, el encubrimiento del propio delito y la prevención especial para la asociación delictuosa en materia de contrabando".

La redacción de los artículos se hace ver más clara que en la ley aduanal y la precisión técnica también es mejor como sucede con la forma de establecer las presunciones, por tanto el texto del mencionado artículo es el siguiente:

Art. 242. Comete el delito de contrabando: el que introduce o saca del país mercancías omitiendo deliberadamente el pago de los impuestos de importación o exportación que les corresponda. El que voluntariamente y en detrimento del fisco viole alguna o algunas de las disposiciones de la Ley Aduanal, relativas a la importación o exportación de mercancías con el propósito de introducir las al país o sacarlas del mismo sin cubrir los impuestos aduanales que les corresponden.

En el castigo de los delitos fiscales no se persigue la reparación de un daño causado a la sociedad por el delincuente, sino el resarcimiento de los perjuicios sufridos por el fisco. El artículo 239 del Código Fiscal de la Federación señala: "En

los delitos fiscales no habrá lugar a la reparación del daño, - las autoridades administrativas con arreglo a las leyes fiscales harán efectivos los impuestos eludidos y las sanciones administrativas correspondientes".

Debido a lo anterior, los delitos fiscales no se persiguen de oficio por acción pública ejercitada por el Ministerio Público es necesaria queja de la Secretaría de Hacienda, en el sentido de que fueron dañados sus intereses. El artículo 264 del código relativo al delito de contrabando establece que: -- "para proceder criminalmente por los delitos previstos en este capítulo será necesario que la Secretaría de Hacienda declare previamente que el fisco ha sufrido o podido sufrir perjuicio"; y el artículo 274 del código contiene igual disposición al tratar del delito de defraudación.

Por otra parte, hay que anotar que el código considera como delitos fiscales, infracciones de índole administrativa, -- por ejemplo: en la fracción I del artículo 276 declara que -- existe el delito de fabricación clandestina de productos cuando "se elabore sin haber obtenido los permisos necesarios que para el caso señalen las leyes respectivas "situación prevista en la fracción XXIV del artículo 228 del código, y en la fracción II del mencionado artículo 276, que considera como delito "la elaboración de algún producto gravado con equipos ignorados por la Secretaría de Hacienda o con equipos modificados -- sin el consentimiento de la misma, infracciones consideradas --

como administrativas en el citado artículo 228.

El artículo 227 castiga como delito fiscal, el comercio -- clandestino, esto es, el que se ejerce sin aviso de iniciación de operaciones, hecho que está castigado como infracción administrativa en el inciso I del artículo 228 del multicitado código.

El delito fiscal en cuanto nada más admite la forma internacional, debe tener los siguientes elementos:

Tener conocimiento (inteligencia) de los daños, la realización de un acto pueda ocasionar al efecto.

Que ese acto esté previsto como delito en el Código Fiscal de la Federación.

Que se realice el acto (voluntad) produciéndose casualmente los efectos previstos.

El delito fiscal está sujeto a las reglas que rigen los delitos intencionales y por ello su intención se presume en los términos del artículo 9 del Código penal. Así realizado el acto (aspecto externo) la intencionalidad del mismo (elemento) - se presume salvo prueba en contrario y la libertad procesal o la absolución dependerá de las pruebas que rinda el inculcado para demostrar la falta de intención.

El delito tributario o fiscal del que habla el tratadista Español ENRIQUE JIMENEZ ASENJO en su manual de Derecho Penal Especial, al referirse al Código Penal Español en su forma de -- ocultación de bienes o industria, expresa: es indudable que el

fraude tributario existe y se produce con profusión, logrando muchas veces la característica del delito, y se cita con referencia al contrabando y a la defraudación, a veces al fraude fiscal adquiere en la realidad presentando unas veces falsas situaciones en los balances contables, otras, alterando los libros comerciales con propósito de ocultar las ganancias, o bien aumentando los gastos deducibles, según la técnica de cada tributo con lo cual se produce la evasión del impuesto. En la legislación Española dice SAURA PACHECO citado por JIMENEZ-ASENJO nos llevaría a la conclusión de que las infracciones -- consideradas en los textos legales pueden agruparse así:

Omisión de la declaración obligada de las fuentes de ingresos básicos del impuesto (ocultación tributaria). Declaración inexacta de la misma (defraudación). Ejecución de actos de fraude fiscal (defraudación). Negativa a acceder a los requerimientos de la administración a remover los obstáculos interpuestos al ejercicio de la facultad inspectora o de comprobación de los organos de la administración (desobediencia).

El delito tributario se configura normalmente bajo el concepto técnico de la defraudación en su más amplia significación, en el sentido de maquinación, artificio, simulación o engaño maliciosamente hecho por el contribuyente con el propósito de ocultar al fisco o a la hacienda las bases ciertas de los impuestos y provocar con ello una tributación más baja que la real, o bien evadirse del pago total del mismo. Aparece en-



el derecho moderno tan ampliamente concebido el concepto de la defraudación, que la ocultación no es más que un aspecto de -- aquella y, por ello las más modernas leyes tributarias sólo de ella hablan.

k) DERECHO PENAL DE CAZA, PESCA Y MONTES.

Figuras del derecho penal Español.- será responsable del delito de caza "el que entrando en propiedad ajena se le encuentre con azada, azadón, lazos, hurones, perchas u otros para -- apresionar o matar la caza. Asimismo cometen el delito contra la ley de caza, "el cazador o los cazadores que, solos o en -- cuadrilla entrasen a cazar con perros o armas de fuego en propiedad particular sin permiso escrito de su dueño o arrendatario, si se dedicasen a la caza mayor se les considerará auto-- res de un robo".

Las consecuencias de estos delitos de caza forman dos clases de penas: la principal o sea arresto mayor o menor, y las accesorias, el decomiso y pérdida de la caza, pérdida del arma o del objeto con que se pretenda cazar, indemnización del daño, retiro de la licencia concedida y prohibición de devolvérsela.

PROTECCION PENAL DE LA PESCA.- Delitos de pesca son los -- que van contra el régimen legal de la pesca, como la tenencia de explosivos con fines de pesca en las proximidades de las ma-- sas de agua continentales, o su uso para aprehensión de peces-- o cangrejos, el envenenamiento de las aguas con gordolobo, tor-- visco, coca, beleño o cualquier otra sustancia tóxica.

La pesca en el mar, se asimila al empleo de explosivos para la pesca en el mar al delito de daños, y la competencia para su conocimiento corresponde a la jurisdicción militar. Como delitos se sancionan el empleo de explosivos y sustancias venenosas o corrosivas para la pesca en las aguas del mar, y la tenencia ilícita de aquellos con igual finalidad.

PROTECCION PENAL DE LOS MONTES.- Los montes en la legislación Española, pueden considerarse de dos clases, públicos y privados, y se entiende por montes públicos los de aprovechamiento común, y comprende los daños causados en los mismo que se hallen expresamente comprendidos en la legislación especial.

Los delitos los comete el que extraiga del monte con ánimo de lucro, productos forestales, ejecutar con violencia o intimidación en las personas o empleando fuerza en las cosas, la ocupación rompimiento, roturación o variación del cultivo, alterar hitos, mojonearas, linderos o cualquier otra clase de señales destinadas a fijar los límites, extraer productos (árboles, leñas gruesas o ramajes, cepas o toncones) del monte con ánimo de lucro. Incendios en los montes públicos. La extracción de los montes de juncos, palmas u otras plantas industriales, bellotas, piñones, hojas frescas y secas, efectuar cortes de árboles y aprovechamientos leñosos en los montes, bosques, dehesas, sotos, alamedas, etc.

- 1) NUEVAS FIGURAS REPRESIVAS SEGUN LAS JORNADAS DE DERECHO PENAL, EN BUENOS AIRES, ARGENTINA.

DESTRUCCION DE DOCUMENTOS DE UTILIDAD PUBLICA, O DE OBJETOS DE UTILIDAD PUBLICA (FRANCIA).- Datos del profesor ROBERT-VOUIN.- En Francia se reprime la destrucción de documentos de utilidad pública o de objetos de utilidad pública, así como la degradación de objetos, en que las minas de carbón fueron nacionalizadas, y desde el día en que por otra parte, los mineros en huelga no se contentaron con la ocupación de los lugares de trabajo sino realizaron actos de sabotaje, destruyendo las bombas, cortando la corriente eléctrica.

ULTRAJE PUBLICO AL PUDOR.- Se aplica a personas que sin intención culpable, son vistas o pueden ser vistas en la vía pública, por que no han tomado precauciones suficientes para no ser contempladas, veremos en ello un delito de intención, transformarse en un delito de imprudencia.

REPRESION DE ATENTADOS A LAS BUENAS COSTUMBRES COMETIDOS -- POR MEDIO DE LA PRENSA, DEL LIBRO, DEL PERIODICO Y DE LA PROPAGANDA. Se permite punir la propaganda contraria a la moral, el cartel indecente, la publicidad obscena.

TENTATIVA DE ABORTO.- Se pena la tentativa de aborto aún si es intentado por una mujer no en-cinta y con medios absolutamente idóneos para procurarlo. Lo interesante es que la jurisprudencia Francesa ha deducido, que el delito imposible se pena como un delito frustrado.

INSEMINACION ARTIFICIAL.- Figuras delictivas, observadas -- por el profesor GIANODEMINICO PISAPIA, (jurista ITALIANO). La -

inseminación artificial para algunos constituye adulterio, según otros no es punible y otros lo consideran no como un adulterio, sino como una injuria, o como violación de obligaciones familiares. Según el autor que seguimos, el problema de la inseminación artificial se resuelve distinguiendo el aspecto moral, religioso y deontológico, del aspecto jurídico.

Se sostiene por el profesor GIANDOMENICO que "el objeto jurídico del adulterio consiste en la violación del deber de fidelidad sexual que la ley impone a la mujer y de la cual deriva un derecho a la exclusividad sexual del marido frente a la esposa, por ello y con tales premisas se piensa por el autor y conferenciante que la inseminación artificial a la cual se somete la conyuge, no puede constituir delito de adulterio, porque se desarrolla sobre un terreno extraño a la fidelidad sexual, el problema surge cuando la inseminación se hace sin el consentimiento del marido siempre que se produzca un nacimiento.

FECUNDACION ARTIFICIAL, HOMOLOGA Y HETEROLOGA, ponencia -- del profesor CARLOS V. GALLINO YANZI (Argentino).

La llevada a cabo por la propia voluntad de los cónyuges, -- el ejemplo más difundido fué el de los soldados americanos en COREA, que deseosos de asegurar su generación fecundaron a -- sus esposas a distancia, y que contempla también el caso de la mujer soltera que se insemína con el deseo de ser la "única" -- dueña del hijo, aunque pueda luego tener reinvidicante con el

dador de "semilla", implica hechos que podrían ser o no morales dentro de nuestro íntimo recogimiento, pero que se encuentran amparados en todo Estado en que la libertad individual se respeta.

Si se tiene derecho a adoptar a un niño en los matrimonios que carecen de hijos como una forma de integrar la familia y de asistencia social, no habría razón para negar por el Estado a uno de los cónyuges que con el acuerdo del otro ponga en el matrimonio un injerto de sangre ajena (*turbatio sanguinis*). Podría ser el acuerdo doloso, ya que se puede traer al mundo al niño artificialmente engendrado ante el inminente deceso del esposo para captar la herencia de los abuelos paternos o para asegurar pensiones.

La inseminación artificial a diferencia de la adopción no recoge hijos, los crea, significa pues un acto más trascendente. Lógicamente la inseminación artificial HETERÓLOGA debe prohibirse e incriminarse a X persona como delito, hasta que el Estado reglamente las situaciones excepcionales en que ella procedería.

La fecundación artificial realizada por la mujer casada -- sin el consentimiento o contra la voluntad del esposo. El problema se presentó según el conferencista en ITALIA en el caso de CARLA CASAROTTI, "esta mujer se había separado de su esposo por mutuo consentimiento, se hizo fecundar por un médico de Milan de cuya operación nació una niña, el cónyuge ofendido dedu

jo querrela por adulterio y la defensa alegó inexistencia del delito por no estar tipificado el hecho. El pretor resolvió en su sentencia, ABSOLUCION".

INDEBIDA INTERFERENCIA DE LA PRENSA EN LA ACTIVIDAD JUDICIAL.- Profesor GIADOMENICO PISAPIA (Italiano).- Se trata de evitar que la PRENSA ejerza una influencia que en muchos casos demuestra ser dañosa para la reputación del impuesto y nociva para la independencia del Juez. En esta materia según el conferencista es necesario individualizar los intereses que deben ser considerados: El interés del Estado en administrar la justicia en la forma que sea útil con las garantías necesarias para alcanzar esta fundamental finalidad. El interés del individuo imputado y de las personas que intervinieron en un procedimiento penal - sean testigos, parte ofendida o cualquier otro - de ver respetada su propia reputación y la misma esfera de reserva personal.

El interés de la PRENSA en informar a la opinión pública de los hechos socialmente relevantes y también de controlar que la actividad judicial se desarrolle en forma correcta y normal. Un jurista americano ha dicho "que la prensa es el perro guardian de la justicia".

Cuando éstos intereses están en conflicto se trata de establecer cuál de ellos debe tener prevalencia, la respuesta a tal interrogante puede ser dada solamente en función de las premisas políticas y sociales de un país en un determinado mo-

mento histórico.

ABUSOS DE LA PUBLICIDAD.- Profesor MIGUEL SCHWEITZER (Chileno).

Las informaciones con respecto a crímenes, simples delitos o suicidios deberían tener un mínimo de palabras, serán impresos a una columna con tinta del mismo color, sin abusar de los coloridos de la tinta para destacar la información con tipos de imprenta del mismo tamaño del menor que ordinariamente ocupan en noticias de crónica, no se publicarán fotografías, dibujos y gravados relativos a crímenes de homicidio. Si las informaciones se dieron mediante transmisiones radiales o televisadas no podrá durar su transmisión más de seis minutos, siendo de excepción las referentes a delitos contra la seguridad interior y exterior del Estado, las referentes a delitos cometidos por empleados públicos en el desempeño de su cargo, las tendientes a la captura del delincuente prófugo, las relativas a fallos que dicten los tribunales, las sentencias que se publiquen; las relativas a hechos delictuosos de trascendencia política nacional o internacional y las que se hagan en publicaciones de índole científica especializada.

Con disposiciones de esta índole el conferencista espera que lleguen a mejorarse las condiciones generales, y que los aspectos de la publicidad desmedida de la crónica roja no incidan como factor criminógeno en las sociedades.

DELITOS EN PERJUICIO DIRECTO DE MENORES.- Profesor LUIS C.

CABRAL (Argentino).

Debe ser objeto de tutela la salud moral de la niñez y de la adolescencia, afirma, que la creciente inmoralidad, antisocialidad y aumento de la delincuencia que se observa en el seno de la juventud provienen en buena medida de la combinación de dos factores: el auge de los grandes medios de difusión -- llámese prensa, libro, radio, cinematógrafo, televisión etc.-- por una parte, y por la otra esa especial casi morbosa predilección que tiene nuestro tiempo por todo lo que se relaciona con el sexo, la violencia y el crimen, estos temas son populares en materia literaria como en toda clase de espectáculos públicos.

Existe un grave peligro que es el de la transmisión a la juventud de una concepción de las relaciones humanas preñada de violencia de sexualidad y de rebelión contra las normas morales, que no puede sino resultar deleterea para ella. Es decir, se empeña en conductas criminales en la medida que se identifica con personas reales o imaginarias desde cuya perspectiva su conducta criminal parece aceptable. --si la pena es menor--.

En tales condiciones resulta insuficiente en la actualidad la tutela otorgada a la niñez y a la adolescencia mediante -- aquellas previsiones penales que reprimen no ya el abandono -- económico de los menores, sino aún el abandono moral de los -- mismos por parte de sus padres, según lo hace constar el Cód-



go penal Alemán, Español, Griego, Italiano, Suizo, Francés y - el anteproyecto de SEBASTIAN SOLER en Argentina.

El conferencista profesor CABRAL concluye: "que es una necesidad urgente de que al margen de la legislación específica para menores, los códigos penales contengan, además de las disposiciones destinadas a tutelar el pudor del público en general, otras directamente enderezadas a salvaguardar la salud moral de la juventud, sin que ésto implique un perjuicio para la libertad de los adultos.

m) DERECHO PENAL AERONAUTICO PRIVADO.

Según el profesor Argentino RAFAEL GAY DE MONTELLA; no puede negarse la afinidad intrínseca de lo ilícito civil y de lo ilícito criminal, lo ilícito civil en aeronáutica tiene el marco de una serie de infracciones de carácter administrativo y - de carácter convencional internacional seguidas de las mismas sanciones indemnizatorias. Estos actos infractorios el legislador suele considerarlos punibles cuando inciden en el campo de lo social y del interés público, ya BENTHAM hallaba el límite práctico de las consecuencias jurídicas en la inclusión o exclusión de aquellos hechos en los cuerpos legales punitivos; - de esta norma han seguido las leyes aeronáuticas que han restado del campo del derecho del delito civil diversos actos ilícitos a los que han señalado penas en el orden penal aeronáutico. En resumen: podemos decir que tanto la infracción criminal como el llamado delito civil son actos culpables e ilícitos, que

se diferencian en el campo civil por la intención de dañar y - por el perjuicio inferido al individuo, y en el campo criminal por el inferior un agravio al orden social y al interés público para restablecer los cuales sólo cabe la previsión de la pena. Son en su esencia infracciones de derechos y preceptos - idénticos que SALEILLES en su teoría general de las obligaciones reputa objetos de generalidad de la concepción del delito-civil. Esta generalidad tiene hoy por fundamentos la llamada - responsabilidad sin culpa, y sobre todo el riesgo que anima toda la construcción reparatoria e indemnizable fundada en la - equidad, en la convivencia social y el sentimiento de solidaridad humana; dejándose de tratar a fondo lo ilícito civil en - la aeronáutica en el presente trabajo, dado el caso que está - fuera de la temática escogida en esta tesis.

Las figuras del delito y de la transgresión en el campo aeronáutico nacen en forma concreta y positiva de los hechos diarios de la actividad aeronáutica y del hecho técnico aeronáutico. El derecho penal aeronáutico no puede ser una mera estructura de formas atípicas vacías producto de la caprichosa entelequia del redactor de un código. Sólo una jurisprudencia repetida en la que se plasmen las modalidades delictivas de la actividad aeronáutica puede a la larga dar origen a un sistema - penal aeronáutico, síntesis de la experiencia del juzgador al resolver los casos que la realidad le presente en forma de - transgresión del orden jurídico en un aspecto general reñido -

por tanto con la casuística legislativa. Ante el caso punible y ante el delincuente perseguible, sólo los tribunales pueden con una repetición de pronunciamientos dar fisonomía a las nuevas figuras de delito, creando así el verdadero derecho penal-aeronáutico.

El juicio evaluativo de las acciones humanas, la medida de su responsabilidad trascendente para el Estado y para los particulares, el valor de las reincidencias, la potencialidad de los estados anímicos en que se basan las circunstancias que modifican o exoneran la responsabilidad, todo ello excede la pura función enteléquica para determinar el substratum de la formación legislativa, o sea la de índole cultural del fenómeno - represivo en su particular y original ontología, sin el resabio dogmatista que informa la labor de las codificaciones.

Esta temática imprime agilidad a la ley, la llamada especialidad de los delitos insertos en las leyes aeronáuticas establecida a priori, conduce al envaramiento y a la rigidez de la ley penal. Algunas veces el conceptista olvida en la soleidad de su estudio las facetas calificables de una acción humana y por ese sólo olvido esta trasgresión no es punible.

## CAPITULO CUARTO

DERECHO REPRESIVO AERONAUTICO JUDICIAL Y ADMINISTRATIVO

- 1.- Proyectos de Convenio sobre Delitos y otros actos cometidos a bordo de las aeronaves en el ámbito internacional, - de los años de 1929 a 1957.
- 2.- Relación de las labores de la O.A.C.I. sobre los estudios penales sobre delitos cometidos a bordo de las aeronaves.
- 3.- Encuadramiento de las figuras delictivas en la aeronáutica y ensayos de clasificación.
- 4.- Estudio comparativo de los diversos delitos con motivo de la actividad aeronáutica, en las legislaciones Lationameri-- canas.
- 5.- Estado comparativo del texto de MUNICH en agosto y septiem-- bre de 1959 con el texto de MONTREAL de agosto y septiem-- bre de 1963 del Comité Jurídico de la O.A.C.I., en rela-- ción con los proyectos de Convenio sobre Delitos y ciertos otros Actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado -- éste último en TOKIO.

- 1.- PROYECTO DE CONVENIO SOBRE CRIMENES COMETIDOS A BORDO DE - AERONAVES. Propuesto por el Sr. C. PHOLLEN en 1929.

Los tribunales del país de aterrizaje tienen jurisdicción-- sobre los crímenes o delitos cometidos a bordo de las aerona-- ves cualquiera que sea la nacionalidad de la aeronave y el lu-- gar donde se haya perpetrado el delito.

La persona al mando de la aeronave tomará todas las medi-- das necesarias a fin de comprobar los hechos, conservar las -- pruebas materiales y colocar al acusado a disposición de la au-- toridad judicial.

Dicha persona deberá informar por medio o por los medios -

más rápidos a la autoridad judicial competente de la escala -- más próxima y, en el momento de aterrizaje entregar a tal auto ridad, al mismo tiempo que el acusado, las pruebas materiales y los elementos de la encuesta. Dicha persona deberá procurar que no desaparezcan los testigos.

La autoridad judicial del lugar de aterrizaje recibirá en la aeronave todas las pruebas necesarias sin emplazar la salida de la aeronave.

En caso de que la autoridad judicial del lugar de aterrizaje considere que no debe enjuiciar, deberá poner en libertad al acusado y comunicar su decisión al gobierno del territorio donde se cometió el crimen o delito y al mismo tiempo, transmi tirá el expediente a dicho gobierno. Este último estará en libertad de perseguir o no al acusado.

En caso de un crimen o delito político, el Estado sobrevolado podrá ordenar a la aeronave a aterrizar inmediatamente en su territorio, en caso de desobediencia después de la advertencia, la aeronave puede ser obligada a descender.

PROYECTO DE CONVENIO SOBRE LA NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES. Propuesto por el Profesor O. SCHREIBER; A LA CAMARA DE CO MERCIO INTERNACIONAL EN AMSTERDAM en 1929.

#### LEX LOCI ACTUS.

Durante un viaje aéreo, e independientemente de si el mismo traspassa o nó las fronteras de un Estado, la LEX LOCI ACTUS es la ley del Estado de nacionalidad de la aeronave.

La ley del Estado de nacionalidad de la aeronave se aplicará en todos los casos en que se aplicaría normalmente la ley territorial.

La jurisdicción de los tribunales se rige por las leyes generales, pero en los casos en que la ley nacional de la aeronave se aplique de acuerdo con los principios anteriormente expuestos la acción podrá ejercitarse ante los tribunales del Estado de nacionalidad de la aeronave. Los tribunales del lugar donde se halle matriculada la aeronave siempre tendrán jurisdicción. Esta regla no afecta la jurisdicción de otros tribunales, ya sean los del Estado de nacionalidad de la aeronave o tribunales extranjeros.

PRINCIPIOS SOBRE PENAS POR DELITOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES. Adoptados por la Séptima Conferencia Internacional de Estados Americanos celebrada en Montevideo en diciembre de 1933.

Los actos cometidos a bordo de aeronaves privadas cuando se encuentren en contacto con tierra en un Estado extranjero, son de la competencia de los tribunales de dicho Estado y serán juzgados de acuerdo con sus leyes.

Toda aeronave fuera de los límites de un Estado, en alta mar está sometida a la legislación y jurisdicción del Estado de matrícula.

Si el delito ha sido cometido en una aeronave que vuele sobre un Estado extranjero, el castigo del mismo corresponderá a

la jurisdicción de tal Estado, se dice que si la aeronave realiza el próximo aterrizaje en tal Estado, de no ser así el delito caerá bajo la jurisdicción del Estado donde se efectuó el siguiente aterrizaje. En este caso, se aplicará la legislación del país sobre el que volaba la aeronave cuando se cometió el delito; y, si es imposible determinar el territorio sobre el cual se cometió el delito se aplicará la legislación del país a que pertenezca la aeronave.

El piloto de toda aeronave en vuelo al que se le comunique la perpetración de un delito, efectuará un aterrizaje en el aerodromo conocido y notificará a la autoridad competente. En el sumario del caso se hará constar la ley que debe aplicarse.

En caso de daños efectuados por una aeronave sobre las personas o los bienes del Estado subyacente dicho Estado tendrá jurisdicción competente y se aplicará la legislación del mismo.

Los Estados que no concedan la extradición a sus nacionales están obligados a castigarlos al regreso a su territorio después de haber cometido en una aeronave un delito previsto por sus leyes penales. En el caso de extranjeros se aplicarán las disposiciones pertinentes sobre extradición.

PROYECTO DE CONVENIO SOBRE JURISDICCION EN MATERIA CRIMINAL  
PREPARADA POR "HARVARD RESEARCH IN INTERNATIONAL LAW en el  
año de 1935.

Cada Estado tiene jurisdicción sobre los crimines cometidos en todo o en parte dentro de su territorio.

La jurisdicción se extiende a: Toda participación fuera -

de su territorio en un crimen cometido en todo o en parte de su territorio; y toda tentativa fuera de su territorio de cometer un crimen en todo o en parte dentro de su territorio.

**AERONAVES NACIONALES.**— Cada Estado tiene jurisdicción sobre los crímenes cometidos en todo o en parte de un buque o aeronave público o privado que ostente su nacionalidad. Esta jurisdicción se extiende a toda participación fuera de su territorio en un crimen cometido en todo o en parte en un buque o aeronave público o privado.

**PROYECTO DE CONVENIO APROBADO POR EL "INSTITUTO DE DERECHO INTERNACIONAL EN LUXEMBURGO en 1937".**

Independientemente de todos los demás títulos de competencia admitidos por la legislación de los Estados, la competencia respecto a los delitos de derecho común cometidos a bordo de una aeronave privada durante el vuelo pertenece: Al Estado en cuyo territorio aéreo se encontraba la aeronave en el momento en que se cometieron los actos constitutivos del delito. Al Estado de la nacionalidad de la aeronave. Al Estado en cuyo territorio el delito ha producido su resultado o debía producirlo. Al Estado sobre cuyo territorio aterriza la aeronave, no obstante, la competencia de ese Estado no se ejerce sino solamente a título subsidiario cuando ninguno de los Estados precentes ejerza la suya.

La violación de las leyes y reglamentos en vigor en el Estado respecto al sobrevuelo de su territorio cometida durante el vuelo depende de la competencia penal de dicho Estado.



La violación de las leyes y reglamentos en vigor en el Estado de la nacionalidad de la aeronave cometida durante el vuelo y relacionada con la navegación aérea fuera de su territorio depende de la competencia penal de este Estado.

Toda infracción cometida por pasajeros contra los reglamentos de a bordo, así como todo acto de desobediencia cometido por ellos respecto a la autoridad del comandante de la aeronave entre el momento del embarque y del desembarque, depende de la competencia del Estado de la nacionalidad de la aeronave.

Toda infracción cometida durante el viaje por miembros de la tripulación contra sus propios reglamentos o contra la disciplina de a bordo depende de la competencia del Estado de la nacionalidad de la aeronave.

El Estado del lugar de aterrizaje sigue siendo competente respecto a toda infracción cometida contra sus propios reglamentos por los miembros del personal de la aeronave mientras dure la escala. A este respecto su jurisdicción se ejerce por prioridad con relación al Estado de la nacionalidad de la aeronave durante todo el tiempo que el culpable se encuentre sobre su territorio.

A base de reciprocidad cada Estado se compromete, a solicitud de las autoridades competentes, bien sea del Estado en que se cometió la infracción, o bien del Estado de la nacionalidad de la aeronave a perseguir y a juzgar según la ley aplicable; y que hubieren tenido lugar a bordo de la aeronave que venga -

a aterrizar sobre su territorio.

En caso de infracciones previstas, cada Estado se compromete a solicitud de las autoridades competentes del Estado de la nacionalidad de la aeronave a prestar su colaboración para el arresto y la detención eventual de los culpables.

PROYECTO DE CONVENIO SOBRE LA JURISDICCION EN MATERIA CRIMINAL. PROPUESTO POR EL PROFESOR J. C. COOPER a la "ASOCIACION DE DERECHO INTERNACIONAL", en su reunión de Lucerna - en el año de 1952.

La jurisdicción de un Estado contratante comprende: Todas las aeronaves que lleven su marca de nacionalidad en cualquier punto que se encuentre; y todas las aeronaves que se encuentren en su territorio, incluso en su espacio aéreo.

A los fines de determinar la jurisdicción en caso de un crimen cometido en el espacio aéreo, se considerará que tal crimen se cometió en el espacio aéreo de todo Estado contratante a través del cual haya pasado la aeronave, calculándose a este efecto el periodo desde el momento de partida de la aeronave anterior a la comisión del crimen hasta el primer aterrizaje posterior a dicha comisión.

Cuando el acusado sea aprehendido en un Estado contratante que no asuma la jurisdicción, será entregado si hay lugar, al primer Estado contratante que oficialmente pida la extradición y que tenga jurisdicción de acuerdo con el presente convenio.

Toda persona enjuiciada de acuerdo con el presente convenio no podrá ser enjuiciada de nuevo por el mismo delito por los tribunales de otro Estado contratante.

El presente convenio no modifica ni deroga las bases de jurisdicción criminal que un Estado puede haber incorporado en sus leyes nacionales.

PROYECTO DE CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE COMPETENCIA EN CASO DE DELITOS SUJETOS A EXTRADICION COMETIDOS A BORDO DE AERONAVES EN VUELO. Propuesto a la Comisión Internacional de policía Criminal de Roma en 1954.

Serán competentes para perseguir y juzgar el autor de una infracción sujeta a extradición cometida a bordo de una aeronave en vuelo:

El Estado del lugar de la infracción.  
 El Estado a que pertenezca la aeronave.  
 El Estado a que pertenezca la víctima  
 El Estado a que pertenezca el autor  
 El Estado cuyo orden público o intereses haya sido lesionado  
 El Estado del lugar de aterrizaje.

Si la infracción no es castigada por la legislación penal del Estado del lugar de aterrizaje, el Estado cuyo orden público o interés sea lesionado por tal infracción podrá invocar la competencia. Si existe competencia concurrente de varios Estados, el orden de prioridad de las competencias será el siguiente:

El Estado cuyo orden público o interés sea lesionado por la infracción.  
 El Estado a que pertenezca la víctima.  
 El Estado del lugar de la infracción  
 El Estado a que pertenezca la aeronave  
 El Estado a que pertenezca el autor de la infracción.

El comandante de la aeronave a bordo de la cual se haya cometido una infracción sujeta a extradición denunciará los hechos tan pronto como aterrice a la policía local o a la poli-

cía del aeródromo, declarará las medidas tomadas o ir él o por los miembros de la tripulación, identificará al autor de la infracción, a la víctima y a los testigos. Estas declaraciones escritas serán confirmadas ante las autoridades informadas. El comandante entregará a las autoridades informadas todo objeto relacionado con la infracción. De todo ello se hará mención en el libro de a bordo.

Si el comandante de la aeronave es él mismo el autor de la infracción sujeta a extradición; la denuncia podrá ser hecha por cualquier miembro de la tripulación.

En el caso de que la infracción no es castigada por la legislación penal del Estado del lugar de aterrizaje; las autoridades judiciales o policíacas tomarán inmediatamente todas las medidas de seguridad necesarias; dentro de un plazo de veinticuatro horas deberán transmitir directamente y por los medios más rápidos a su disposición a las autoridades de los Estados competentes los siguientes informes:

La naturaleza de los hechos  
La nacionalidad de la aeronave  
El estado civil y la nacionalidad del autor de la infracción, y de la víctima.  
El lugar sobre el cual se cometió la infracción  
El lugar de aterrizaje  
La mención de que los hechos no son punibles por la legislación penal del Estado del lugar de aterrizaje.

Si en el caso previsto en el párrafo anterior, se trata de una infracción sujeta a extradición, el inculpado será arrestado por las autoridades territoriales por un periodo que no de-

berá pasar de cuarenta y ocho horas. Antes de expirar este plazo, las autoridades del Estado que invoque la competencia -- transmitirán a las autoridades territoriales un mensaje que -- mencione:

La petición de arresto provisional  
 El estado civil o la designación del inculpado  
 La infracción sujeta a extradición de que se trate  
 El estado civil o la designación de la víctima  
 La confirmación de que se ha expedido una orden de detención contra el inculpado y que los documentos regulares que soliciten la extradición serán enviados inmediatamente por la vía diplomática.

En el caso invocado en el párrafo anterior, la prioridad de extradición será concedida de acuerdo con el orden establecido anteriormente, a condición de que el mensaje invocado lle gue en el plazo previsto.

En el caso previsto de que si no existe tratado de extradición; el orden de prioridad de las competencias no se aplicará más que a los Estados que hayan celebrado un tratado de extradición con el Estado del lugar de aterrizaje. Si el Estado del lugar de aterrizaje no está obligado por un tratado de extradición con ninguno de los Estados competentes en virtud lo que -- primero se examinó, éstos Estados podrán ocuparse de la infracción respetando el orden de prioridad. Las autoridades del Estado que invoque la competencia deberán solicitar entonces, -- por los medios y en la forma prevista anteriormente, la transmisión de los documentos y objetos relacionados.

Con el fin de no dificultar la navegación aérea regular, -- las autoridades del lugar de aterrizaje se abstendrán en lo po

sible de retener la aeronave a bordo de la cual se haya cometido una infracción sujeta a extradición y permitirán la salida del aparato lo más pronto posible. A este fin, las autoridades judiciales o policíacas territoriales tan pronto como tengan conocimiento de los hechos, harán todas las investigaciones detalladas posibles con ayuda de peritos; las investigaciones y los informes periciales se harán constar en los expedientes; se tomarán fotografías tanto en el interior como en el exterior del aerodromo y medidas para conservar y salvaguardar los indicios y las pruebas.

Tan pronto como el comandante de una aeronave tenga conocimiento de que se haya cometido a bordo de una aeronave una infracción sujeta a extradición, y si los hechos son los suficientemente graves que exijan que se interrumpan o se interrumpa el vuelo, decidirá sobre el lugar de aterrizaje, en un Estado donde considere que se habrán de tomar las medidas de seguridad y se habrá de seguir el procedimiento.

Si se cometen actos violentos a bordo de una aeronave que puedan poner en peligro la seguridad de los viajeros de la aeronave ya sea de pasajeros o de carga, las autoridades del lugar de aterrizaje después de denunciarse los hechos por el comandante de dicha aeronave, son competentes para perseguir y juzgar la infracción de que se trate, así como tomar todas las medidas de seguridad necesarias.

Si la naturaleza de los hechos denunciados no justifica la

detención de su autor, éste podrá sin embargo en caso de ser necesario ser detenido como medida administrativa por las autoridades territoriales durante un período que no excederá de veinticuatro horas.

Si el Estado del lugar de aterrizaje no puede o no desea entenderse de los hechos, el comandante de la aeronave o las autoridades del Estado de matrícula, denunciarán la infracción a las autoridades de uno de los Estados competentes. Las autoridades del lugar de aterrizaje estarán entonces obligadas a transmitir a las autoridades del Estado que haga la petición todos los documentos y objetos. El orden de prioridad será válido durante dos meses a partir del momento de la denuncia de la infracción por el comandante a las autoridades territoriales.

Los Estados cuya legislación no permita el detener al inculpado de una infracción sujeta a extradición durante cuarenta y ocho horas, se comprometen a tomar medidas legislativas que autoricen la detención durante ese período (si la infracción no puede ser juzgada en virtud de su ley penal) del autor de una infracción sujeta a extradición cometida a bordo de una aeronave en vuelo, cuando haya razones para esperar por parte de otro Estado competente una petición de detención provisional a los fines de extradición. La Ley penal aplicable será la del Estado que se ocupe de la infracción en virtud de las disposiciones precedentes.

Si el autor de una infracción sujeta a extradición cometida a bordo de una aeronave abandona a ésta, el comandante está obligado a denunciar los hechos. No podrá reembarcar al inculcado para entregarlo a las autoridades de otro Estado que el del lugar de aterrizaje; incluso con el consentimiento del inculcado o de las autoridades del lugar de aterrizaje, si la legislación del Estado del lugar de aterrizaje castiga la infracción cometida.

PROYECTO DE CONVENIO SOBRE JURISDICCION EN LOS CASOS DE --  
CRIMENES COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES. Propuesto por  
el Sr. F. K. MOURSI en el año de 1955.

**CAMPO DE APLICACION DEL CONVENI:**

La jurisdicción de todo Estado sobre los crímenes cometidos a bordo de las aeronaves es la definida y limitada por el presente convenio, sin embargo, ninguna de las disposiciones del mismo impedirá a las partes en el presente, el celebrar -- otros acuerdos, o aplicar otros acuerdos actualmente en vigor, sobre la competencia para enjuiciar y condenar en materia criminal, siempre que tales acuerdos solamente afecten a las partes de los mismos.

**JURISDICCION TERRITORIAL:**

Todo Estado tiene jurisdicción sobre los crímenes cometidos a bordo de cualquier aeronave dentro de su territorio incluso en aguas territoriales.

**NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES:**

Todo Estado tiene jurisdicción sobre los crímenes cometidos



dos a bordo de cualquier aeronave que ostente su nacionalidad, cualquiera que sea el lugar donde se encuentre.

**PRIMER LUGAR DE ATERRIZAJE Y ULTIMO DE PARTIDA:**

Todo Estado tiene jurisdicción sobre los crímenes cometidos a bordo de cualquier aeronave fuera de su territorio si el siguiente lugar de aterrizaje o el último punto de partida de la aeronave se encuentra dentro de su territorio.

**PERSONALIDAD ACTIVA:**

Todo Estado tiene jurisdicción sobre los crímenes cometidos a bordo de cualquier aeronave fuera de su territorio si la persona que haya perpetrado dicho crimen es nacional de tal Estado.

**UNIVERSALIDAD:**

Todo Estado tiene jurisdicción sobre los crímenes cometidos a bordo de cualquier aeronave fuera de su territorio por un extranjero, si tales crímenes constituyen piratería de acuerdo con el derecho internacional.

**PROTECCION:**

Todo Estado tiene jurisdicción sobre los crímenes cometidos a bordo de cualquier aeronave fuera de su territorio por un extranjero contra la seguridad, integridad territorial o independencia política de dicho Estado, a condición de que el acto u omisión que constituya el crimen no se haya llevado a cabo en el ejercicio de un derecho concedido al extranjero por la ley del lugar donde se perpetró.

**ARRESTO O DETENCION:**

Las autoridades del Estado de primer aterrizaje tomarán normalmente todas las medidas necesarias para arrestar al delincuente. Dicho Estado conservará detenido al delincuente hasta que sea objeto de extradición al Estado competente de acuerdo con las disposiciones del convenio.

**NOTIFICACION DE ARRESTO:**

Las autoridades del Estado que haya llevado a cabo el arresto lo notificarán sin demora alguna a las autoridades competentes de los demás Estados que puedan tener jurisdicción de acuerdo con el convenio.

**INVESTIGACION Y PRUEBAS:**

Las autoridades del Estado de primer aterrizaje llevarán a cabo todas las investigaciones necesarias relacionadas con los delitos, así como la obtención y aportación de pruebas incluso el embargo y, si procede, la entrega de los objetos relacionados con el delito.

**PRIORIDADES:**

Al ejercer la jurisdicción de acuerdo con el presente convenio, se aplicarán las siguientes reglas:

Sobre territorio soberano y aguas territoriales. El Estado subyacente tendrá el primer derecho a ejercitar su jurisdicción.

Sobre la superficie en territorio soberano y aguas territoriales el Estado subyacente tendrá el primer derecho a ejercitar su jurisdicción.

Sobre alta mar y territorio no sometidos a soberanías, el -

Estado del pabellón tendrá el primer derecho a ejercitar su jurisdicción.

Sobre zonas contiguas. El Estado litoral cuyas aguas territoriales sean adyacentes a dicha zona tendrá el primer derecho a ejercitar su jurisdicción sobre los delitos contra la jurisdicción y el control de dicho Estado reconocidos por el derecho internacional.

Crímenes sobre lugar no determinado. En la ausencia de pruebas sobre el lugar donde se cometió el crimen el primer derecho a ejercitar jurisdicción corresponderá al Estado del pabellón.

Si el Estado que tenga el primer derecho decida no ejercitar su jurisdicción, lo notificará tan pronto como sea posible a las autoridades del Estado que haya realizado el arresto y a los Estados que tengan derechos concurrentes por lo que se refiere a la jurisdicción competente.

Las autoridades del Estado que tenga el primer derecho para ejercitar la jurisdicción deberán dar curso favorable a toda petición por parte de las autoridades de otro Estado contratante que tenga jurisdicción concurrente, al efecto de que renuncie a sus derechos en aquellos casos en que el otro Estado considere que tal renuncia es de importancia para el mismo.

El Estado que haya efectuado la detención después de haber recibido una contestación del Estado que tenga el primer derecho en el sentido de que se abstiene de intervenir o después de haber transcurrido un mes a partir de la notificación, deberá extraditar el delincuente al primer Estado contratante que pida la extradición y que tenga jurisdicción de acuerdo con el presente.

## NO EXTRADICION DE LOS NACIONALES:

Si el delincuente es un nacional del Estado donde se haya-realizado el arresto, y este Estado se niega a entregarlo por-razones de política nacional, deberá enjuiciarlo en su propio-territorio de acuerdo con su propia ley.

## DELITOS DE CARACTER DISCIPLINARIOS:

El Estado del pabellón tendrá derecho a ejercitar su jurisdicción exclusiva por lo que se refiere a los delitos contra -la disciplina, incluso aquellos castigados por la ley del Estado del pabellón, pero no por la ley del Estado subyacente.

## DOBLE CONDENA:

El ejercitar su jurisdicción de acuerdo con el presente -- convenio, ningún Estado podrá enjuiciar y condepar a un extranjero si se ha probado que ésta fué enjuiciado en otro Estado -por un crimen que exigía la aportación de pruebas fundamentalmente sobre las mismas acciones u omisiones, y fué absuelto sobre la cuestión de fondo o condenado, y sufrió dicha condena.

## PRINCIPIOS QUE INFORMAN UN CONVENIO EN MATERIA DE JURISDICCION CRIMINAL SOBRE AERONAVES. propuesto por el Sr. J. P. HONING en el año de 1956.

Se debería incluir al empezar un número de definiciones, - como aeronave, espacio aéreo etc. que estén de acuerdo con el Convenio de Chicago. Todos los actos punibles de acuerdo con - las leyes de los Estados contratantes serán considerados como-crímenes y delitos.

Los crímenes y delitos cometidos a bordo de una aeronave -

en vuelo, se registrarán por las leyes del Estado de nacionalidad de la aeronave, y los delincuentes estarán sometidos a la jurisdicción de dicho Estado.

Sin embargo, en el caso de crímenes y delitos que pongan en peligro el orden público y la seguridad del Estado sobrevolado, se aplicará la ley de dicho Estado quedando sometido el delincuente a la jurisdicción del mismo. El Estado sobrevolado tendrá también jurisdicción en el caso de incumplimiento de sus reglamentos de tránsito aéreo.

El procedimiento a observar será aquél por el que se rijan el tribunal que entienda de la causa.

El Estado donde aterrice la aeronave deberá detener a la persona que haya cometido el delito, y si así lo solicita el Estado que tenga jurisdicción sobre la misma, ponerla a disposición de dicho Estado.

Toda persona declarada convicta de acuerdo con las disposiciones del presente convenio no podrá ser enjuiciada de nuevo por el mismo delito.

Se deberá estipular que el convenio se aplicará única e exclusivamente a aeronaves civiles.

PROYECTO DE CONVENIO SOBRE DELITOS COMETIDOS A BORDO DE AERONAVES. Propuesta por el profesor P. CHAUVEAU en el año de 1957.

Se aplicará la ley del país de nacionalidad de la aeronave y los tribunales de tal país serán competentes por lo que se refiere a la definición y castigo de los delitos cometidos a

bordo de las aeronaves durante el movimiento de las mismas.

Sin embargo la ley del país subyacente se aplicará concurrentemente y los tribunales del tal país tendrán jurisdicción concurrente por lo que se refiere al castigo de los actos cometidos a bordo de las aeronaves en vuelo, si tales actos tuvieron lugar durante el vuelo sobre dicho país y son de tal naturaleza que alteren su orden público, ya sea por daños causados a la propiedad, intereses o personas en tierra, o porque impliquen violación de reglamentos especiales en vigor en tales países.

En caso de conflicto entre las jurisdicciones de los países mencionados en los artículos precedentes, será ejercida la jurisdicción por los tribunales del Estado que haya iniciado primero el procedimiento o que haya manifestado su intención de iniciarlo.

Los tribunales de la nacionalidad del autor o de la víctima del acto punible también tendrán jurisdicción para castigar tal acto, independientemente del lugar donde el mismo es realizado. pero dicha jurisdicción solamente será subsidiaria y tendrá efecto si no se han iniciado los procedimientos ante los tribunales a que hacen referencia los apartados primero y segundo.

Los actos que afecten la seguridad del Estado o cualquiera de sus intereses esenciales en materia de aduanas, fiscal o económica serán de la jurisdicción de los tribunales de tal Es

tado, independientemente del lugar donde tales actos se hayan cometido.

Ningún procedimiento podrá tener lugar si el autor de los actos imputados prueba que ha sido juzgado en otro país y, si ha sido declarado convicto, que ha sufrido su castigo, que éste ha prescrito o que ha sido perdonado.

PROYECTO DE CONVENIO SOBRE DELITOS COMETIDOS A BORDO DE AERONAVES CIVILES. Propuesto por el profesor A. MEYER en el año de 1957.

Las infracciones cometidas a bordo de una aeronave civil, donde quiera que se encuentre por pasajeros contra los reglamentos internos de a bordo, así como todas las infracciones cometidas por los miembros de la tripulación contra la disciplina, son de la competencia del Estado de nacionalidad de la aeronave.

Independientemente de todas las demás jurisdicciones reconocidas por las leyes penales nacionales de los Estados, y a reserva de lo previsto en el artículo 12 del Convenio de Chicago de la Aviación Civil Internacional sobre delitos cometidos por aeronaves civiles contra los reglamentos aplicables a los vuelos y las maniobras, la jurisdicción por delitos cometidos a bordo de aeronaves civiles contra las leyes penales y las disposiciones penales de las leyes sobre navegación aérea, queda reglamentada en la siguiente forma:

Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves civiles -- que se encuentren en territorio no sometidos a soberanías, particularmente sobre alta mar, están sometidas a la jurisdicción

dicción y a las leyes del Estado de nacionalidad de la - -  
aeronave.

Las infracciones de derecho común cometidas a bordo de aeronaves civiles que vuelen sobre un territorio de un Estado están sometidas a la jurisdicción y a las leyes de tal Estado, a excepción de los casos mencionados en el párrafo siguiente:

Las infracciones de derecho común cometidas a bordo de aeronaves civiles en vuelos sobre el territorio de un Estado de la nacionalidad de la aeronave.

Si no ha sido posible fijar el lugar donde se encontraba - la aeronave en el momento en que se cometió la infracción - a bordo.

Si la autoridad competente del Estado en cuyo espacio aé-- reo se ha cometido la infracción decide dentro de un plazo apropiado (a determinar) el no asumir la jurisdicción.

Las infracciones de derecho común cometidas a bordo de una aeronave civil que se encuentre en tierra en un Estado extranjero están sometidas la jurisdicción y a las leyes de tal Estado.

Toda persona juzgada en virtud de las disposiciones del -- convenio no podrá ser juzgada una segunda vez por la misma infracción.

Si se ha cometido una infracción a bordo de una aeronave - civil, el comandante de la aeronave deberá iniciar hasta que - no llegue la autoridad competente las actuaciones de encuesta - que no permitan retrasos, si es necesario hacer detener provi- sionalmente los presuntos autores, cachear a los pasajeros y a los miembros de la tripulación y embargar los objetos que pue- dan servir de prueba. Después del aterrizaje solicitará la ayu



da de las autoridades policíacas.

Las autoridades de policía del Estado donde haya aterrizado una aeronave civil después de perpetrarse una infracción a bordo, deberán si es necesario proceder a la detención del delincuente y a realizar todas las medidas urgentes necesarias a la encuesta preliminar, como el interrogatorio de testigos y el embargo de los objetos relacionados con la infracción.

PRINCIPIOS QUE INFORMAN UN PROYECTO DE CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS A LA COMPETENCIA PENAL EN MATERIA DE CRIMINES Y DE DELITOS COMETIDOS A BORDO DE AERONAVES EN VUELOS INTERNACIONALES. Propuesto por el profesor F. SCHAEERER en el año de 1957.

La primera disposición debería estar consagrada a las definiciones indispensables para la interpretación correcta y la aplicación del convenio. Estas definiciones deberían inspirarse en los reconocidos principios y la terminología del Convenio de Chicago de 1944 y se trataría de éste modo de dar un sentido jurídico perfectamente preciso, excluyendo toda confusión a las expresiones usadas en el convenio.

La ley aplicable debería determinarse por una disposición que diga lo siguiente:

Los crímenes y delitos cometidos a bordo de una aeronave sobre el territorio de un Estado están sometidos a las leyes y a la jurisdicción de dicho Estado.

Los crímenes y delitos cometidos a bordo de una aeronave sobre el territorio de un Estado están sometidos a las leyes y a la jurisdicción del Estado del pabellón.

Cuando sea imposible determinar el lugar donde se encontraba la aeronave en el momento en que se cometió el acto a bordo.

Cuando el Estado en el espacio atmosférico donde se ha cometido el crimen renuncie a ejercer su derecho de jurisdicción.

Los crímenes y delitos cometidos a bordo de una aeronave - sobre alta mar o territorios que no pertenezcan a ningún Estado están igualmente sometidos a las leyes y a la jurisdicción del Estado del pabellón.

Por lo que se refiere al procedimiento aplicable éste se - registrará por la ley del tribunal al que la cláusula anterior atribuye la competencia.

Será necesario dejar a la libre apreciación del Estado nacional el juzgar en que medida desea hacer su jurisdicción. Si un crimen o un delito se ha cometido a bordo de una aeronave - extranjera sobre el Estado sobrevolado o a bordo de una aeronave de este Estado sobre un Estado extranjero, las autoridades competentes pueden renunciar a iniciar la persecución criminal.

El comandante de aeronave debería gozar de ciertos poderes judiciales "si se ha cometido un crimen o delito a bordo, el - comandante de la aeronave debe obtener y conservar las pruebas, debe realizar hasta que llegue la autoridad competente, los actos y hechos que no pueden ser retrasados, si es necesario detener provisionalmente a los sospechosos, cachear a los pasajeros y a los miembros de la tripulación y embargar los objetos que puedan servir de prueba".

Una disposición debería garantizar la observación de los - derechos y del procedimiento normal en materia de extradición.

"Si la aeronave aterriza en el extranjero después de comprobarse los hechos, el Estado del lugar de aterrizaje mientras no invoque su derechos de jurisdicción, pondrá al acusado a la disposición del Estado al que la cláusula relativa atribuye competencia, conforme a la legislación nacional sobre extradición a los Estados extranjeros".

Toda persona juzgada en virtud de las disposiciones del convenio no podrá serlo una segunda vez por el mismo crimen o el mismo delito.

No obstante que el convenio debe ser de aplicación para aeronaves civiles, conforme al Convenio base de Chicago de 1944, sin embargo, los Estados podrían en el momento de la firma, del depósito o de las ratificaciones o de su adhesión al convenio, reservarse los derechos de perseguir los crímenes y delitos cometidos a bordo de las aeronaves de Estado". En efecto podría suceder que fuese necesario el preveer para las aeronaves de Estado un régimen especial diferente del de las otras aeronaves.

PRINCIPIOS QUE INFORMAN UN PROYECTO DE CONVENIO SOBRE DELITOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES EN VUELO. Propuesto por el profesor B. ZLATARIO en el año de 1957.

La infracción cometida a bordo de una aeronave en vuelo será considerada siempre como si hubiere o hubiese sido realizada con el Estado a que pertenezca la aeronave.

Las reglas nacionales sobre los límites de aplicación de la ley penal nacional, así como las reglas nacionales sobre la

jurisdicción en materia penal no quedarán afectadas por el convenio.

Se preverá una jurisdicción subsidiaria del Estado donde - la aeronave haya aterrizado después de perpetrarse la infrac--  
ción.

En el caso de jurisdicción subsidiaria del Estado de ate--  
rrizaje, la demanda del comandante de la aeronave al efecto de  
las persecuciones será considerada como demanda de extradición  
en los casos de urgencia.

El comandante de la aeronave en el caso de una infracción--  
cometida a bordo de la aeronave, tiene todos los poderes que se  
le conceden en el Estado del pabellón a los órganos encargados  
de las encuestas en materia criminal.

2.- RELACION DE LAS LABORES REALIZADAS EN LA ORGANIZACION DE -  
AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, Y LA DECISION DEL SUBCOMITE--  
EN GINEBRA SOBRE EL ESTUDIO DE LOS ASPECTOS PENALES.

COMITE JURIDICO VI PERIODO DE SESIONES, JUNIO DE 1950.

Se designó al licenciado ENRIQUE M. LOAEZA jurisconsulto -  
Mexicano, para que informara sobre el problema de la condición  
jurídica de la aeronave, y adujo:

se necesita una definición clara de lo que se entiende por  
condición jurídica de la aeronave.

debe establecerse una definición y una delimitación median  
te la unificación internacional de las disposiciones, de las -  
diversas relaciones entre la aeronave y el Estado de matrícua--  
la, con otros Estados, de las partes que tengan derechos sobre

la aeronave; las partes que se encuentren a bordo y otras partes.

IX PERIODO DE SESIONES AGOSTO-SEPTIEMBRE DE 1953.

Se analizaron los debates celebrados durante la conferencia de Lucerna de la Asociación de derechos internacional de 1952.

X PERIODO DE SESIONES EN MONTREAL, CANADA, SEPTIEMBRE DE 1954.

Las clases de actos que el Comité consideró estudiar fueron:

Actos considerados como crímenes de acuerdo con la Ley del Estado de matrícula de la aeronave y la del Estado donde el acto tuviese lugar.

Actos considerados como crímenes por la ley de uno de los Estados mencionados.

Actos para los que se exige una licencia por las leyes de uno o ambos de los Estados, tales como venta y servicio de bebidas alcohólicas, venta y servicio de alimentos, transporte de armas de fuego, transporte y uso de diversos tipos de drogas y medicinas.

Actos considerados como cuasi delitos de acuerdo con la ley de uno o ambos Estados.

INFORME DEL SUBCOMITE EN GINEBRA, SEPTIEMBRE DE 1956.

En su primera sesión plenaria celebrada en Ginebra del 3 al 13 de septiembre de 1956, se decidió limitar su estudio a -

los aspectos criminales, a los actos que son delitos de acuerdo con la ley del Estado de matrícula de la aeronave y la ley del Estado en donde ocurra el acto. Actos que son crímenes de acuerdo con las leyes únicamente de uno de los Estados. Actos para los que se necesita una licencia de acuerdo con las leyes de cualquiera de los Estados mencionados, como son la venta y servicio de bebidas alcohólicas, la venta y servicio de alimentos, el transporte de armas de fuego, el transporte y uso de diversos tipos de drogas y medicinas.

El subcomité consideró entre otros aspectos, que por el momento su estudio debía comprender todas las infracciones castigadas por el derecho penal, sin hacer una distinción entre delitos y faltas. Consideró además la necesidad de su estudio, por que una de las características de la aviación es que las aeronaves vuelen sobre alta mar o sobre regiones no sometidas a soberanía.

Además teniendo en cuenta la gran velocidad de las aeronaves y la altitud que alcanzan, así como otros factores como son las condiciones metereológicas y en ciertas partes del mundo, el hecho de que varios Estados puedan ser sobrevolados por las aeronaves en un corto espacio de tiempo, pueden existir casos en que sea imposible determinar el territorio sobre el cual se encontraba la aeronave en el momento de cometerse el crimen a bordo de la misma. por lo tanto, existía la posibilidad de que en tal caso y en ausencia de un sistema internacio-

nalmente reconocido sobre el ejercicio de jurisdicciones nacionales, el delincuente quedase sin castigo, o sin castigar.

Que las competencias jurisdiccionales de los diversos países en materia penal se basan en criterios que son uniformes -- como por ejemplo, la nacionalidad del delincuente, la de la -- víctima, el lugar donde se cometió el delito o la nacionalidad de la aeronave implicada. por consiguiente puede presentarse -- casos en que varios Estados afirmen ser competentes en rela--- ción con el mismo delito; tal conflicto de jurisdicciones po--- dría ser evitado únicamente mediante un acuerdo internacional.

La posibilidad de que el mismo delito pueda ser perseguido en diversos Estados habrá de resultar en ciertos casos en que el delincuente sea condenado más de una vez por la misma in--- fracción.

Se consideró que un Convenio sobre esta materia debería -- aplicarse a toda acción u omisión de una persona a bordo de -- una aeronave que esté sancionada por el derecho penal.

Se opinió ser necesario establecer un sistema de prioridad de jurisdicciones, y que se debía preveer el ejercicio de ciertas facultades por parte del comandante de la aeronave, debiéndose preveer los derechos y obligaciones de las autoridades -- del Estado donde aterrice la aeronave después de perpetrarse -- el delito. Así como el principio de que el delincuente no sea-- sentenciado más de una vez por la misma acción u omisión.

3.- ENCUADRAMIENTO DE LAS FIGURAS DELICTIVAS EN LA AERONAUTICA Y ENSAYOS DE CLASIFICACION.

CLASIFICACION DE FIGURAS DELICTIVAS, HECHO POR EL SEÑOR licenciado ANTONIO FRANCOZ RIGALT, profesor de derecho de la aviación en la Facultad de Derecho en México.

DELITOS COMETIDOS POR EL TRAFICO AEREO.

DAÑOS MATERIALES:

destrucción  
intoxicación  
infección.

DAÑOS MORALES

DAÑOS DE CARACTER MIXTO.

DELITOS COMETIDOS CONTRA EL TRAFICO AEREO.

Atentados contra la seguridad de la ruta y del tráfico.

Delitos de derecho común.

Interrupción de la vía aérea.

preparación de obstáculos a la salida del puerto o estación y en el aterrizaje.

Falsas señales.

PIRATERIA.

INFRACION DE LOS PRECEPTOS DEL ESTATUTO DE LA NAVEGACION AEREA

Carencia de marcas de nacionalidad y de matrícula.

Falta de documentos a bordo.

Vuelos razantes.

Operación de líneas aéreas sin autorización.

ENSAYO HECHO POR EL PROFESOR RAFAEL GAY DE MONTELLA, inspirado en el Código de la Navegación Italiano, concentrando el --



contenido de algunas legislaciones Europeas en materia aeronáutica:

**DELITOS CONTRA LA PERSONALIDAD DEL ESTADO.**

Enrolamiento en aeronave de un Estado de guerra con el Estado Italiano.

Vilipendio del pabellón nacional o de otro emblema por la tripulación de una aeronave encontrándose en el extranjero.

**DELITOS CONTRA LA REGLAMENTACION AEREA INTERNACIONAL.**

Falta de certificado de matrícula.

Falta o caducidad del certificado de navegabilidad y complementarios: de construcción de pruebas en tierra y en aire, de ensayos, de resistencia de materiales e instalaciones o destrucción de los libros de a bordo.

Falta de licencia de los pilotos, mecánicos, etc.

Utilización de la aeronave para funciones que no le son propias dada su categoría, con arreglo a los certificados del registro aeronáutico o destrucción de los libros de a bordo.

Falsa declaración de propiedad y de registro de nacionalidad de las marcas de nacionalidad, declaración falsa de la calidad de propietario.

Tripular la aeronave sobre zonas prohibidas. (Código del Aire Brasileño).

Falta de reinscripción de un aparato dejando que un tercero lo utilice o que ese tercero le haya sido retirado el permiso, o que se dedique a la enseñanza de la aviación, que se construyan puertos aéreos sin permiso, o que se construya una empresa para viajes aéreos (Legislación Alemana).

**DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL ESTADO.**

Vuelo sobre zonas prohibidas, espionaje realizado sobre fortificaciones, obras de defensa, arsenales, puertos militares.

Vuelo en zonas prohibidas desde que se dé cuenta de ello -

el piloto, estando obligado a aterrizar en el aerodromo -- más próximo.

piratería.

Suministro de aeronaves al enemigo.

DELITOS CONTRA LA POLICIA DE A BORDO DE LAS AERONAVES.

Deserción de la aeronave, desobediencia al superior por -- parte de los componentes de la tripulación, y abandono de la aeronave en peligro por parte del comandante y por parte de la tripulación.

Embarque de armas, municiones o personas con fines de contrabando y otros delitos.

Delitos contra el principio de autoridad de a bordo; motín y complot para atentar contra la vida de los jefes, contra su libertad, incolumidad personal y ejercicio de poderes.

DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACION.

Colocación de señales ordinarias de navegación en forma -- clandestina o la remoción o el cambio de tales señales; o la omisión de ellas. La falta de socorro; la usurpación -- del mando de la aeronave, el abandono del puesto de mando, la embriaguez, el sueño durante el servicio, con los agravantes de ir seguidos de desastre aviatorio.

DELITOS CONTRA LA FE PUBLICA EN MATERIA AERONAUTICA.

Falsedades cometidas en los documentos de a bordo para con seguir una ventaja o para causar daños a terceros, el uso de tales documentos para lograr los de propiedad de la aeronave.

Los usos indebidos de bandera y de marcas de nacionalidad y de falsas contraseñas.

De nombre falso para la construcción de una aeronave, de do cumentos de trabajo marítimo o aeronáutico.

DELITOS CONTRA LA PROPIEDAD DE LA AERONAVE.

Apoderamiento de una aeronave, clandestinamente o por me-- dios fraudulentos.

El apoderamiento colectivo de una aeronave.

Los daños causados a la aeronave por pasajero o por la tripulación; los daños causados al cargamento, accesorios e instalaciones de a bordo.

La apropiación del dinero tomando a préstamo por la aeronave, la apropiación indebida de los restos de la aeronave destruida por accidente.

El empleo de la aeronave para fines no autorizados.

El apoderamiento de la aeronave perdida.

El hurto cometido a bordo.

#### DELITOS CONTRA LAS PERSONAS.

Atentado o la muerte de un superior en el cumplimiento de sus funciones, las lesiones a aquél en iguales circunstancias.

El abuso de autoridad sobre personas arrestadas o detenidas embarcadas en la aeronave.

El desembarque y abandono arbitrario de personas.

El abandono de componentes de la tripulación, enfermos o heridos.

La falta de asistencia o de intento de salvamento.

El negarse a suministrar víveres a personas viajeras.

#### DELITOS CONTRA LAS COSAS.

Violar intencionalmente las prescripciones legales o las reglas establecidas de la circulación poniendo concientemente en peligro la persona y los bienes de terceros en la superficie, considerándose el delito de menos gravedad si hubiese obrado por simple negligencia.

CONSIDERACIONES HECHAS POR EL profesor Argentino AGUSTIN RODRIGUEZ JURADO Jr. EN RELACION CON LOS DELITOS AERONAUTICOS.

Evidentemente no se trata de analizar si un homicidio, un robo o un contrabando realizado en una aeronave, o por medio de ella, adquiere características tan peculiares como para con

siderarlos como delitos aeronáuticos; a lo sumo la aeronave como lugar o medio para la consumación del delito será en tales casos un elemento más a considerar por el Juzgador, pero no adquiere suficiente entidad científica para elevarlos a la categoría de delitos especiales o para justificar una legislación especial al respecto. Existen en cambio otras figuras nacidas como consecuencia de la actividad aeronáutica, y que sólo por ella y por sus características especiales pueden tipificarse como reales "delitos aeronáuticos". Tales son los que reprimen la conducción de aeronaves sin títulos habilitantes o las violaciones de rutas o fronteras aéreas.

El fundamento esencial de los delitos aeronáuticos está dado justamente por el hecho técnico y por el elemento penológico. Por lo tanto, la correcta tipificación y calificación de un delito aeronáutico sólo puede lograrse a través de la suma de conocimientos que aportan el derecho aeronáutico y el derecho penal.

El mismo autor, siguiendo al Código Aeronáutico Argentino, señala la existencia de los siguientes delitos:

#### AUSENCIA DE TITULOS HABILITANTES.

Se reprime la operación aeronáutica sin los títulos habilitantes necesarios para realizarla, fijando la pena para quienes estén incurso en tales delitos de uno o cuatro años de prisión, elevándose la sanción para el conductor de la aeronave si resultare la muerte de alguna persona. (entendiéndose por título habilitante poseer los certificados de matriculación y navegabilidad).

También se sanciona al funcionario que por no comprobar debidamente las condiciones del conductor, expidiere el certificado habilitante sin que realmente concurren condi-

ciones necesarias en el que lo solicita, agregándose como asimismo el funcionario a cargo del control de los vuelos que permitiera la realización del mismo en las condiciones de contravención antedicha. Siendo el bien jurídico protegido la circulación aérea y los terceros en la superficie.

#### VIOLACION DE FRONTERA.

Se sanciona al que clandestinamente atravezare la frontera por lugares distintos de los establecidos por la autoridad competente o se desviare de las rutas aéreas prefijadas para entrar y salir del país. Evidentemente, cuando la desviación de la ruta o aerovía de entrada o salida se produce por causas de fuerza mayor o de seguridad del vuelo de la aeronave con que se opera, no procede considerar que se ha cometido el delito.

#### VUELO SOBRE ZONAS PROHIBIDAS.

Se sanciona al que vuele clandestinamente sobre zonas prohibidas, la clandestinidad implica ocultamiento malicioso (elimina del caso, la operación de emergencia). La zona prohibida tiene su razón en el orden militar y de seguridad pública; existiendo la duda si cabe aplicar la norma de los que vuelen por debajo de la altura permitida, ya que al hacerlo está en juego la seguridad pública.

#### DENEGACION DE ASISTENCIA Y SALVAMENTO.

El comandante de una aeronave en vuelo estará obligado a prestar los siguientes socorros:  
Asistencia a otras aeronaves en vuelo que se encuentren en situación de inminente peligro.  
Salvamento de las personas que estén en peligro como consecuencia de averías sufridas por la aeronave que las transportaba.

Lo anterior está sancionado penalmente, sin embargo no incrimina la denegación de búsqueda de la aeronave, y deja fuera de toda sanción a los propietarios y explotadores de ella, y al referirse solamente al comandante, denominación que corresponde a una jerarquía de la aviación comercial, y que no corresponde al piloto de aeronaves efectuadas a servicios particulares o de cualquier otra índole que no implique actividad comercial.

#### AMPLIACION DE LA RESPONSABILIDAD PENAL A OTRAS PERSONAS (Propietario de la aeronave).

La Ley de Navegación aérea amplía la responsabilidad a - -

otras personas que, conforme al Código penal, no serían estrictamente autores para ciertos delitos determinados. Se trata de la responsabilidad penal del propietario o arrendatario de la aeronave.

En algunos hechos pensados por la Ley de Navegación Aérea el propietario de la aeronave puede considerarse como autor -- del delito, siguiendo los mismos principios del código penal; -- como por ejemplo: citaremos cuando un propietario hiciere navegar la aeronave con marcas de matrícula falsas, con las marcas distintivas de las aeronaves públicas, sin obtener los certificados de matrícula y de navegabilidad o si éstos no se encontraren vigentes.

Hay otros casos en que a pesar de que el propietario no -- sea el autor directo, la ley le impone una obligación precisa de control sobre su aeronave y los sanciona. Así, si la aeronave transportase objetos prohibidos por la ordenanza de aduanas caerá en comiso, pena que recae directamente sobre su propietario.

En otros artículos la ley castiga como el autor, al propietario o al comandante de la aeronave, cuando la ley así lo expresa, no significa que entrega al arbitrio del juez castigar a uno o al otro; toda disposición que impone una, debe entenderse relacionada con las normas sobre responsabilidad que fija el código penal; por lo cual no se podría castigar al propietario que no participa en ninguna forma en el hecho punible.

quedando éste absolutamente fuera de su control; por ejemplo, - al penar la ley al capitán, al propietario o a ambos, si la -- aeronave volare de manera que pueda causar peligros innecesarios a personas o cosas, el Juez sólo podrá castigar al propietario cuando le incumba responsabilidad en el hecho mismo, en cualquiera de las formas en que pueda participar, siguiendo -- las reglas del código penal, pero no está facultado para sancionarlo, si el hecho es imputable exclusivamente al capitán o piloto y ha escapado totalmente al control directo del dueño.

#### DELITO GENERICO DE VUELO PELIGROSO.

Se considera como autores del delito de vuelo peligroso, - al capitán de la aeronave, AL PROPIETARIO o a ambos, si la aeronave está arrendada, la responsabilidad del propietario recae sobre el arrendador; el capitán de la aeronave será sólo - responsable cuando a él únicamente le fuere imputable el hecho. El propietario será el sólo responsable cuando a él fuere imputable y no al capitán, por ejemplo, cuando la aeronave es dirigida por el propietario desde tierra y la maniobra o dirección peligrosa es de exclusiva responsabilidad suya.

Los elementos esenciales de este delito son:

Que la aeronave vuele de manera de causar peligro a personas o cosas.

Que estos peligros puedan ser causados a personas o cosas a bordo de la aeronave o en la superficie.

La palabra peligro, significa la inminencia o posibilidad grave de daño a las personas o cosas.

Se excluye el peligro al piloto o capitán de la aeronave, -- si el fuere el único autor del delito, ya que si no está pe nado el daño asimismo, menos puede estarlo el peligro de -- causarle daño.

El peligro está constituido por maniobras o modalidades en la dirección del vuelo que implica imprudencia del piloto o del capitán.

Deberá entenderse, para calificar el peligro a la clase y -- potencia de la aeronave, la altura del vuelo, la categoría del servicio aéreo (si es aeronave de turismo o comercial -- de transporte de carga o pasajeros), las condiciones de -- tiempo y lugar en que se efectúa la maniobra y demás factores relativos a cada caso.

Al hablar de peligros "innecesarios", se excluyen los que -- se estimen necesarios para la conducción de la aeronave y -- para salvarla en un caso fortuito o de fuerza mayor.

Que la forma de causar peligros innecesarios no sea ninguna de las que expresamente están penadas por otros artículos -- de la ley.

siguiendo con las figuras delictivas de la Ley de Navega---  
ción Aérea, encontramos los siguientes delitos a estudio:

#### DELITOS DE VUELOS ACROBATICOS. (zonas pobladas).

Son elementos de este delito:

Que sea vuelo acrobático, es decir, que suponga actos o maniobras no usuales para la conducción del avión. El diccionario de la O.A.C.I. lo define como "maniobras realizadas -- intencionalmente con una aeronave, que implican cambios -- bruscos en su posición o una posición o variación de velocidades anormales".

Que éstos vuelos acrobáticos sean realizados con evolucio-- nes o maniobras peligrosas.

Que también se efectuen con evoluciones inútiles para la -- buena conducción del aparato.

Que se lleven a cabo sobre partes pobladas, es decir, sobre agrupaciones de viviendas, constituyan o no ciudades o pue blos.



Son castigados por éste delito los que directamente efectúan el vuelo acrobático en tales condiciones, esto supone que el autor tenga la dirección o control del aparato mismo y realice las maniobras.

#### DELITO DE VUELOS BAJOS.

Son elementos de este delito:

Que la aeronave vuele sobre ciudades o pueblos, se exige - que la agrupación de viviendas constituya una ciudad o pueblo; este requisito sólo lo poseen los centros o agrupaciones de poblaciones que figuren como ciudades o pueblos en las divisiones políticas o administrativas o en los mapas reconocidos oficialmente.

Que la aeronave vuele a una altura tal, que no le permita aterrizar fuera de poblados o en un aerodromo, suponiendo el caso de descompostura de los medios de propulsión. La referencia a la descompostura de los medios de propulsión no excluye que este delito pueda ser cometido en una aeronave sin motor.

Si hubiere un capitán a cargo de la dirección superior de la aeronave y un piloto que lleva el manejo material del aparato, deberá atenderse a que dé ordenes el capitán, si éste dispone la maniobra para el vuelo, él será considerado como autor de la infracción, ya que el piloto no podría desconocer esta orden. Si el piloto efectúa el vuelo contra lo dispuesto por el capitán, él será quien incurra en la responsabilidad como autor.

#### DELITO DE ARROJAR OBJETOS DESDE UNA AERONAVE.

##### CONDICIONES:

Que se trate de objetos (más de uno) susceptibles de causar daños en la superficie.

Que sean arrojados desde una aeronave en vuelo.

Que se efectúe el hecho sobre un lugar donde el objeto pueda producir un daño (así arrojar una tonelada de peso sobre alta mar, no es un delito).

Que no se trate de echazón, en conformidad a las reglas generales, y aceptadas legalmente.

se excluye el alijamiento de líquidos y arena fina, los --

que son considerados generalmente como no susceptibles de causar daños; una excepción sería el combustible líquido sobre un lugar donde pudiera inflamarse.

No es elemento del delito el que se produzca el daño.

Está penado el que arroja los objetos, pudiendo ser cualquiera persona de la tripulación, pasajero u otro a bordo del avión.

En caso de echazón, sólo está autorizado para ordenarla el capitán, por consiguiente la echazón no dispuesta por el capitán si es susceptible de causar daño.

#### DELITO DE SABOTAJE.

##### Elementos:

Que se ponga en peligro la vida humana.

puede referirse a personas a bordo de la aeronave o a personas en la superficie.

La acción debe realizarse por alguno de los medios: estropeando o dejando inservible o sin seguridad a una aeronave, o trastornando de propósito el viaje por medio de falsas señales o por cualquier otro medio.

Debe existir dolo específico, es decir, la intención de poner en peligro la vida humana por medio de alguno de los hechos mencionados. Así, si se estropea o daña una aeronave ignorándose que va a ser puesta en vuelo, creyendo el autor que se trata de un avión desmantelado o dejado fuera de uso, o si se trata de un funcionario de control de tránsito aéreo que trastorna el viaje por un simple error o equivocación, no existe el dolo, la intención positiva de poner en peligro la vida humana.

La tentativa del delito es castigada en la Ley de Navegación Aérea que nos ocupamos, con la misma pena que el delito consumado. Habrá tentativa cuando exista principio de ejecución del delito y hechos directos faltando uno o más para su

complemento. Estos hechos deben ir dirigidos a algunas de las maniobras o formas de dejar sin seguridad a una aeronave o a trastornar peligrosamente el viaje de ella, por ejemplo, un empleado de control del tránsito aéreo pretende trastornar intencionalmente el viaje de una aeronave para ponerla en peligro de accidente y dá las comunicaciones de radio o por radio al capitán, pero es sorprendido, y la autoridad para evitar daños, dá contraseñal.

**DELITO IMPRUDENCIAL.**

Que los hechos se deban a imprudencia temeraria, negligencia grave o ingnorancia inexcusable en la conducción del aparato, y no a intención dolosa ni a circunstancias fortuítas o de fuerza mayor.

**4.- ESTUDIO COMPARATIVO DE LOS DIVERSOS DELITOS CON MOTIVO DE LA ACTIVIDAD AERONAUTICA, EN LAS LEGISLACIONES LATINOAMERICANAS.**

solamente los códigos de las repúblicas de ARGENTINA, PARAGUAY y CHILE, incluyen en sus disposiciones, tipos delictivos con motivo del hecho técnico de la aviación civil.

Los demás países latinoamericanos, incluyendo desde luego nuestro país o sea MEXICO, contemplan las infracciones aeronáuticas desde el punto de vista del derecho penal administrativo, mediante correcciones disciplinarias, y no se viola el artículo 21 Constitucional, ya que las autoridades administrativas imponen sanciones de carácter administrativo "DERECHO DISCIPLINARIO" y así la tipificación no es necesaria.

## ESTUDIO COMPARATIVO:

## FALTA DE TITULO HABILITANTE.

Los códigos Argentino y Paraguayo, aquél en el artículo -- 194 inciso 1, y éste en el artículo 162 inciso 1, reprimen la conducta del que "condujere una aeronave inhabilitada por no reunir los requisitos mínimos de seguridad.

Los códigos Argentino, Paraguayo y Chileno, tipifican como delito el hecho de hacer volar una aeronave sin certificado de navegabilidad, artículo 59 de la Ley Chilena (se critica que - debe entenderse como posible sujeto activo del delito, no sólo el propietario de la aeronave, sino al piloto o comandante de la misma). El bien jurídico protegido en este delito se halla conformado por la seguridad en vuelo, y una eventual seguridad de los terceros en la superficie. El Código Argentino castiga este delito con prisión de uno a cuatro años; el Código paraguayo con prisión de uno a tres años y la Ley Chilena impone multa y prisión en su grado medio o máximo; y los dos primeros códigos agravan la pena en caso de muerte de alguna persona, - elevándola de dos a diez años.

## VUELO A ZONAS PROHIBIDAS.

Los Códigos a que nos referimos, o sea el Argentino, paraguayo y Chileno tipifican como delitos el "vuelo sobre zonas - prohibidas", entendiéndose éstas como aquellos lugares del territorio en los que, por zonas de seguridad pública, de orden militar o por alguna otra causa importante a juicio de aquella,

es prohibido el sobrevuelo o aterrizaje de aeronaves. En la -- ley de Navegación Aérea de Chile en sus artículos 60, 67 y 68-- los prevee. El Código Argentino en su artículo 196 y el Código paraguayo en su artículo 160. pueden ser responsables, el propietario de la aeronave, el comandante o ambos, o cualquiera -- persona. Este delito protege un bien jurídico que es también -- tutelado por otros eventos punibles extraños a la aeronavega-- ción, la seguridad del Estado. El Código Argentino castiga con prisión de seis meses a tres años; el Paraguay con prisión de tres meses a doce meses y multa; y la Ley Chilena con presidio menor en su grado medio y multa y el comiso de los objetos.

#### BUSQUEDA Y SALVAMENTO.

Entre los códigos Argentino y Paraguayo existe similitud -- en la formulación de los delitos de denegación de búsqueda, -- asistencia y salvamento, y para mejor inteligencia, se debe en -- tender por:

BUSQUEDA.- El conjunto de operaciones dirigidas a estable-- cer el lugar en que se encuentra una aeronave en inminente pe-- ligro o previenen éste último.

SALVAMENTO.- Supone ya la existencia plena del perjuicio, -- y tiende a aminorar en lo posible las consecuencias del si--- niestro.

La legislación Chilena considera que la omisión del soco-- rro por quien tiene la obligación de prestarlo, puede encuadrar -- se en el delito de denegación de auxilio. Son aplicables los ar

títulos 20 al 48 del Decreto Ley No. 221 y 253 del Código Chileno. Del Argentino los artículos 125, 126, 147, 148, 197 y -- 198; y del Código paraguayo los artículos 147 y 148.

El bien jurídico protegido es la seguridad en vuelo, la objetividad es más amplia en orden a los delitos comunes de "abandono de personas", ya que abarca los eventuales daños a las aeronaves.

Por otra parte, la Convención para la Unificación de ciertas reglas relativas a la Asistencia y Salvamento de Aeronaves, y por Aeronaves en el Mar suscripta en Bruselas en el año de -- 1938, establece expresamente en su artículo 2 inciso VI, "que las legislaciones de los países contratantes determinarán las sanciones penales destinadas a asegurar el cumplimiento de la obligación de socorro debiendo comunicarse recíprocamente por vía diplomática los textos respectivos".

ATRAVEZAR LA FRONTERA POR LUGARES DISTINTOS DE LOS ESTABLECIDOS POR LA AUTORIDAD.

Atravesar clandestinamente la frontera por lugares distintos de los establecidos por la autoridad y desviarse de las rutas aéreas prefijadas para entrar o salir del país, constituyen sendas conductas delictivas que los códigos Argentino castiga con prisión de seis meses a dos años; el Paraguay con -- prisión de tres a doce meses artículos 195 y 160 respectivamente.

El bien jurídico protegido, es la seguridad de la Nación.

## TRANSPORTE DE SUSTANCIAS Y OBJETOS PROHIBIDOS.

El que transporte explosivos, municiones de guerra o sustancias inflamables, así como el que autorice o permitiera el transporte. Debiéndose señalar que el delito sólo tiene lugar cuando la aeronave conduzca pasajeros, artículos 160 inciso C. Paraguay. Artículo 59 número 2 de la Ley de Navegación Aérea-Chilena.

Bién jurídico protegido, la seguridad de la Nación, la seguridad en vuelo y los terceros en la superficie.

## CONDUCCION DE LA AERONAVE SIN MARCAS DE MATRICULA O DE NACIONALIDAD.

Se reprime al que conduzca o haga conducir una aeronave -- sin marcas de matrícula o de nacionalidad o cuando dichas marcas sean falsas o falsificadas. Lo prevee el Código Paraguayo en sus artículos 161 inciso b y 56 del decreto Ley No. 221. -- Siendo la prisión de seis meses a dos años. El Código Chileno prevee el caso en su artículo 57.

El bién jurídico tutelado es la seguridad del Estado, que puede verse afectada por el espionaje de una máquina que luego será de difícil o imposible identificación.

Bién jurídico protegido, la seguridad de terceros en la superficie.

## DELITO DE VOLAR BAJO LA ACCION DEL ALCOHOL O DE DROGAS ESTUPEFACIENTES.

previsto por el artículo 71, siendo la pena en su grado mínimo.

Bién jurídico protegido, la seguridad en vuelo y la de los terceros en la superficie.

DELITO DE DESOBEDIENCIA A ORDENES IMPARTIDAS POR EL COMANDANTE.

previsto en el artículo 72 con pena de presidio menor, con el agravante de cancelación y suspensión de la licencia, si el sujeto activo es un tripulante.

Bién jurídico protegido, la seguridad en vuelo.

DELITO DE INFRACCION A LAS NORMAS SOBRE SEGURIDAD DE AERODROMOS. Previsto en el artículo 63 con pena de reclusión o relegación. Bién jurídico protegido, la seguridad en vuelo.

DELITO DE SABOTAJE. Previsto en el artículo 58, pena variable según las consecuencias de la acción. Bien jurídico protegido. La seguridad de la Nación y la de terceros en la superficie.

DELITOS DE REALIZACION DE ESPECTACULOS PUBLICOS EN VUELO, SIN AUTORIZACION. Penalidad en grado mínimo. Bién jurídico protegido, los terceros en la superficie.

DELITO DE VIOLACION AL REGLAMENTO SOBRE LUCES Y SEÑALES. - Este delito lo puede cometer el propietario o encargado del aerodromo privado. El bién jurídico que se protege, es la seguridad en vuelo.

DELITO DE HOMICIDIO Y LESIONES CULPOSAS. previsto en el artículo 65, va contra los terceros en la superficie, siendo ese bién el que se protege.

DELITOS VINCULADOS CON LOS LIBROS DE A BORDO. Artículo 61,



se requiere llevar alguno de los libros, no conservar durante - dos años los mismos.

- 5.- ESTADO COMPARATIVO DEL TEXTO DE MUNICH EN AGOSTO-SEPTIEMBRE DE 1959, CON EL TEXTO DE MONTREAL EN AGOSTO-SEPTIEMBRE DE 1963 DEL COMITE JURIDICO DE LA O.A.C.I. EN RELACION CON LOS PROYECTOS DE CONVENIO SOBRE DELITOS Y CIERTOS OTROS ACTOS - COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES.

Texto del proyecto de convenio  
de MUNICH

Artículo 1

1. El presente convenio se aplica con respecto de los delitos y demás actos a que él mismo se refiere, cuando se cometen o ejecuten por una persona a bordo de una aeronave civil-matriculada en un Estado contratante, mientras la aeronave se halle:

- a) en vuelo en el espacio aéreo de un Estado distinto del de matrícula de la aeronave; o
- b) en vuelo entre dos puntos - de los que uno, al menos esté - situado fuera del Estado de matrícula de la aeronave; o
- c) en vuelo en el espacio aéreo del Estado de matrícula, si tiene lugar un aterrizaje posterior en otro Estado contratante con dicha persona a bordo; o

Texto del proyecto de convenio  
de MONTREAL

Artículo 1

1. El presente convenio se aplicará a: las infracciones a las leyes penales; a los actos que sean o no infracciones, -- puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave y de las personas o bienes en la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo, cuando tales infracciones se cometan o tales actos se ejecuten por una persona a bordo de una aeronave matriculada en un Estado -- contratante, mientras la aeronave se halle:

- a) Sin cambios.
- b) Sin cambios.
- c) En vuelo entre dos puntos - situados en el territorio del Estado de matrícula, si se lleva a cabo un aterrizaje posterior en otro Estado contratante con dicha persona a bordo; o

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

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

3. El presente Convenio no se aplica a las aeronaves del Estado. Se consideran como aeronaves del Estado las empleadas en servicios militares, de aduanas y de policía; sin embargo, el presente convenio se aplica a toda aeronave dedicada al transporte de pasajeros, mercancías o correo por remuneración o alquiler.

#### Artículo 2

A los fines del presente -- Convenio los delitos son in- fracciones punibles por las le- yes penales de todo Estado con- tratante que sea competente de conformidad con el Artículo 3.

#### Artículo 3

1. Independientemente de cual- quier otra jurisdicción aplica- ble, el Estado de matrícula es competente para ejercer juris- dicción sobre los delitos come- tidos a bordo de las aeronaves.

2. La jurisdicción penal del -- Estado en cuyo espacio aéreo -- se cometió el delito, si tal Es- tado no es el de matrícula o -- el de aterrizaje de la aeronave.

d) Sin cambios.

2. A los fines del presente -- Con venio, y a reserva de lo -- previsto en el artículo 5, se -- considera que una aeronave se -- encuentra en vuelo desde que -- se aplica la fuerza motriz pa- -- ra despegar hasta que termina -- el recorrido de aterrizaje.

3. El presente Convenio se a-- plicará solamente a las acrona- ves civiles y no a las acrona- ves de Estado. Se consideran -- aeronaves de Estado las acrona- ves utilizadas en servicios mi- litares, de aduanas y de poli- cía.

#### Suprimido

#### Artículo 2

1. El Estado de matrícula es -- competente para ejercer la ju- risdicción sobre las infraccio- nes cometidas a bordo de las -- aeronaves.

2. Cada Estado contratante de- berá tomar las medidas neces- rias a fin de: Establecer su -- jurisdicción como Estado de ma- trícula sobre las infracciones

ve, no se ejercitará en materia de delitos cometidos en una aeronave en vuelo, excepto en los siguientes casos:

3.

a) Si las consecuencias del delito afectan al territorio de tal Estado;

b) Si el delito ha sido cometido por o contra un nacional de tal Estado.

c) Si el delito es de naturaleza que altere la seguridad nacional de tal Estado;

d) Si es una violación de los reglamentos sobre vuelos y maniobras de las aeronaves, en vigor en tal Estado;

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

4.

cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado y; reconocer, en relación con las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en otros Estados, la jurisdicción del Estado de matrícula de la aeronave.

3. El Estado contratante que no sea el Estado de matrícula de la aeronave no podrá retrasar la aeronave o intervenir en ella a fin de ejercer su jurisdicción sobre una infracción cometida a bordo de la aeronave más que cuando concurra alguna de las circunstancias siguientes:

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

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

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

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

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

4. El presente artículo no excluye el ejercicio de ninguna-

jurisdicción criminal que un Estado haya previsto en su legislación nacional.

#### Artículo 4

1. Cuando las autoridades de un Estado contratante hayan dictado sentencia definitiva sobre una persona con motivo de un delito, dicha persona no podrá ser enjuiciada por las autoridades de otro Estado contratante y por el mismo acto, si fué absuelta o sí, habiendo sido condenada, se cumplió plenamente la sentencia o fué perdonada, o ha expirado el plazo para la ejecución de la sentencia, salvo que sea un nacional de tal Estado y sus leyes permitan que se le enjuicie de nuevo.

2.

2. Las disposiciones del párrafo 1 de éste artículo no se aplicarán si la persona es un nacional o residente permanente del segundo Estado o la infracción es contra la seguridad nacional de tal Estado y sus leyes permiten que se le enjuicie de nuevo.

3.

3. Siempre que, de acuerdo con lo dispuesto en los dos párrafos anteriores, se puede imponer una nueva pena para las autoridades competentes de otro Estado contratante, las autoridades tendrán en cuenta la pena o la parte de ella ya cumplida en el primer Estado.

#### Artículo 4

1. Cuando, mediante la violencia se haya cometido cual-

quier acto de interferencia, - apoderamiento o ejercicio ilícito del control de una aeronave en vuelo o existe una amenaza de tales actos, los Estados contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de restituir el control de la aeronave a su legítimo comandante o mantenerlo. Todo Estado contratante en el que aterrice la aeronave después de cometido tal acto o amenaza detendrá, de acuerdo con sus propias leyes, a la persona que lo haya realizado. El Estado contratante que detenga a dicha persona lo notificará sin demoras al Estado de matrícula de la aeronave y, en su caso, también al Estado sobre cuyo territorio se comete dicho acto.

2. Los Estados contratantes - permitirán que los pasajeros y tripulantes de cualquier aeronave, que aterrice en las condiciones previstas en el párrafo 1 de éste artículo, continúen su viaje lo antes posible y devolverán la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

#### Artículo 5

1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona a bordo de la aeronave, ha cometido o está a punto de cometer un acto que, sea o no delito, ponga o pueda poner en peligro la seguridad de la aeronave y de las personas o bienes en la misma, o que ponga en peligro el buen orden y la disciplina a bordo, dicho comandante podrá imponer a --

#### Artículo 5

1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona a bordo de la aeronave, ha cometido o está a punto de cometer un acto previsto en el párrafo 1, 2, del artículo 1, el comandante de la aeronave podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas que sean necesarias:

tal persona las medidas coerci-  
tivas que se consideren a fin-  
de:

a) proteger la seguridad de la  
aeronave y de las personas y -  
bienes en la misma;

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

c) permitirele que entregue a-  
la persona sobre la que se ha-  
yan tomado las medidas coerci-  
tivas a las autoridades compe-  
tentes.

a) Sin cambios.

b) Sin cambios.

c) para permitirle que entre-  
gue la persona en cuestión a  
las autoridades competentes -  
de conformidad con lo previs-  
to en el artículo 6, párrafo  
2.

2. El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o - autorizar, pero no exigir, la ayuda de los pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona - sobre la cual tenga tal dere-- cho. Todo miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas justificadas sin tal autorización cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes con el fin de proteger la seguridad de la aeronave, y de las personas y bienes en la misma.

2. Sin cambios.

3. Las facultades del comandan-  
te de la aeronave, la tripula-  
ción y los pasajeros, así como  
las conferidas por el artículo  
6, podrán ejercitarse en rela-  
ción con los actos, sean o no  
delitos, descritos en el párra-  
fo lo. del presente artículo, -  
cuando hayan sido cometidos en  
tre el momento en que se termi-  
ne el embarque y el momento en  
que comience el desembarque, si

3. Las facultades conferidas-  
por el presente artículo al -  
comandante de la aeronave, los  
demás miembros de la tripula-  
ción y los pasajeros, así co-  
mo las conferidas por el ar-  
tículo 5 al comandante de la  
aeronave, podrán ejercitarse  
en relación con uno de los ac-  
tos previstos en el párrafo 1,  
2 del artículo 1, cuando ha-  
yan sido cometidos entre el -

se trata de un vuelo previsto en el artículo 1, párrafo 1.º. En caso de aterrizaje forzoso fuera de un aeropuerto, tales facultades del comandante de la aeronave continuarán ejerciéndose por lo que se refiere a los actos cometidos a bordo hasta que las autoridades competentes se encarguen a su vez de la aeronave y de las personas y bienes en la misma.

4. A los fines del presente Convenio, el comandante de la aeronave es la persona responsable a bordo de la operación y seguridad de la misma.

#### Artículo 6

1. El comandante de la aeronave podrá desembarcar en el territorio de cualquier Estado en el que aterrice la aeronave a toda persona respecto a la cual tenga razones fundadas para creer que ha cometido un delito grave a bordo, o que ejecutó o está a punto de ejecutar, un acto a bordo que, sea o no delito, ponga o pueda poner en peligro la seguridad y bienes en la misma, o que ponga en peligro el buen orden y la disciplina a bordo.

2. El comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado contratante en cuyo territorio la aeronave aterrice, a toda persona respecto a la cual tenga razones fundadas para creer que ha cometido un delito grave a bordo de la aeronave.

momento en que comience el embarque y aquél en que termine el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso fuera de un aeropuerto, las facultades del comandante de la aeronave, la tripulación y los pasajeros continuarán ejerciéndose por lo que se refiere a los actos cometidos a bordo hasta que las autoridades competentes del Estado de aterrizaje se encarguen a su vez de la aeronave y de las personas y bienes de la misma.

4. Sin cambios.

#### Artículo 6

1. El comandante de la aeronave podrá, siempre que sea necesario a los fines previstos en los incisos a y b del párrafo 1 del artículo 5, desembarcar en el territorio de cualquier Estado en el que aterrice la aeronave a toda persona respecto a la cual tenga razones fundadas para creer que ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo de la aeronave, un acto previsto en el artículo 1, párrafo 1 y 2.

2. El comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado contratante en cuyo territorio aterrice la aeronave a toda persona a la que haya impuesto medidas coercitivas en virtud del artículo 5, si tiene razones fundadas para creer que dicha persona ha cometido a bordo

de la aeronave un acto que, en su opinión, constituye un delito grave de acuerdo con las leyes penales del Estado de matrícula de la aeronave.

3.

3. Las medidas coercitivas impuestas a una persona conforme a lo previsto en el artículo 5 no continuarán aplicándose después de cualquier aterrizaje a menos que:

a) dicho aterrizaje tenga lugar en el territorio de un Estado no contratante y sus autoridades no permitan desembarcar en dicho punto a la referida persona;

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

c) dicha persona consienta -- continuar el transporte sometida a las medidas coercitivas impuestas.

#### Artículo 7

1.

2. El comandante de la aeronave entregará a las autoridades a las que se entregue cualquier presunto delincuente de conformidad con lo previsto en el párrafo 2 del artículo 6, -- las pruebas e informes relacio

#### Artículo 7

1. El comandante de la aeronave comunicará a las autoridades del Estado donde desembarque una persona, de acuerdo con lo previsto en el párrafo 1 del artículo 6, el hecho de haber efectuado tal desembarque y las razones de ello.

2. El comandante de la aeronave entregará a las autoridades a las que se entregue -- cualquier presunto delincuente de conformidad con lo previsto en el párrafo 2 del artículo 6, las



nados con el delito que, de -- acuerdo con las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, se encuentren en su posesión -- legítima.

#### Artículo 8

1. El comandante de la aeronave pondrá en conocimiento de -- las autoridades competentes -- del Estado de matrícula de la aeronave el hecho de haberse -- perpetrado un presunto delito -- a bordo, toda medida coerciti- -- va tomada contra una persona, -- así como cualquier otro medida tomada en virtud del presente -- convenio, y de acuerdo con lo -- prescrito por el Estado de ma- -- trícula.

2. El comandante de la aeronave notificará, tan pronto como sea posible, a las autoridades competentes de cualquier Estado contratante en el que la aeronave aterrice, el hecho de -- haberse perpetrado un presunto delito o la comisión de un acto que ponga en peligro la seguridad de la aeronave y de -- las personas o bienes en la -- misma, así como que el presunto responsable se encuentra a bordo.

#### Artículo 9

El comandante de la aeronave, los demás miembros de la -- tripulación, los pasajeros, el propietario, el operador de la aeronave y la persona en cuyo nombre se realice el vuelo, no serán responsables en ningún -- proceso fundado en el empleo -- de cualquiera de las medidas -- coercitivas razonables tomadas

pruebas e informes que, de -- acuerdo con las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, se encuentre en su posesión legítima.

#### Artículo 8

1. Suprimida.

2. Tan pronto como sea factible y, si es posible, antes -- de aterrizar en el Estado con una persona a bordo, sometida a las medidas, coercitivas de acuerdo con el artículo 5, el comandante de la aeronave notificará a las autoridades de tal Estado el hecho de que -- una persona se encuentra a -- bordo sometida a dichas medidas coercitivas y las razones de haberlas adoptado.

#### Artículo 9

El comandante de la aeronave, los demás miembros de la -- tripulación, los pasajeros, -- el propietario, el operador -- de la aeronave y la persona -- en cuyo nombre se realice el vuelo no incurrirán en respon- -- sabilidad por las medidas to- -- madas o acciones ejecutadas -- de acuerdo con el presente --

de acuerdo con las circunstancias previstas en el artículo 5, o en la ejecución razonable de cualquiera de las demás medidas autorizadas por los artículos 6, y 7 así como el 8.

#### Artículo 10

1. Todo Estado contratante -- permitirá al comandante de -- una aeronave matriculada en -- otro Estado contratante que -- desembarque a cualquier persona conforme a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 6.
2. Todo Estado contratante de -- berá detener a toda persona -- entregada por el comandante -- de la aeronave en virtud del -- párrafo 2 del artículo 6, si -- dicho Estado considera que -- las circunstancias justifican la detención de esta persona -- y tal Estado contratante asume dicha obligación de acuerdo con sus leyes y reglamentos. Si las circunstancias implican un delito, el Estado -- que haya efectuado la detención -- notificará sin demoras -- al Estado en cuyo espacio aéreo territorial se haya cometido el delito al Estado de -- matrícula de la aeronave y al Estado de nacionalidad del presunto delincuente, cual es la naturaleza del presunto delito, así como el hecho de que el presunto delincuente se ha ya detenido.
3. Si el Estado que haya efectuado la detención no tiene -- jurisdicción sobre el delito o no desea ejercitarla, practicará una investigación preliminar sobre el presunto de-

convenio, salvo que se trate de la persona que haya cometido la infracción o el acto imputados.

#### Artículo 10

1. Sin cambios.
2. Sin cambios.
3. El Estado contratante que detenga a una persona, de -- acuerdo con el párrafo 2 de -- éste artículo, practicará -- investigación preliminar para -- determinar si se ha cometido

lito y comunicará sus resultados y las declaraciones y demás pruebas que obtenga el Estado en cuyo espacio territorial se haya cometido el delito al Estado de matrícula de la aeronave y al Estado de nacionalidad del presunto delincuente.

4.

alguna infracción y comunicará los resultados, declaraciones y demás pruebas que obtenga a cualquier Estado en cuyo espacio aéreo se haya cometido la infracción, al Estado de matrícula de la aeronave y al Estado de la nacionalidad de la persona en cuestión.

4. A la expiración de un plazo, fijado por la ley del Estado que detenga a la persona en cuestión, contado a partir del desembarque, dicha persona será puesta en libertad, - salvo que en el referido plazo:

a) Las autoridades competentes de tal Estado le notifiquen que se le imputa una infracción según la ley de dicho Estado y la naturaleza de la misma, o

b) algún otro Estado haya solicitado la extradición justificando medidas de detención.

5.

5. La persona que haya sido - desembarcada de conformidad - con el párrafo 1 del artículo 6 podrá, tan pronto como sea posible y salvo que sea detenida en virtud de medidas penales o de extradición, proseguir a su punto de destino - original o a cualquier otro - de su elección.

6.

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente, el Estado en cuyo territorio haya sido desembarcada - una persona en virtud del párrafo 1 del artículo 6, puede, si dicha persona no es un nacional o residente permanente en tal Estado, deportarla al territorio del Estado en el -

que comenzó su viaje aéreo.

7. Ni el desembarque ni la entrega de la persona en cuestión se considerará como una admisión en el territorio a los efectos de las leyes de los Estados contratantes relativas a la entrada y admisión de extranjeros.

#### Artículo 11

Al llevar a cabo cualquiera medida de investigación o arresto o al ejercer la jurisdicción en materia de delitos cometidos a bordo de las aeronaves, los Estados contratantes deberán tener muy en cuenta la seguridad y demás intereses de la navegación aérea, evitando el retardar innecesariamente a la aeronave, los pasajeros, los miembros de la tripulación o la carga.

#### Artículo 11

Sin cambios.

#### Artículo 12

1. Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves matriculadas en un Estado contratante serán consideradas a los fines de los tratados de extradición como si hubiesen sido también cometidas en el territorio del Estado de matrícula de la aeronave.

2. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, ninguna disposición de este convenio se interpretará en el sentido de crear una obligación de conceder la extradición.

ESTADO COMPARATIVO DEL TEXTO DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE DELITOS Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES, PROPUESTO POR EL COMITE JURIDICO DE LA O.A.C.I. EN MONTREAL CANADA EN NOVIEMBRE Y DICIEMBRE DE 1962 DURANTE SU XLVII PERIODO DE SESIONES DEL CONSEJO; CON EL TEXTO DEL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES, FIRMADO EN TOKIO EL 14 DE SEPTIEMBRE DE EL AÑO DE 1963.

Texto del proyecto de convenio del Comité. Montreal 1962

Artículo 1

1. El presente convenio se aplicará a:

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

2. Cuando tales infracciones se cometan o tales actos se ejecuten por una persona a bordo de una aeronave matriculada en un Estado contratante, mientras la aeronave se halle:

- a) en vuelo en el espacio aéreo de un Estado distinto del de matrícula de la aeronave; o
- b) en vuelo entre dos puntos de los que uno, al menos, esté situado fuera del Estado de matrícula de la aeronave; o

- c) en vuelo entre dos puntos situados en el territorio del Estado de matrícula de la aeronave, si se lleva a cabo un aterrizaje posterior en otro Estado contratante con dicha persona a bordo;

- d) en la superficie de alta --

Texto del convenio, celebrado en TOKIO, 14 de septiembre de 1963.

Artículo 1

1. Sin cambios.

2. A reserva de lo dispuesto en el Capítulo III, éste convenio se aplicará a las infracciones cometidas y a los actos ejecutados por una persona a bordo de cualquier aeronave matriculada en un Estado contratante mientras se halle en vuelo, en la superficie de alta mar, o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado.

mar o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado.

3. A los fines del presente Convenio, y a reserva de lo previsto en el artículo 5, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

4. El presente convenio se aplicará solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado. Se considerarán aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduana y de policía.

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

4. El presente convenio se aplicará exceptuando a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduana y de policía.

#### Artículo 2

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

#### Artículo 2

1. El Estado de matrícula es competente para ejercer la jurisdicción sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves.

2. Cada Estado contratante deberá tomar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de

#### Artículo 3

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

2. Cada Estado contratante deberá tomar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de

matrícula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado y reconocer, en relación con las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en otros Estados, la jurisdicción del Estado de matrícula de la aeronave.

4. El presente artículo no excluye el ejercicio de ninguna jurisdicción criminal que un Estado haya previsto en su legislación nacional.

3. El Estado contratante que no sea el Estado de matrícula de la aeronave no podrá retrasar la aeronave o intervenir en ella a fin de ejercer su jurisdicción sobre una infracción cometida a bordo de la aeronave más que cuando concurra alguna de las circunstancias siguientes:

- a) La infracción produce efectos en el territorio de tal Estado;
- b) La infracción ha sido cometida por o contra un nacional de tal Estado o una persona que tenga su residencia permanente en el mismo;
- c) La infracción afecta a la seguridad de tal Estado;
- d) La infracción constituye una violación de los reglamentos sobre vuelo o maniobra de las aeronaves, vigentes en tal Estado;
- e) Cuando sea necesario ejercer la jurisdicción para cumplir las obligaciones de tal Estado de conformidad con un acuerdo internacional.

trícula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.

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

#### Artículo 4

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

- a) Sin cambios.
- b) Sin cambios.
- c) Sin cambios.
- d) Sin cambios.

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

Artículo 3

1. Cuando las autoridades competentes de un Estado contratante hayan dictado sentencia definitiva sobre una persona - con motivo de una infracción, - dicha persona no podrá ser condenada en otro Estado contratante por el mismo acto, si -- fué absuelta o sí, habiénd<sup>o</sup> sido condenada se cumplió plenamente la sentencia, fué perdonada o ha expirado el plazo para la ejecución de la sentencia.

2. Las disposiciones del párrafo 1 de este artículo no se -- aplicarán si la persona es un nacional o residente, permanente del segundo Estado o la infracción es contra la seguridad nacional de tal Estado y -- sus leyes permiten que se le -- enjuicie de nuevo.

3. Siempre que de acuerdo con lo dispuesto en los párrafos -- anteriores, se pueda imponer -- una nueva pena por las autoridades competentes de otro Estado contratante, tales autoridades tendrán en cuenta la pena o la parte de ella ya cumplida en el primer Estado.

Artículo 4 (pasa al 11) (TOKIO)Artículo 5 (pasa al 6)

Concuerda con el 6 de TOKIO, -- excepto en los puntos 3 y 4, -- que dice:

3. Las facultades conferidas -- por el presente artículo al comandante de la aeronave los demás miembros de la tripulación y los pasajeros, así como las conferidas por el artículo 5 -- al comandante de la aeronave, --

1. Suprimido (en el Convenio -- de TOKIO).

Artículo 5

FACULTADES DEL COMANDANTE DE -- LA AERONAVE. 1. Las disposiciones de éste capítulo no se -- aplicarán a las infracciones ni a los actos cometidos o a -- punto de cometerse por una persona a bordo de una aeronave en vuelo en el espacio aéreo del Estado de matrícula o sobre al



podrán ejercitarse en relación con uno de los actos previstos en el párrafo 1 y 2 del artículo 1, cuando hayan sido cometidos entre el momento en que comienza el embarque y aquél en que termine el desembarque. En cada caso de aterrizaje forzoso fuera de un aeropuerto, las facultades del comandante de la aeronave, la tripulación y los pasajeros continuarán ejerciéndose por lo que se refiere a los actos cometidos a bordo hasta que las autoridades competentes del Estado de aterrizaje se encarguen a su vez de la aeronave y de las personas y bienes en la misma.

4. A los fines del presente Convenio, el comandante de la aeronave es la persona responsable a bordo de la operación y seguridad de la misma.

#### Artículo 5

1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona a bordo de la aeronave, ha cometido o está a punto de cometer un acto previsto en el párrafo 1 y 2 del artículo 1, el comandante de la aeronave podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias:

a) para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma.

ta mar u otra zona situada fuera del territorio de un Estado, a no ser que el último punto de despegue o el próximo punto de aterrizaje previsto se hallen en un Estado distinto del de matrícula o si la aeronave vuela posteriormente en el espacio aéreo de un Estado distinto del de matrícula, con dicha persona a bordo.

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

#### Artículo 6

1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer a bordo una infracción o un acto previsto en el artículo 1 párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables incluso coercitivas, que sean necesarias.

a) Sin cambios.

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

c) para permitirle que entregue la persona en cuestión a las autoridades competentes de conformidad con lo previsto en el artículo 6 párrafo 2.

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

3. Las facultades conferidas por el presente artículo al comandante de la aeronave, los demás miembros de la tripulación y los pasajeros, así como las conferidas por el artículo 5 al comandante de la aeronave, podrán ejercitarse en relación con uno de los actos previstos en el párrafo 1, 2 del artículo 1, cuando hayan sido cometidos entre el momento en que comience el embarque y aquel en que termine el desembarque.

#### Artículo 6

(concuerd a con los artículos 7 en su parte 3; 8 en su parte 1; y 9 en su parte 1).

3. Las medidas coercitivas impuestas a una persona conforme

b) Sin cambios.

c) para permitirle entregar -- tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de éste capítulo.

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

#### Artículo 7

1. Las medidas coercitivas impuestas a una persona conforme

a lo previsto en el artículo 5 no continuarán aplicándose después de cualquier aterrizaje a menos que:

a) dicho aterrizaje tenga lugar en el territorio de un Estado no contratante y sus autoridades no permitan desembarcar en dicho punto a la referida persona;

b) la aeronave haga un aterrizaje forzoso de un aeropuerto y el comandante de la aeronave no pueda entregar la persona a las autoridades competentes; o  
c) dicha persona consienta continuar el transporte sometida a las medidas coercitivas impuestas.

a lo previsto en el artículo 6 no continuarán aplicándose más allá de cualquier punto de aterrizaje, a menos que:

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

b) la aeronave haga un aterrizaje forzoso y el comandante de la aeronave no pueda entregar la persona a las autoridades competentes; o  
c) dicha persona acepte continuar el transporte sometida a las medidas coercitivas.

(concuerdada la parte 2 de este artículo, con el artículo 8).

#### Artículo 8

1. El comandante de la aeronave podrá siempre que sea necesario a los fines previstos en los incisos a y b del párrafo 1 del artículo 5, desembarcar en el territorio de cualquier Estado en el que aterrice la aeronave a toda persona respecto a la cual tenga razones fundadas para creer que ha cometido, o está a punto de cometer a bordo de la aeronave, un acto previsto en el artículo 1 párrafo 1 y 2.

#### Artículo 7

1. El comandante de la aeronave comunicará a las autoridades del Estado donde desembarque una persona, de acuerdo --

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

2. El comandante de la aeronave comunicará a las autoridades del Estado donde desembarque a una persona, de acuerdo --

con lo previsto en el párrafo 1 del artículo 6, el hecho de haber efectuado tal desembarque y las razones de ello.

2. El comandante de la aeronave entregará a las autoridades a las que se entregue cualquier presunto delincuente, las pruebas e informes de acuerdo con las leyes de matrícula de la aeronave.

#### Artículo 8

Tan pronto como sea factible y, si es posible, antes de aterrizar en el Estado con una persona a bordo, sometida a las medidas coercitivas de acuerdo con el artículo 5, el comandante de la aeronave notificará a las autoridades de tal Estado el hecho de que una persona se encuentra a bordo sometida a dichas medidas coercitivas y las razones de haber las adoptado.

(concuenda con el artículo 6, en su parte 2)  
El comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado contratante en cuyo territorio aterrice la aeronave a toda persona a la que haya impuesto medidas coercitivas en virtud del artículo 5, si tiene razones fundadas para creer que dicha persona ha cometido a bordo de la aeronave un acto que, en su opinión constituye un delito grave de acuerdo con las leyes penales del Estado de matrícula del Estado relativo, desde luego de la aeronave.

con lo previsto en el presente artículo, el hecho de haber efectuado tal desembarque y las razones de ello.

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

#### Artículo 9

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

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

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

#### Artículo 9

El comandante de la aeronave, los demás miembros de la tripulación, los pasajeros, el propietario, el operador de la aeronave y la persona en cuyo nombre se realice el vuelo no incurrirán en responsabilidad por las medidas tomadas o acciones ejecutadas de acuerdo con el presente convenio, salvo que se trate de la persona que haya cometido la infracción o acto imputados.

#### Artículo 4

(concuenda con el artículo 11 de TOKIO).

1. Cuando mediante la violencia se haya cometido cualquier acto de interferencia, apodera

#### Artículo 10

Por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en este convenio, el comandante de la aeronave, los demás miembros de la tripulación, los pasajeros, el propietario, el operador de la aeronave y la persona en cuyo nombre se realice el vuelo no serán responsables en procedimiento alguno por razón de cualquier trato sufrido por la persona objeto de dichas medidas.

#### Artículo 11

1. Cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier acto --

miento o ejercicio ilícito del control de una aeronave en vuelo o existe una amenaza de tales actos, los Estados contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de restituir el control de la aeronave a su legítimo comandante o mantenerlo... (ver artículo 13 -- (5) del Convenio de TOKIO).

2. Los Estados contratantes -- permitirán que los pasajeros y tripulantes de cualquier aeronave que aterrice en las condiciones previstas en el párrafo 1 de este artículo, continúen su viaje lo antes posible y devolverán la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

#### Artículo 10

(concuerdada con el artículo 12; 13 y 15 del Convenio de TOKIO).

1. Todo Estado contratante permitirá al comandante de una aeronave matriculada en otro Estado contratante que desembarque a cualquier persona conforme a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 6.

2. Todo Estado contratante deberá detener a toda persona entregada por el comandante de la aeronave en virtud del párrafo 2 del artículo 6, si dicho Estado considera que las circunstancias justifican la detención y tal Estado contratante asume dicha obligación de acuerdo con sus leyes y reglamentos. El Estado que haya efectuado la detención notificará sin demoras el Estado en cuyo espacio aéreo se haya co-

ilícito de apoderamiento, interferencia o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o sea inminente la realización de tales actos, los Estados contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

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

#### Artículo 12

FACULTADES Y OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS.

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

#### Artículo 13

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

2. Si un Estado contratante -- considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención o tomará otras medidas para asegurar la presencia de cualquier persona que se presuma que ha cometido uno de los actos a que se refiere el

metido la infracción, al Estado de matrícula de la aeronave, al Estado de nacionalidad del presunto delincuente, cual es la naturaleza de la presunta infracción, así como el hecho de que el presunto delincuente se halla detenido.

3. El Estado contratante que detenga a una persona, de acuerdo con el párrafo 2 de este artículo, practicará inmediatamente una investigación preliminar para determinar si se ha cometido alguna infracción y comunicará los resultados, declaraciones y demás pruebas que obtenga a cualquier Estado en cuyo espacio aéreo se haya cometido una infracción, al Estado de matrícula de la aeronave y al Estado de la nacionalidad de la persona en cuestión.

4. A la expiración de un plazo fijado por la ley del Estado que detenga a la persona en cuestión, contado a partir del desembarque, dicha persona será puesta en libertad salvo que en el referido plazo:

- a) las autoridades competentes de tal Estado le notifiquen que se le imputa una infracción según la ley de dicho Estado y la naturaleza de la misma, o
- b) algún otro Estado haya soli-

artículo 11, párrafo 1, así como de cualquier otra persona que le haya sido entregada. La detención y demás medidas se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea razonablemente necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

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

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

citado la extradición justificando medidas de detención. 5 y 6 (concordan con el artículo 15 del Convenio de TOKIO).

Artículo 4 (parcialmente en su parte 1, concuerda con el punto 5 del artículo 13 del Convenio de TOKIO).

Todo Estado contratante en el que aterrice la aeronave después de cometido tal acto o amenaza detendrá, de acuerdo con sus propias leyes, a la persona que lo haya realizado. El Estado contratante que detenga a dicha persona lo notificará al Estado de matrícula de la aeronave y, en su caso, también al Estado sobre cuyo territorio se cometió dicho acto.

5. Cuando un Estado, en virtud de este artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente al Estado de matrícula de la aeronave y al Estado del que sea nacional el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados tal detención y las circunstancias que las justifican. El Estado que proceda a la investigación preliminar -- prevista en el párrafo 4 del presente artículo, comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone proceder contra dicha persona.

#### Artículo 14

1. Cuando una persona desembarcada de conformidad con el artículo 8 párrafo 1, entregada de acuerdo con el artículo 9 párrafo 1. o desembarcada después de haber cometido alguno de los actos, previstos en el artículo 11 párrafo 1, no pueda o no desee proseguir el viaje, el Estado de aterrizaje, si rehusa admitirla y se trata de una persona que no sea nacional del mismo ni tenga en él su residencia permanente, podrá enviarla al territorio del Estado del que sea nacional o residente o al del Estado donde inició su viaje aéreo.

2. El desembarque, la entrega, la detención o la adopción de las medidas aludidas en el artículo 13 párrafo 2, o el envío de la persona conforme al-



párrafo anterior del presente artículo no se considerarán como admisión al territorio del Estado contratante interesado a los efectos de sus leyes relativas a la entrada o admisión de personas y ninguna disposición del presente convenio afectará a las leyes de un Estado contratante, que regulan la expulsión de personas de su territorio.

Artículo 10 (concuerdada en sus puntos 5 y 6).

5. La persona que haya sido desembarcada de conformidad con el párrafo 1 del artículo 6 podrá, tan pronto como sea posible y salvo que sea detenida en virtud de medidas penales o de extradición, proseguir a su punto de destino original o cualquier otro de su elección.
6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente, el Estado en cuyo territorio haya sido desembarcada una persona en virtud del párrafo 1 del artículo 6, puede, si dicha persona no es un nacional o residente permanente o, sino existe tal Estado, al territorio del Estado en el que comenzó su viaje aéreo.
7. Ni el desembarque ni la entrega de la persona en cuestión se considerará como una admisión en el territorio a los efectos de las leyes de los Estados contratantes relativas a la entrada y admisión de extranjeros.

Artículo 15

1. A reserva de lo previsto en el artículo precedente, cualquier persona desembarcada de conformidad con el artículo 8 párrafo 1, entregada de acuerdo con el artículo 9 párrafo 1, o desembarcada después de haber cometido alguno de los actos previstos en el artículo 11 párrafo 1, que desee continuar su viaje, podrá hacerlo tan pronto como sea posible hacia el punto de destino que elija, salvo que su presencia sea necesaria de acuerdo con las leyes del Estado de aterrizaje para la instrucción de un procedimiento penal o de extradición.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en sus leyes sobre entrada, admisión, expulsión o extradición, el Estado contratante en cuyo territorio sea desembarcada una persona de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8 párrafo 1, o entregada de conformidad con el artículo 9 párrafo 1, o desembarque una persona a la que se impute alguno de los actos previstos en el artículo 11 párrafo 1, le concederá en orden a su protec---

ción y seguridad un trato no -  
 menos favorable que el dispen-  
 sado a sus nacionales en las -  
 mismas circunstancias.

#### Artículo 12

1. Las infracciones cometidas -  
 a bordo de aeronaves matricula-  
 das en un Estado contratante -  
 serán consideradas a los fines  
 de los tratados de extradición  
 como si hubiesen sido también  
 cometidas en el territorio del  
 Estado de matrícula de la aero-  
 nave.

2. A reserva de lo dispuesto -  
 en el párrafo 1 del presente -  
 artículo, ninguna disposición -  
 de este convenio se interpreta-  
 rá en el sentido de crear una -  
 obligación de conceder la ex-  
 tradición.

#### Artículo 11

Al llevar a cabo cualquier me-  
 dida de investigación o arres-  
 to o al ejercer de cualquier -  
 otro modo jurisdicción en mate-  
 ria de infracciones cometidas -  
 a bordo de una aeronave, los -  
 Estados contratantes deberán -  
 tener muy en cuenta la seguri-  
 dad y demás intereses de la na-  
 vegación aérea, evitando el re-  
 tardar innecesariamente a la -  
 aeronave, los pasajeros, los -  
 miembros de la tripulación o -  
 la carga.

#### Artículo 16

1. Las infracciones cometidas -  
 a bordo de aeronaves matricula-  
 das en un Estado contratante -  
 serán consideradas a los fines  
 de extradición, como si se hu-  
 biesen cometido, no sólo en el  
 lugar en el que hayan ocurrido,  
 sino también en el territorio  
 del Estado de matrícula de la  
 aeronave.

2. Sin cambios.

#### Artículo 17

Sin cambios.

#### Artículo 18

Si varios Estados contratantes  
 constituyen organizaciones de  
 explotación en común y organis-  
 mos internacionales de explota-  
 ción, que utilicen aeronaves -  
 no matriculadas en un Estado -  
 determinado, designarán, según

las modalidades del caso, cual de ellos se considerará como - Estado de matrícula a los fines del presente Convenio y lo comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional, que lo notificará a todos los Estados partes del presente Convenio.

-- DISPOSICIONES FINALES --

## CAPITULO QUINTO

LA JURISDICCION AERONAUTICA

1. El Principio Territorial
2. Concepto de Extraterritorialidad en lo Penal
3. Naves y Aeronaves de Estado
4. Principio de la competencia Universal o Foro Cosmopolita
5. El Auxilio policial Internacional
6. La Interpol
7. La Extradición
8. La Extradición en la Legislación Mexicana.

## 1. EL PRINCIPIO TERRITORIAL.

El principio jurisdiccional de territorialidad reposa obviamente sobre la efectividad del territorio, en tanto que elemento natural de sustentación del Estado. Rebasando notablemente esta noción en lo jurídico, la semántica vulgar de equivalencia al espacio geográfico terrestre, la serie de ficciones creadas en torno hacen de ésta cuestión una de las más debatidas en la teoría del derecho internacional. Perteneciendo de lleno a éste, interesa asimismo al político, el penal, al procesal y aún a la ciencia del derecho en general por ser tantas las facetas del complejo asunto.

Dado que según frase gráfica de HAURIUO, "El Estado no es más que una corporación con base territorial".

Al Derecho penal le importa en el sentido de la vida de sus normas en el espacio, es decir, como porción de superficie en la que un sistema jurídico penal determinado tiene validéz de existencia procesal, título y límite de la competencia, al mismo tiempo el territorio adquiere en lo penal un sentido en par-

te más restringido que el que le corresponde en lo político, - como sustratum de soberanía, ya que caben en la materia o disposiciones que así lo establezcan, sin precisión de coincidir exactamente con sus límites ordinarios. En el primer supuesto, es decir de extensión más allá del ámbito soberano, se hallan las ficciones del imperio jurisdiccional extraterritorial, -- cual la consular y de países de capitulaciones. En el segundo, la autolimitación se encuentran los espacios coloniales o de mandato que sometidos a la soberanía política del Estado, disfrutan sin embargo un propio régimen judicial más o menos intervenido, pero peculiar.

#### SUELO NACIONAL:

Es como se ha dicho el sustrato natural y primario del territorio, extensible al subsuelo y a las aguas que escurren - o se estancan en uno u otro espacio, incluso las que sirven - de límites con otros Estados, en tal caso hasta la línea -- ideal del cruce más profundo.

El carácter predominante funcional que procesalmente os-- tenta el territorio, permite concesiones y mediaciones que en el sentido normal de soberanía resultarían absolutamente im-- procedentes, por obvia incompatibilidad con tal concepto. Así en régimen de protectorado o mandato, otra vez el territorio del Estado protegido no se confunde con el del protector manteniendo su propio carácter con limitaciones nacidas de que - sobre el mismo se ejerzan ciertas competencias siempre limita

das.

En ocasión de la II Guerra Mundial, ha surgido una inédita y ciertamente insólita situación de coincidencia de normas jurisdiccionales merced a los frecuentes arrendamientos de bases y plazas estratégicas que alteran profundamente los principios clásicos de la territorialidad en referencia a su más elemental elemento, el suelo; ejemplo de ello son los arrendamientos convenidos por los Estados Unidos de América con diversos países en condiciones distintas pero casi siempre con la reserva de la propia jurisdicción sobre sus fuerzas armadas. La jurisprudencia norteamericana viene fluctuando en estos casos cuando se trata de calificar el territorio en cuestión, que unas veces es considerado como "posesión temporal de los Estados Unidos" (en el caso de las Bermudas) y otras como territorio extranjero (en el de Terranova). Como quiera que sea, en los aludidos supuestos puede contemplarse otra posibilidad de coexistencia de jurisdicción y soberanía distintas en un terreno único.

La hipótesis de concesiones y capitulaciones, así como los de jurisdicción consular, integrado o integrando casos típicos de extraterritorialidad, nada tienen que ver en rigor con el territorio contradiciendo más bien al principio de la territorialidad.

#### AGUAS JURISDICCIONALES:

Una extensión unánimemente reconocida del propio territo--

rio es la del mar territorial o aguas jurisdiccionales, noción intermedia "híbrida" entre el territorio de suelo y el mar libre.

La discusión doctrinal respecto a su naturaleza soluciónase en la práctica por la constante adhesión de todos los Estados al principio de soberanía que viene reconociéndose desde los comienzos del Siglo XVIII. La unanimidad cesa empero, y -- las incertidumbres y discrepancias comienzan a la hora de determinar la extensión de territorio marítimo adscrito a la propia jurisdicción, materia en cuya resolución han fracasado, -- hasta ahora, todos los numerosísimos intentos unificadores. Ultimamente la conferencia de codificación de la HAYA de 1930.

El sistema de las seis millas establecido en España por -- las Ordenanzas de Aduanas y Policía Costera (a otros efectos de tres millas, según el R.D. de 23 de noviembre de 1914), esseguido por PORTUGAL, MARRUECOS y YUGOSLAVIA viniendo a ser un término medio de mensuración entre el máximo de las doce mi--- llas que se atribuye a la URSS (desde el Decreto de 24 de mayo de 1921 para el mar Blanco y el Artico, y desde el 15 de junio de 1927 para el Báltico también), y el mínimo de las tres mi--- llas que es el más generalmente adoptado entre otras potencias por la Gran BRETaña, ESTADOS UNIDOS y FRANCIA.

En la doctrina reina la misma indecisión bastando citar al efecto el hecho de que el propio Instituto de Derecho Internacional haya recomendado en su sesión de París de 1894 la extenu

sión de seis millas, y en la de Estocolmo de 1928 la de tres.

Más uniforme es el criterio en AMERICA, donde el artículo 12 del Tratado de Montevideo de 1889 declaró la dimensión de cinco millas precisamente a los efectos de la jurisdicción penal aceptada incluso por los Estados Unidos que en las demás mantiene la normal de tres millas.

La comisión de delitos en el espacio marítimo territorial-entraña la indubitada competencia de los tribunales del Estado que sobre él ejerce la soberanía, a igual título que en el propio suelo y con idénticas limitaciones; este criterio tradicional en los países latinos desde su adopción por la ley Francesa de 1806 (actualmente vigorizada por la de 2 de julio de el año de 1916), no lo fué en la Gran Bretaña hasta la "waters Jurisdiction Act de 1878" motivada precisamente por un asunto criminal realizado en sus aguas, el abordaje entre un buque Alemán y otro Británico en las proximidades de Dover y en el que, a falta de un precepto jurisdiccional adecuado las autoridades judiciales Inglesas viéronse a inhibirse de su conocimiento.

#### ESPACIO AEREO TERRITORIAL

La ley penal en el espacio territorial aéreo, abedece a -- criterios aún más restrictivos que los del marítimo, por cuanto que la norma más generalmente admitida es la de la prevalencia del pabellón de la aeronave, equivalente pues a la extraterritorialidad. Se exceptúan empero los delitos perpetrados en-



ella, no en vuelo sino en tierra, sea en el aparato sobre el suelo o en aeródromos, casos en que la ley del territorio es aplicable. Lo es también en todo evento, tratándose de infracciones que perturben el orden público local o la seguridad del Estado subyacente, si bien en hipótesis tales, no es ya el principio territorial puro el que entra en juego, sino el real con él combinado.

La tesis de la preferencia del pabellón, y la de la absoluta soberanía del propio espacio aéreo se contradicen, siendo de lamentar una absoluta falta de coordinación internacional a este respecto. La primera de dichas tesis es sin duda la más afín a la naturaleza del derecho aéreo y la del internacional, a aquél está tan íntimamente vinculado que, según DE LA PRADALLE forma parte integrante del mismo. En cuanto a la de la soberanía plena del espacio aéreo gravitando sobre el territorio nacional, aunque reclamada por todos los Estados y reconocida en derecho últimamente por la Convención de Chicago de 1944, carece de toda razón de ser en buena doctrina procesal penal, por obvia falta de interés en la prosecución localista en los escasos normales de que el propio orden público no sufra alteración alguna.

Es hata ridículo como observa juiciosamente RIPERT, el sostener que una aeronave que da la vuelta al mundo haya estado sometida durante pocos días a todas las leyes del Universo. -- Eso aparte de que, por lo que a lo penal atañe, el Estado sub-

yacente no tiene ocasión alguna de controlar las conductas de los aeronáutas que cruzan fugazmente su espacio, ni siquiera de informarse de las mismas. Si un pasajero hurta a otro su cartera, o si comete cualquier deshonestidad punible con una pasajera a miles de metros de un lugar, tales actos afectan notoriamente al orden jurídico de la aeronave misma, esto es, del País cuyo pabellón ostenta, no al del que esporádicamente transita.

Otro es el caso naturalmente cuando la actividad criminal se proyecta sobre el Estado subyacente, por espionaje o daños o contra los intereses de los propios súbditos, en que todo abona por la reclamación de la competencia territorial, de principios real más bien, en semejantes supuestos. pese a lo dicho por respeto muy criticable y criticado a la literalidad de los textos, los tribunales norteamericanos absolvieron a los culpables de la reyerta que ocasiono la catástrofe del avión de pasajeros en LAS BAHAMAS, a pretexto de que el artículo No. 7 del Código Penal Federal había sólo o hablaba sólo de naves y no de aeronaves (U.S. v. Cordo, 89 F. 1930).

por todo lo dicho la vieja solución Francesa sigue pareciendo la más lógica y justa, estimándolo así el Congreso Genbrino de 1912 y la autoridad del Instituto de Derecho Internacional en su sesión de Madrid de 1935.

Vale también como la común opinión de los autores, sintetizada principalmente por DE VISSCHER. Las pretenciones exclusi-

vistas de soberanía local, en éste punto como en otros, son -- reaccionarias y en todo caso tendientes a reforzar criterios -- que obedecen antes a consideraciones políticas y de prestigio -- mal entendido que a las puramente jurídicas. En su pretendido -- realismo, por otra parte, son totalmente ineficientes ya que -- en la inmensa mayoría de los supuestos no pueden tener reali-- dad alguna, escapando al radio de acción real del poderío de -- los Estados los espacios que su desmedida ambición pretende.

## 2. CONCEPTO DE EXTRATERRITORIALIDAD EN LO PENAL.

La extraterritorialidad siendo por definición y aún por -- semántica una noción de excepción supone en efecto, la más ro-- tunda que cabe al principio general de la competencia local, -- esto es, al de la territorialidad. En esta excepción puramente -- negativa, cabe decir que son extraterritoriales todas y cada -- una de las incriminaciones respondiendo a principios de compe-- tencia personales, reales o universales, en cuanto que en ellas -- la validéz de la ley penal de un Estado determinado trasciende -- las fronteras de sus dominios territoriales para ejercerse con -- mayor o menor amplitud en los ajenos o por infracciones en -- ellos perpetradas, considerándose supuestos de ámbito más redu -- cido de la jurisdicción, en que las excepciones a las normas -- ordinarias del principio territorialista se derogan en benefi -- cio de soberanías extrañas. Ello ocurre unas veces en conside -- ración a los representantes extranjeros acreditados en el pro --

pio País, como en la llamada extraterritorialidad diplomática, -  
 otras a la de sus fuerzas armadas, como la gozada por las na--  
 ves y aeronaves de guerra extranjeras y otras en fin respon---  
 diendo a la ideal comunidad de dominio en los espacios que co-  
 mo el mar libre o los del aire no territorializados se consider  
 ran de general disfrute sin sujeción a soberanía alguna deter-  
 minada.

La extraterritorialidad que normalmente vale como un privil  
 legio, siéndolo indubitablemente en los supuestos que acaban -  
 de mencionarse, puede ser por el contrario una carga cierta, -  
 con naturaleza de servidumbre que pudiera llamarse jurisdic---  
 cional, en los casos de países en régimen de concesiones o ca-  
 pitulaciones. En ellos en efecto, se dá un complejo de extrater  
 ritorialidad beneficioso para el Estado en cuyo favor sigue -  
 tal sistema, pero coordinado con el correlativo de "intraterrii  
 torialidad" en perjuicio del que soporta tal intromisión; el -  
 primero ve prolongado su poder jurisdiccional en la medida preu  
 cisa que el segundo soporta una "capitis diminutio" del mismo.

En el fondo de toda la noción de extraterritorialidad de -  
 cualquier tipo de las nombradas, subyace inevitablemente una -  
 ficción, la de la permanencia de una soberanía y aún de un te-  
 rritorio estatal más allá de las propias fronteras geopolíti--  
 cas, lo que en rigor no es cierto. Al mismo tiempo toda extrater  
 ritorialidad, aunque suponiendo efectivamente un territorio -  
 local de ejercicio, fuere hotel diplomático, buque, aeronave -

se acuerda siempre en consideración de un elemento personal y, sobre todo de función, por lo que al menos en la mayoría de -- los supuestos la extraterritorialidad no es más que una faceta del principio de la personalidad de la ley penal.

La verdadera extraterritorialidad en efecto, existiría tan sólo en el supuesto de que el delincuente fuere realmente juzgado en la Legación, por los delitos en allá perpetrados, o -- que al menos, fuere extraído en favor de la potencia ofendida, con exclusión del foro territorial del lugar donde el hecho se cometió. Es ya inconcebible en un régimen normal de plena sobranía, no hay ejemplo de ello en el Mundo actual, en un plano-jurídico al menos, aunque si los haya en ciertos intercambios-- más o menos subrepticios de tipos políticos y policiacos, al - margen siempre de la legalidad vigente por lo que no interesan demasiado al derecho, a no ser para repudiarle sin remisión. - Cuando alguna vez se intentó modernamente aquella vía de plenitud extraterritorialidad como en el caso del atentado contra - VON PAPEN Embajador del Reich en Turquía, el tribunal supremo- de ANKARA reafirmó terminantemente la competencia local en au- to de 25 de febrero de 1943, al no concederse o no acceder a -- las pretensiones extraterritorialistas Alemanas, en ocasión -- tan crítica los jueces Turcos no solamente procedieron confor- me a las normas absolutamente dominantes en el derecho interna- cional sino de acuerdo con idéntico precedente resuelto en la- misma forma, por lo demás la única posible, por el Reichgericht

de Leipzig cuando pocos años antes en decisión de 8 de noviembre de 1934, resolvió su propia competencia en el asesinato del ministro del Afganistan en Berlín.

Descartada pues, del panorama del derecho moderno la extraterritorialidad propiamente dicha, o sea la local en toda su pureza de un régimen judicial extraño en el propio país, permanece en cambio no poco disminuída también la de carácter personal o funcional acordada a los funcionarios diplomáticos, y en parte a los consulares acreditados en país extranjero. Consistente en una serie de privilegios, no se cuenta ciertamente entre ellos el de ejercicio de la propia jurisdicción activa, pero sí el de ser sustraídos a la ajena normalmente dominante en el lugar. Por lo mismo es claro que el nombre de inmunidad sería el que mejor cuadrarse a semejante privilegio por lo que tiene de pasividad y no de actividad. El de extraterritorialidad pese a su resonancia equívoca es valioso sin embargo, y como tal la emplean OPPENHEIM y otros a sabiendas de su ficción; lo hacen para expresar más claramente que con ninguna otra denominación el hecho cierto de que los enviados diplomáticos deben ser tratados como si efectivamente no se encontraren en el territorio del Estado en que físicamente residen y desempeñan sus funciones. Aparte de esta consideración procesalmente hablando no se puede tampoco negar que hay en la ficción aludida una cierta afectividad extraterritorial, aún en el aspecto local del asunto. Existe sobre todo en el sentido de hallarse el diplomático-

y su domicilio fuera del radio jurisdiccional local siendo -- --  
excepción a la territorialidad de la misma lo que justifica su  
ficientemente su nombre, siquiera sea en un aspecto meramente-  
pasivo como ya se dijo.

Prescindiendo de bien conocidos antecedentes históricos --  
en que el uso y abuso de la entonces efectiva y plena extrate-  
rritorialidad diplomática fué generalmente reconocida como un-  
efectivo derecho, siempre proclamado aunque no en todas ocasio-  
nes escrupulósamente practicado.

El Derecho Internacional Moderno sigue únicamente la norma  
de que el Estado local no use sus facultades policiacas y judi-  
ciales en materia criminal contra los enviados diplomáticos, y  
con mayor razón contra los jefes de Estado extranjero visitan-  
do el país; acudiéndose respecto a éstos literalmente y respec-  
to a los primeros en sentido figurado. La expulsión del terri-  
torio es la medida adecuada en el supuesto de comisión de he-  
chos delictivos o meramente ilegales, notablemente cuando los-  
mismos se perpetrán en perjuicio de la seguridad o el orden pú-  
blico del Estado receptor. Desde luego el enviado no puede ale-  
gar su condición ni prevalerse de su inmunidad para reclamar --  
eventualmente contra los daños que le fuere irrogados en virtud  
de su propia conducta criminal o ilegal, por ejemplo en supues-  
tos de legítima defensa por parte del agredido o de un tercero;  
esta doctrina además de ser unánimemente practicada por lo Es-  
tados es la que sostiene asimismo el Instituto de Derecho In--

ternacional.

En lo que respecta al ejercicio del privilegio extraterritorial o inmunidad de domicilio, subsiste en la teoría y prácticas modernas, aunque despojado como ya se dijo de su contenido jurisdiccional activo, que es lo que ciertamente le prestaba la plenitud de ejercicio extraterritorial. Actualmente su manifestación más trascendental es la procurada por el ejercicio del asilo a modo de obstáculo a la cooperación procesal internacional contrafigura de la extradición.

Más a parte de la problemática propia del asilo, el domicilio del enviado diplomático, así como sus aledaños, cuadra, cocheras y otras dependencias inclusive, sigue siendo inviolables, o siguen para la jurisdicción local y es ésta consideración precisamente la que impele a hablar de extraterritorialidad por lo que tiene de objetiva y especial. Ello prueba que si bien la *ratione personae* es la que crea el privilegio, la extensión del mismo en el espacio va más allá de la inmunidad de jurisdicción estrictamente funcional y subjetiva.

Respecto al tiempo en que la extraterritorialidad así concebida o inmunidad si se prefiere el término, comienza a operar, la norma consuetudinaria es la de que los privilegios se deben a los agentes diplomáticos desde el momento mismo que transponen la frontera del país cerca del cual se hallan acreditados. El momento del cese de la función acarrea el del privilegio aunque por los actos realizados en el estricto ejerci-



cio de aquélla la opinión más corriente se pronuncia por su --  
ilimitada perduración. Dichas normas consuetudinarias han sido  
reforzadas por el Convenio panamericano de la Habana del año -  
de 1928 y por el Instituto de Derecho Internacional, en su se--  
sión de el año de 1929 en la Ciudad de Nueva York.

### 3. NAVES Y AERONAVES DE ESTADO.

parecida condición que los locales diplomáticos, incluso -  
en referencia al asilo ofrecen los buques de guerra extranje--  
ros y en general los denominados en la terminología internacion  
nal "buques de Estado". En tanto que las naves privadas o mer-  
cantes se someten por regla general al ámbito jurisdiccional -  
del territorio en que se hallan navegando o ancladas; las del-  
Estado constituyen en principio un trozo del propio territorio  
nacional, que no reconoce otra jurisdicción que la del pabe---  
llón que ostentan. Los delitos en ellas perpetrados se consider  
ran por lo mismo como si lo hubieren sido en dicho territorio-  
con todas las consecuencias ajenas a ello; en lo sustantivo co  
mo en lo procesal y lo orgánico, tal extraterritorialidad lo,-  
es, pues con más exactitud que la diplomática por revestir un-  
puro carácter local y no personal, hasta el punto de no exten-  
derse nunca a las tripulaciones desembarcadas que desde ese mo  
mento mismo pierden su foro y quedan sujetas a la competencia-  
territorial.

En las legislaciones extranjeras se atribuye la propia ju-  
risdicción en la hipótesis de "delitos cometidos en los buques

de guerra", a tenor de lo dispuesto en el número 2 del artículo 9 de la Ley de Organización y Atribuciones de los Tribunales de Marina en España, se respeta como es natural la jurisdicción respectiva de los buques de guerra ajenos a otros países.

En Hispanoamérica la práctica seguida no difiere sensiblemente de la de otros países como se reafirma con alguna insistencia la extraterritorialidad en fuero del propio pabellón, - sobre todo en Venezuela extensible a los "empleados y demás dotación y marinería por la comisión en cualquier parte de hechos punibles, artículo 7 número 4 del Código penal venezolano. "Es de citar también a este respecto la doctrina del tratado de Montevideo de 1899-1940 reproducida en lo esencial por el Código Bustamente, Dicen así los artículos 8 y 9 de aquel instrumento: artículo 8.- Los delitos cometidos en alta mar o aguas neutrales, ya sea a bordo de buques de guerra o mercantes, se juzgan y penan por las leyes del Estado a que pertenece la bandera del buque, artículo 9.- Los delitos perpetrados a bordo de los buques de guerra de un Estado que se encuentren en aguas territoriales de otro, juzgan y penan con arreglo a las leyes del Estado a que los buques pertenezcan.

También se juzgan y penan según las leyes del país a que los buques pertenezcan los hechos punibles fuera del recinto de éstos por individuos de su tripulación que ejerzan algún cargo en ellos, cuando dichos hechos afecten principalmente al

orden disciplinario del buque, si en la ejecución del hecho punible sólo intervinieron individuos no pertenecientes al personal del buque de guerra, el enjuiciamiento y castigo se verificará con arreglo a las leyes del Estado en cuyas aguas territoriales se encuentre el buque.

En materia de AERONAVES la extraterritorialidad obedece a los mismos criterios que la marítima, bien que consabidas inseguridades y reticencias propias de un derecho en vías de formación. A lo dicho en referencia al ámbito territorial hay que añadir a modo de excepción la especie de extraterritorialidad reconocida a las aeronaves de guerra extranjeras según el artículo 300 del Código Bustamente y la práctica internacional más usual y correcta. La extraterritorialidad que ofrece más bien aspecto de principio personal rige asimismo en toda clase de aeronaves públicas y privadas por delitos en ellas ejecutados, en que no obedecen a otra ley que la de propio pabellón según la especie.

Tanto en espacios marítimos como en aéreos las normas de competencia penal que quedan esbozadas afectan única y exclusivamente a condiciones de paz, ya que las de guerra de este estatus excepcional el que determina por sí la imposición de su propio régimen jurídico, también en lo procesal y orgánico. Todo lo dicho no afecta tampoco en nada como puede comprenderse, a los delitos que gocen de foro universal o cosmopolita tales como los de trata de negros, piratería, comercio de mujeres o

niños, estupefacientes o deterioro de cables submarinos, en los que dicho foro desplaza en su universalidad las normas de extra territorialidad normal que acaban de referirse.

La extraterritorialidad penal alcanza un valor teóricamente ilimitado en los espacios libres o comunes, es decir, en aquellos no sujetos a soberanía alguna exclusiva, como son los de alta mar, tierras sin dueño y aire no territorial. En tales lugares, al no haber sujeción a normas locales de territorialidad son extraterritoriales las que por exclusión imponen su fuero en todas las ocasiones interesando su ejercicio. Por lo mismo se ha visto como la ley del pabellón rige a las naves y aeronaves tanto públicas como privadas, citas en espacios no sujetos a otra jurisdicción incluso en la antes debatida materia de -- abordaje.

Tratándose de otros lugares, islotes o balsas la ficción de extraterritorialidad no procedería quizá, hallándose ante unos supuestos de personalidad, primero, en materia de extraterritorialidad por ocupación, hay que distinguir en rigor entre la bélica propiamente dicha y la pacífica aunque impuesta, bien en tiempo de guerra, bien en tiempo de paz o subsiguiente al armisticio, ejemplo de éste último caso lo fueron la ocupación de la Renania por las fuerzas aliadas de 1919 a 1930, y la del Africa del Norte por los ejércitos norteamericanos de 1942 a 1945. Es de observar sin embargo, que a los efectos de jurisdicción criminal, ambos eventos se equivalieron, persistiendo la local en-

convivencia con la militar extraña ejercitada sobre sus propias fuerzas armadas y personal asimilado.

Un ejemplo sumamente interesante e inédito en no pocos aspectos, tanto por sus características de extensión como de permanencia, ha sido el consecutivo al régimen de ocupación de Alemania a raíz de la destrucción del III REICH en 1945. Su división en cuatro zonas, la oriental SOVIETICA y la trizona occidental NORTEAMERICANA, BRITANICA y FRANCESA funcionó mediante un régimen de un organismo mixto común, "El Consejo Aliado de Control" que dispuso teóricamente de la plenitud de los poderes soberanos, sin embargo, en lo jurisdiccional respetó las bases de la organización local, aunque interviniendo en su pureza política y hasta en la materialidad de sus normas, imponiendo la propia competencia de los países ocupantes en las hipótesis de pertenecer a los mismos los sujetos activos o pasivos del delito. Reservóse asimismo la competencia de los ocupantes a todos los casos de delincuencia de guerra y sus conexos, así como a lo que atacare o arriesgare intereses nacionales propios.

Durante el régimen de ocupación militar pacífica, pero impuesta como consecuencia de la guerra, hasta la Convención de BONN de 26 de mayo de 1952, por lo que afecta a las potencias occidentales y la Alemania de la República Federal, con diversas variaciones no sustanciales la ocupación se fué sustituyendo por un sistema de permanencia de fuerzas extranjeras a título de alianza o cuasialianza pactada, que en el aspecto juris--

diccional se refleja en los tratados específicos de cooperación. No distintos en lo esencial son los acuerdos jurisdiccionales intervenidos en ocasión de arrendamiento de bases o de permanencia de fuerzas armadas en territorios ajenos aliados por convenciones bilaterales o regionales, que tan importante papel adquirieron a lo largo de la II guerra mundial y ya en la paz en el marco de la seguridad colectiva regido por el Pacto del Atlántico. Tales acuerdos constituyen en materia de jurisdicción criminal una verdadera subversión de los valores tradicionales y en no pocos aspectos al derrumbamiento de la secular dogmática de la territorialidad de la ley penal, antaño atributo de la soberanía. Constituye ello un nuevo sacrificio en aras a la política de seguridad, pero por encima de este significado es dable atisbar asimismo otro signo de debilitamiento de la tónica de la soberanía absoluta, que ha de valorarse como progreso correlativo de la solidaridad internacional.

#### BASES ARRENDADAS.

Es frecuente hablar sobre todo en el lenguaje político Norteamericano de la extraterritorialidad de las bases arrendadas a dicho país, concepto que se extiende a los destacamentos de fuerzas armadas prestando servicios en territorios extranjeros en virtud de tratados bilaterales o colectivos. Tal expresión de extraterritorialidad sólo en parte está justificada, dependiendo su justificación de los términos de lo pactado en cada-

caso concreto, puesto que si bien las características suelen ser comunes, median a veces diferencias lo suficientemente sustanciales para que resulte arriesgada una definición general, desde luego puede afirmarse que entre la extraterritorialidad plena que tradicionalmente se reconoce en el derecho internacional a las fuerzas armadas de un país en otro conquistado u ocupado, y la pactada en los modernos convenios de asistencia o alianza, median suficientes diferencias para no tolerar una completa asimilación. En todos los casos presentes se ofrece tan sólo una extraterritorialidad parcial de exención del foro normal del territorio en teórico beneficio del servicio y de los intereses comunes, por lo demás coexiste la jurisdicción extranjera con la nacional local, por lo que más que de extraterritorialidad permanente puede y debe hablarse de conflictos de competencia, por el estilo de los existentes en el ámbito nacional entre jurisdicciones diversas como civil y castrense. Los tribunales extranjeros actúan en el país receptor juzgando a sus propios nacionales militares o asimilados, en cuanto éstos son sujetos activos del delito, no en cuanto sujetos pasivos del mismo, lo que ya de por sí constituye una notable diferencia con los regímenes de ocupación o con los de capitulaciones, a los que cierta propaganda política adversa a la cooperación con América, pretende frecuentemente asimilarlos. De otra parte, la exención puede ser más o menos dilatada pero nunca completa, resolviéndose unas veces en favor de la jurisdicción extraña y --

otras a la propia conforme a normas previamente pactadas y no a una unilateral impuesta.

El origen histótico inmediato de los pactos jurisdiccionales de mutua asistencia militar, tuvo su origen en plena guerra mundial en ocasión de la diversidad de fuerzas destacadas en -- la Gran Bretaña. Allí se promulgó la "Allied Force Act de el -- 1940" según la cual las autoridades de los gobiernos respecti-- vos con fuerzas radicales en el país gozarían de plena jurisdic-- ción respecto a las mismas en todo lo referente a disciplina y -- materias administrativas. Más tarde, y a instancias del Gobier-- no de los Estados Unidos, en cambio de notas entre él mismo y -- el de la Gran Bretaña de fecha 27 de julio de 1942, la plenitud de extraterritorialidad fué concedida a las fuerzas Americanas-- dependientes judicialmente de sus propios tribunales militares-- en cualquier especie de infracciones; régimen de absoluta extra-- territorialidad que fué el único publicado y legalmente practi-- cado durante la guerra en territorio no enemigo sino aliado. Co-- mo es natural sólo duró como estaba previsto durante el tiempo-- estricto de la guerra, quedando sin efecto al cesar las hostili-- dades. Sin embargo dado que aún concluidas éstas el estado de -- la llamada "guerra fría" obligó la permanencia de fuertes con-- tingentes de tropas extranjeras, especialmente norteamericanas-- en países aliados o ganados a nuevas alianzas y convenios; el -- problema de la regulación jurisdiccional quedaban sin solucio-- nar, siendo necesario arbitrar normas para proveer a los casos--



de competencias que lógicamente habían de plantearse y a los que no era posible atender con las ordinarias de territorialidad, ni con las extraordinarias de extraterritorialidad plena que se arbitraron en la emergencia de los días de guerra. La primera solución acordada en esta materia ya en tiempo de paz fué la del Convenio Americano Filipino de 26 de marzo de 1946 que concede la propia jurisdicción a los tribunales de los Estados Unidos dentro de las bases del archipiélago, salvo que los sujetos activo y pasivo fueren ciudadanos filipinos o el delito se dirigiese contra la seguridad del Estado local.

Dentro de EUROPA el Estatuto de Londres de 5 de mayo del año de 1949 creador del Consejo de Europa y la comunidad regional entre Inglaterra, Bélgica, Francia, Holanda y Luxemburgo con los consiguientes desplazamientos de organismos y fuerzas armadas en sus respectivos territorios, obligó a reconsiderar la cuestión de competencias en materia criminal. Se resolvió ésta en un espíritu clásico y tradicional dentro de la innovación del instituto, en el tratado de Bruselas de 21 de diciembre del mismo año, cuyo artículo 7 inciso 2 establece que las infracciones a la ley penal del Estado por miembros de fuerzas extranjeras de la unión destacadas en él, será de la competencia del propio Estado territorial, el cual podrá sin embargo renunciarla en favor de aquél a cuyo estatuto pertenezca el culpable.

El Tratado de Bruselas fué propuesto como modelo a la hora

de reglamentar el estatuto de las fuerzas extranjeras en el -- más extenso marco del intercontinental conocido bajo el nombre de Tratado del Atlántico del Norte (OTAN), pero el decisivo -- papel que en él correspondió a Norteamérica obligó a reconside-- rar el asunto. La opinión pública americana y concretamente -- los comités de asuntos exteriores del Congreso y del Senado, -- pretendieron mantener en el seno de la OTAN los privilegios de jurisdicción que sus tropas gozaron en la Gran Bretaña durante la guerra a tenor de los citados convenios de 1942, esto es, -- la pura y simple extraterritorialidad en beneficio de sus propios tribunales militares no aceptando en modo alguno los términos tradicionales convenidos por los países del Consejo de -- Europa en el Tratado de Bruselas de 1949. Las negociaciones -- fueron lentas y penosas llegándose a un acuerdo, el del Estatu-- to de las Fuerzas armadas pertenecientes a los Estados firmantes de la OTAN, que se firmó a su vez en Londres en 19 de ju-- nio de 1951. Conforme a él, el Estado al que pertenecen las -- fuerzas destacadas conservan su propia competencia respecto a -- éstas en el plano de prioridad siempre y cuando que se trate -- de delitos perpetrados por miembros de las fuerzas contra -- otros de las mismas, su propiedad o seguridad o en ocasión del desempeño de sus deberes o misiones oficiales. En otro caso la prioridad corresponde a las autoridades locales, si el hecho -- está comprendido en sus leyes y sobre todo si afecta a su propia seguridad en hipótesis de traición o sabotaje.

Por lo que respecta a la Comunidad de Defensa Europea - - (E.D.C.) de 27 de mayo de 1952 su protocolo de justicia sienta como principio de ella, el de reparto de jurisdicción, según - el cual cada miembro de las fuerzas armadas queda sujeto a la propia salvo en infracciones de tráfico, caza, pesca o los que afectan al orden público o intereses locales.

Fuera de los límites del acuerdo colectivo de la OTAN y de sus sistemas uniformes de regulación jurisdiccional, los Estados Unidos han negociado situaciones semejantes, aunque no --- siempre idénticas con otros países vinculados a ellos por pactos de alianza o mutua ayuda.

#### 4. PRINCIPIO DE LA COMPETENCIA UNIVERSAL O FORO COSMOPOLITA.

Frente al principio de territorialidad, egoísta y nacionalista en su aislamiento dentro del recinto del particularismo estatal, y los principios personal y real egoístas asimismo pero de signo imperialista, por lo que ambos tienen de extrate--rritorialidad intromisiva en esferas jurisdiccionales ajenas, otro principio cuenta como ideal desideratum en un ordenamiento comunitario internacional verdaderamente coherente y solidario: el de la competencia universal o foro cosmopolita. Obedece a un criterio de protección también, como el personal y el - - real, pero no única y exclusivamente como ésto en favor de intereses propios estatales, sirviendo sobre todo a la tutela de valores interesados a la comunidad internacional entera.

Entiende el mismo que cierta especie de delitos por el mismo hecho de perpetrarse, infringe un orden jurídico que rebasa las fronteras y atenta contra los bienes y valores reconocidos en todos los pueblos, razón por la cual a todos y cada uno de ellos corresponde eventualmente su incriminación, cualquiera que fuere el lugar en que episódicamente se ejecutare; no cuenta en él por lo tanto, ni los factores locales ni los personales correspondiendo a la ubicuidad del delito, la ubicuidad de la ley y de la represión, en frase de JIMENEZ DE ASUA que cita el Juez del sitio en que el culpable haya sido aprehendido haciéndolo en calidad de representante de la comunidad internacional, responde a una pureza integral de la extraterritorialidad, según la máxima del index de prehensionis, que le corresponde en lo subjetivo por una universalidad del derecho de penar. Al desligar el acto de la universalidad a la soberanía, es decir al desligarlo de su tradicional adscripción a la soberanía, lo convierte en una labor técnica de la cooperación internacional, en que el objeto de la represión viene a ser un interés predominantemente humano y no nacional.

GARRAUD hacía remontar históricamente los precedentes del foro universal nada menos que al texto del Génesis, que describe la huída del fraticida CAIN a través del mundo primigenio, mientras que DONNEDIEU DE VABRES y otros se contentan con ejemplos más concretos y cercanos el CODEX Justiniano y la práctica procesal criminal romana. Aún éste precedente sin embargo -

resulta ilusorio, o al menos propicio a error si se tiene en cuenta su propósito netamente imperialista, de predominio de la jurisdicción romana en el Orbe, que nada tiene que ver con los fines de colaboración internacional que el genuino principio de la competencia universal significa; para que el mismo prospere en toda su pureza, en efecto, es menester una clara conciencia de la solidaridad y humana, que es inútil buscar en épocas y regímenes de estructura internacional exclusivista, siendo en consecuencia propio de nuestro tiempo, en que tales ideales sí son un postulado necesario aunque aún no realizado de la convivencia internacional.

No quiere significar lo dicho que falten en absoluto antecedentes doctrinales a aún positivos del principio universalista, si bien unos y otros distan bastante de la noción moderna del mismo. Ya que en los comienzos de la nueva Europa hubo espíritus avanzados y generosos como COBARRUBIAS, SUAREZ Y GRO--CIO que vieron el crimen, mejor dicho en determinadas clase de ellos una violación de un orden jurídico debido a la SOCIE--TAS GENERIS HUMANI y no exclusivamente de uno local aislado, --visión traducida por el último de dichos autores en la famosa fórmula disyuntiva de "entregar o juzgar". Los antecedentes --Italianos sobre todo que se citan en favor del principio de la extraterritorialidad en virtud de la competencia del IUDEX DE--PREHENSIONIS no valen siempre por no responder forzosamente di--cho criterio jurisdiccional con el aludido objetivo universa--

lista.

La represión penal en un plano rigurosamente universal presupone de otra parte, además de un principio de colaboración solidaria internacional, una uniformidad de derecho sustantivo -- sin la cual aquel sistema carecería generalmente de razón de ser. El hombre de universal por lo tanto es a todas luces exagerado referido más bien a un deseo que a una efectiva realidad existencial, que hay que considerar en una dimensión forzosamente reducida y relativista, sería en efecto absurdo sostener la posibilidad de criminalar en un país un hecho que no es punible en el lugar de su enjuiciamiento, por la mera consideración de que lo sea en el de su ejecución, y así por ejemplo, castigar un tribunal Inglés por delito de adulterio, uno Español por suicidio o uno Ruso por pertenencia o pertenecer el acusado al partido Comunista fuera de la ley en otros países. El INDEX DEPREHENSIONIS como el del domicilio únicamente puede entenderse aún en los supuestos de universalidad de foro en aquellas infracciones que fueren también delictivas con arreglo a sus propias leyes. podrá y deberá no hacer mérito de lugares ni de estatutos personal de sujeto activo o pasivo del delito, pues ello es inherente a la naturaleza del principio, pero jamás llegará a desentenderse del imperio de su ley; lo cual, dicho sea de paso reduce otra vez a la nada la ficticia teoría tan grata a muchos autores Alemanes sobre todo de la representación, pues si representación efectiva hubiere por parte del juzgador, nada

impediría que éste castigase actos previstos como criminales en leyes ajenas pero no en las propias como sucede en tantos aspectos del derecho privado.

La exigencia de criminalidad local del hecho a juzgar en el foro universalista es del mismo orden que la que impone la extradición, puesto que, en el fondo ambas instituciones obedecen a un mismo criterio de solidaridad y entreayuda internacionales.

El foro universal es en cierto modo un trámite más abreviado que la extradición, pero obedeciendo a los mismos principios que ella y antes que nada, al de la concordancia y fijación previa de delitos sobre que la acción a ejercitar haya de operar. -- Cuales y de que especie han de ser éstos, es la gran cuestión -- que ha de resolverse y en la que caben infinidad de posibilidades y matices.

Los penalistas afectos a la escuela del positivismo Italiano de FERRI y FLORIAN se conforman para exigir tanto para el foro universalista como para la extradición la condición de que -- el delito sea de extrema gravedad, denotando peligrosidad sumamente en el autor, pero es claro que tal concepto nada resuelve, por su misma vaguedad, ya que lo que en un país puede resultar de -- máximo peligro, resulta inocuo e incluso lícito en otro, singularmente en materia de represión de delincuencia política mixta.

preferible e inexcusable más bien es la predeterminación de infracciones a incriminar en vía universal o de extradición, -- sea hecha con el mayor rigor y exactitud posible; y lo que vale

más quizás, que su catalogación responda a una identidad o semejanza de ordenamiento en lo sustantivo, procesal y aún en lo orgánico, para que con ello sea el principio de garantía, de uniformidad y no prenda de arbitrariedades e injusticias permanentes. A este respecto no es ocioso recordar aquellas viejas pero muy sensatas palabras de BECARIA referentes a la extradición pero en todo aplicables al problema que nos ocupa: "Seguramente que la persuasión de no encontrar lugar sobre la Tierra en que el crimen haya de quedar impune, sería una medida eficaz de prevenirlo; más no osaría decidir esta cuestión -- hasta que las leyes hayan llegado a ser más conformes a los -- sentimientos naturales del hombre, las penas más suaves y el arbitrio de los jueces y de la opinión aseguren a la inocencia las garantías precisas y hasta que la tiranía confinada al -- oriente, haya dejado a Europa bajo el dulce imperio de la razón, esta razón eterna que une indisolublemente a los intereses soberanos a los de los Pueblos." Desgraciadamente aquellos temores de BECARIA, no puede decirse que se hayan disipado aún en Europa, sino todo lo contrario en muchos aspectos, -- de otro lado la uniformidad legislativa y sobre todo la cohesión jurídica, moral y cultural del mundo, no permiten tampoco el ejercicio indiscriminado del Foro Universal que quede relegado por lo mismo a un pequeño número de infracciones en que -- esa coincidencia es hoy por hoy posible; razón sobrada tenía -- GARRAUD en un tiempo bastante más solidario y coherente que el



nuestro, en afirmar sin embargo que la doctrina universalista parecía demasiado lejana de aplicación por suponer una igualdad de civilización y legislación que habría de tardar aún mucho en lograrse.

El principio jurisdiccional cosmopolita colma plenamente la medida ideal de la extraterritorialidad de la ley p<sup>é</sup>nal, haci<sup>é</sup>ndolo de la justicia de un Estado determinado el instrumento supremo de la Universal, persiguiendo actos que directamente vulneren valores e intereses específicamente comunitarios y no solamente estatales como es de rigor en la justicia territorialista. Esta simple consideración objetiva, sirve por sí sola para comprender como por exigencia de su misma naturaleza dicho principio requiere inevitablemente la delimitación tipológica previa, pues es evidente que no todos los delitos ni la mayoría de ellos siquiera cumplen con tal carácter justificativo de la plenitud de extraterritorialidad lesionando más bien bienes jurídicos exclusivamente locales y personalistas. En lo que tiene de extraterritorial dicho principio no se opone, antes bien prolonga y perfecciona los principios igualmente extraterritorialistas personal y real, menos absolutos de él sin embargo, incluso no es incompatible tampoco aunque ello parezca, con el principio territorial mismo, al que no contradice sino más bien complementa.

Con lo que sí parece inconciliable el régimen jurisdiccional cosmopolita es con la institución del Asilo, aunque queda-

asimismo asilar a una persona, es decir, no entregarla y sin embargo juzgarla por los propios tribunales aprehensores. Es exagerada por lo tanto la tajante afirmación del profesor DE VABRES de que el ejercicio de la competencia universal sea a igual título que la extradición, la negación del derecho de asilo. La incompatibilidad de éste con la extradición es ciertamente absoluta, pero no al menos con el mismo rigor con el principio universalista, ya que al ser el asilado juzgado en el país de refugio no se infringe la naturaleza íntima del asilo, pues aún en el caso de condena puede resultarle un favor; por ejemplo, si en el propio país rigieren penas más graves para el delito y se careciera de garantías judiciales suficientes para su incriminación.

La solidaridad internacional y altas consideraciones de interés social y pura justicia que abonan suficientemente por la procedencia del principio de la jurisdicción universal, en el marco reducido que queda dicho, eximen de recurrir a otros argumentos de groseras ficciones pseudo territorialista que modernamente han pretendido ser restauradas por BRUSA al decir que "la acción culpable vieja con el delincuente". Ficción que nada resuelve en definitiva, pues para que eso ocurra es menester en todo caso, que la acción sea efectivamente culpable en el territorio por el que viaja, sin lo cual resulta inoperante, inútil.

No cabe arguir siquiera con CARRARA entusiasta de la insti

tución jurisdiccional cosmopolita, que la presencia misma del delincuente impune es una lesión constante al orden público e intereses morales del lugar en que se encuentra, lo que es una suposición gratuita en infinidad de casos y precisamente, en los diversos ordenamientos jurídico penal, en los que el principio cosmopolita no puede operar.

Doctrinalmente los delitos propios de foro cosmopolita son atentatorios a los intereses comunes y no tan sólo a los locales, porque su competencia universalista ha sido decidida en acuerdos internacionales y no unilateralmente como sucede en los de competencia real. Son éstas dos consideraciones las que han servido a los autores y congresistas, para enunciar sus ca tá l o g o s de infracciones propias de la competencia universal, en las que en la terminología de MEILI subyace necesariamente la lesión de un interés humano. Atendiendo únicamente a éste criterio forzosamente vago y subjetivo, las soluciones son infini tas ya sea de lege ferenda, cada autor aporta la lista que mejor le parece. Otro procedimiento es el positivo, es decir, de atenerse a los delitos previamente pactados en acuerdos internacionales, aunque es más reducido.

##### 5. EL AUXILIO POLICIAL INTERNACIONAL.

La extreyayuda policial internacional es una institución de estructura jurídica moderna. La policía de muchos países ha in ter ven ido en asuntos criminales acaecidos en otros, bien por -

prácticas incontroladas o incontrolables, bien por acuerdos.

Fué en el Décimo Congreso de la Unión Internacional de Derecho penal fundada por VON LISZT, VAN HAMMEL y PRINS, y el -- cual fué celebrado en Hamburgo en el año de 1905, cuando por -- primera vez se proclamó solemnemente la necesidad de correspon-- der adecuadamente al creciente incremento de la criminalidad -- de tipo COSMOPOLITA, con una paralela organización de auxilio-- mutuo policiaco y judicial que proveyese eficazmente a comba-- tirla con sus propias armas, a este efecto acordose en dicha -- reunión el voto siguiente: La adopción de medidas idóneas de -- carácter internacional para la represión de los delitos afec-- tando esta misma dimensión; la constitución de lo pactado para la creación en los Estados de oficinas centrales de informa--- ción y coordinación; el desarrollo científico de los diversos-- servicios y la convocatoria de una conferencia internacional -- al objeto de aunar los esfuerzos para los fines propuestos.

Correspondieron a los deseos de la U.I.D.P. algunos países como Alemania donde se convocó a una conferencia nacional en -- Berlín en 1912 preparatoria del Primer Congreso Internacional de Policía Judicial de Mónaco celebrada en el año de 1914 bajo la presidencia del Decano de la Universidad de París LANNAUD y cuyos trabajos ofrecieron interesantes sugerencias no llevadas inmediatamente a efecto, por haber sobrenida la guerra mundial I. Apenas concluído el conflicto se reanudaron los esfuerzos -- en pro de la coordinación de las acciones policiales internacio

nales. Fracasado todavía un primer intento en 1919 del Holan--  
dés VAN HOUTER. Tuvo en cambio éxito el del Canciller de poli-  
cía de Viena JOHANSS SCHOBER que consiguió la reunión interna-  
cional de policía en el año de 1923 con la representación ofi-  
cial de veintiun países.

La labor principal del congreso Vienés concretóse en una -  
institución internacional de carácter permanente; la "Comisión  
de Policía Criminal" conocida con la sigla alemana "I.K.K.", -  
esa oficina permaneció hasta que se inició la II Guerra Mun--  
dial, su actividad fué constante y laboriosa, actividad de in-  
formación, investigación y servicios; acopió el Buró Central -  
de Viena un archivo de cien mil fichas dactiloscópicas y foto-  
gráficas abierto a la policía universal. En el aspecto cientí-  
fico en el que cooperaron algunas de las más destacadas figu-  
ras de la criminalística y la criminología mundiales destaca-  
ron sus publicaciones y los congresos, entre los primeros es -  
de citar la Revista Anual órgano de la comisión central, titu-  
lada como revista especializada.

Paralelamente a la acción intensiva de Viena, y de los con-  
gresos de Berlín de 1926 de Amberes en 1930 y de Roma en 1932,  
se preocuparon de la lucha contra la delincuencia internacio--  
nal que fué uno de los temas mejor desarrollados en el primer-  
Congreso Penitenciario Internacional de Londres en el año de -  
1925. En esa misma época el escándalo por la falsificación de-  
billetes de Banco Húngaros de tan trascendentales consecuencias

financieras y políticas que hizo en 1926 que la propia Sociedad de las Naciones a instancias del Gobierno Francés, procura se la fijación de normas internacionales, policíacas y judiciales tendientes a una represión coordinada, que posteriormente cristalizó en el Convenio de Ginebra de 20 de abril de 1929.

En el orden general hubo una contribución suficiente, en el Cuarto Congreso de la Asociación Internacional de Derecho Penal reunida en París en el año de 1937 sucesora dicha entidad de la Unión Internacional a la que se debieron las primeras sugerencias. En definitiva el organismo de la IKK Internacional en donde se acordaron las conclusiones entre otras cosas, como sigue: La organización del intercambio internacional de antecedentes penales; la redacción en el plano internacional y uniforme de fichas biológico-criminales; el suministro de dichos materiales de investigación en los casos predeterminados en convenciones especiales; la constitución en cada país de un Buró de documentación; la creación de un Buró internacional central de coordinación; la unificación progresiva de los sistemas nacionales de identificación y la conveniencia de un convenio internacional definidor de las normas de intercambio, interesando la represión de criminalidad. Conseguidos en mayor o menor escala gran parte de los deseos del Congreso de París en la organización vienesa, el propósito del mismo fué su extensión más allá del marco policíaco propiamente dicho de tipo de información voluntaria, convirtiéndolo en obra de más efec-

tiva colaboración internacional de carácter judicialista.

La Segunda Guerra Mundial dió al traste con la floreciente-atreayuda policial, ya que durante el conflicto se acrecieron e intensificaron las acciones más o menos subrepeticias al margen del derecho, así sobre todo la reprobable práctica de represión y entrega de delincuentes políticos o simplemente de enemigos - del régimen imperente. Sucumbido el organismos de la IKK de Viena, al fin de las hostilidades fué sustituido en el año de 1946 por la Comisión Internacional de policía Criminal en la sigla - CIPC, inspirada en idénticos propósitos y técnica que la comi--sión de 1923. Habida cuenta de los progresos realizados por la criminalística y el ascendiente bien marcado de la ciencia y -- práctica francesa.

Se fundó la CIPC en París, tuvo éxito ya que en la antepe--núltima Asamblea General en Oslo del año de 1953 alcanzó el número de cuarenta y seis países. Destacan sus actividades en las publicaciones periódicas a través de su órgano bimestral la revista internacional de policía criminal, así como las reuniones anuales de sus asambleas generales, la última que tuvo lugar en Roma en el año de 1954. De 60000 fichas alfabéticas y fonéticas y de 2500 fotografías siguiendo preferentemente el sistema de - identificación de BERTILLON y la ficha dactiloscópica de VUCE--TICH. Se destaca su importante acuerdo de Lisboa de 1951 en el sentido a no suministrar datos de su Buró Central, referentes a delitos de carácter político, religioso o racial, con la plausi

ble particularidad de abstenerse incluso en los casos de duda - en lo tocante al contenido posible de tales elementos en el hecho perseguido.

Los acuerdos y actividades que quedan referidos, tanto en la actual CIPC como en la pasada IKK, no suponen para los Estados miembros de tales organismos carácter obligatorio alguno, mucho menos implican una intromisión directa de las autoridades policíacas de un país en otro extranjero, ni que sus actividades - puedan en ningún caso, conducir a una situación de independencia de aquellas frente a las del lugar en que actúan. por lo menos - en principio, es siempre la más propia limitándose la extraña a una mera comunicación de datos e informaciones que son siempre - susceptibles de utilizarse o no por la primera. A primera vista - no parece que ésto sea mucho pero es bastante si se compara la - celebridad y celeridad con que los buros policíacos internacionales operan con las bien conocidas lentitudes del procedimiento - judicial en la vía diplomática tradicional. No deja de ser sin - embargo, chocante a este respecto que la mayoría de las comunicaciones judiciales deben seguir todavía este largo camino, lo - cual supone de hecho un privilegio en favor de las actuaciones - policíacas. Explicable hasta cierto punto por el carácter de urgencia de estas últimas, y sobre todo por su falta de resoluciones, tal anomalía no deja de ser ilógica y recomendable su resolución al menos en un plano igualitario, en el sentido claro está de simplificar los trámites judiciales, no en el de obstaculi



zar los policiacos.

Respecto a la interrelación entre las autoridades policíacas y las judiciales y los asuntos propios de las competencias respectivas, son asuntos propios y exclusivos de cada país a resolver conforme a su ordenamiento procesal y constitucional. En ningún caso la cooperación puede interferir las normas propias del régimen de extradición a cuyo servicio se halla la ayuda policial y no viceversa, aunque los ejemplos en contrario no escaseen tampoco, en reprobables prácticas antiguas y modernas. En el seno de la CIPC la relación con la autoridad judicial se resuelve en un plano normal de subordinación a ésta, y sus resoluciones operando a petición suya en todos los casos que impliquen ordenes de detención, registro y otras de carácter jurisdiccional, requiriendo al efecto de libertad de criterio, como es natural, a los servicios nacionales pertinentes.

La realización íntegra de una acción policíaca internacional supondría la creación de un cuerpo profesional ad hoc, con ese carácter y misión de operar por su propia autoridad en territorios políticamente extranjeros, tan trascendente función solicitada sin resultado por algunos congresos, especialmente por el de pro-Sociedad de las Naciones, de Bruselas; es incuestionable en la estructura política internacional actual por cuanto que la acción policíaca típicamente ejecutiva es función inherente y primordial de la soberanía de cada Estado; por

lo mismo no ha sido llevada a la práctica salvo en hipótesis - de reducción de dicha soberanía o de condominio, como en Alta - Silesia y el Sarre en los tiempos de sus plebiscitos en los --- países de régimen de capitulaciones y últimamente en los terri- torios de Trieste y Tánger, aún en tales casos se trató en ri- gor de una policía internacional, aunque a veces llevase tal -- nombre, sino de una función llevada a cabo por organismos nacio- nales determinados.

#### 6. LA INTERPOL.

La Interpol se encuentra en la calle de Paul Valéry en la - Ciudad de París en Francia, la Interpol tiene afiliados a paí- ses comunistas como es YUGOSLAVIA. Esta policía trabaja en todo el mundo, sin embargo hay países en donde la delincuencia es -- predominante, como en los Estados Unidos, en donde el contraban- do de estupefacientes, por ejemplo "es corriente que se intro- duzca en el país del Norte una partida de relojes por la Aduana, los relojes son aparentemente normales, pero en su interior se- encuentra a veces heroína pura. El narcótico más difundido en - los Estados Unidos es la heroína que llega de Oriente. Por la - frontera de México se pasan clandestinamente grandes cantidades de marihuana, ésto lo dice MR. PHILIP NICHOLS delegado por los- EU a la convención de Madrid de 1964, continua refiriéndose al- contrabando que persigue la policía internacional y aduce "que- los contrabandistas siguen disfrazando la (mercancía) por el ya

clásico procedimiento de la muñeca o la caja de bombones. pero lo más curioso es que, generalmente, la persona que pasa la -- Aduana con ella ignora el contenido que se oculta tras aquel -- paquete de inocente apariencia. No hace mucho tiempo que la Interpol descubrió en Madrid un original contrabando de diaman-- tes. Eran enviados de China y hubieran seguido a su destino, -- los diamantes iban en el interior de unos bombones".

para la Interpol la criminalidad en Alemania aumenta des-- graciadamente de un año para el otro, el delito que se produce con mayor frecuencia es el de robo de automóviles, robo que -- puede ser transitorio o de uso, uso que puede ser para diver-- tirse o simplemente proyectarse ante la sed de velocidad.

De acuerdo con la última Asamblea de la Interpol, se infor-- mó en ella, que en todo el Mundo se detiene anualmente a más -- de trescientos "grandes" del crimen, asesinos refinados, ladro-- nes de guante blanco, hábiles falsificadores.

Con las últimas incorporaciones aprobadas en la primera se-- sión de la Asamblea de la Interpol, ya son ochenta y cinco los países adscritos, y se están estudiando constantemente temas -- de interés general como la unificación y conveniencias de uti-- lizar en todo el Mundo el sistema "Identi-Kit" para la recons-- trucción del retrato "robot" o hablado de una persona buscada, con arreglo a la transmisión de una fórmula internacional que-- permite rehacer ese rostro en cualquier lugar. Es preciso ace-- lerar los sistemas de comunicación por medio de más estaciones

de radio y de televisión. También se estudia la manera de difundir con un criterio internacional y de manera sistemática, las fotografías de los hombres buscados a través de la prensa y de la televisión de los distintos países, lo ideal sería que pudieran transmitirse en todo el mundo por televisión los rostros de los grandes delincuentes para prevenir a las autoridades de -- otros países.

Una de las novedades de la Interpol, es el estudio de la fotografía judicial en colores "Esta demostrado que los colores -- ofrecen más posibilidades de identificación, ya que determinan un mayor proceso de retentiva".

Actualmente, en la secretaría de la Interpol existen seis--cientas mil fichas, cuarenta y tres mil huellas digitales y más de seis mil fotografías.

Otros importantes temas a estudio son: la protección internacional contra el robo de automóviles, los delitos perpetrados a bordo de aviones o en los aeropuertos y aduanas, la represión del tráfico de narcóticos y la falsificación de monedas y de -- piedras preciosas.

Se aduce en la Interpol que "quizá en un futuro próximo todos los pueblos lleguen al convencimiento de lo útil que sería--obtener las huellas digitales, e incluso de los pies en los recién nacidos. Esto, que se ha experimentado y en ciertos Estados Americanos así como en parte de Europa; pero hay que aceptar -- que sería de indiscutible valor para la identificación de las --

personas, no hay duda alguna, no sólo en los casos criminales, sino en las muertes por accidentes de aviación o de cualquier otra catástrofe, donde la identificación de los cadáveres plantea frecuentes complicaciones y problemas en ocasiones insuperables.

## 7. LA EXTRADICION

La extradición aparecida en la historia como un mero expediente de acción política entre soberanos y autoridades, ha ido adquiriendo a través de los tiempos y de las ideologías sucesivas un claro rango de institución jurídica, interesando por igual tres campos del derecho, el internacional, el penal y el procesal. Esta misma circunstancia explica suficientemente la riqueza y adversidad de teorías suscitadas en torno a la naturaleza del acto extradicional, no siempre reducible a un común denominador sistemático en razón de la distinta perspectiva que cada especialidad contempla.

En la doctrina iusinternacionalista, pese a los prestigiosos precedentes de COVARRUBIAS Y GROCIO no parece haberse impuesto de modo firme y categórico la teoría de derecho y correlativo deber de extradición, ni siquiera en la forma mínima disyuntiva ahora bien, es opinión en el derecho moderno la existencia de una obligatoriedad jurídica en base del derecho internacional dimanando tan sólo de la que cada tratado concretamente imponga. Incluso en el terreno de lo consuetudi-

nario internacional, deniega OPPENHEIM expresamente el estricto carácter de derecho a la extradición, aún reconociendo teóricamente los altos intereses de humanidad que en dicha institución se hallan inmersos. Tan categóricamente punto de vista de progenie claramente positivista, no excluye sin embargo la existencia de normas generalmente admitidas entre los países civilizados que, sin tener una obligatoriedad positiva formal conforme al derecho de gentes vigente en la materia, y ello -- tanto en su aspecto legislativo interno como en el contractual. En virtud de ella, la entrega o no entrega de criminales realizada al margen de una cierta legalidad formal obedece a criterios que en cierto modo se hallan ya incorporados al citado derecho internacional, lo cual explica lo usual de las notas de protesta en tantos casos en que las mismas se estiman violadas.

Un Estado que sistemáticamente acoje en su seno y deniegue la extradición de criminales constituye indudablemente un foco de perturbación en el tráfico jurídico internacional, adoleciendo su conducta de una evidente antijuridicidad. Otro tanto pudiera decirse de la entrega de refugiados políticos para su sacrificio en el país perseguidor, que con razón se estigmatiza de inicuo en la opinión civilizada mundial, y que en ciertos casos extremos puede dar lugar a incriminaciones de tipo local o internacional por delitos contra la humanidad, como ocurrió en Francia con la entrega de refugiados y ciudadanos extranjeros de condición judía a la Alemania Nazi durante el -

régimen de ocupación. Por no hablar casuísticamente recuérdese la ola de indignación suscitada en Inglaterra todavía en el -- año de 1815 en ocasión de la entrega de súbditos españoles por el gobernador de Gibraltar al gobierno absolutista de Fernando VII y la del mundo entero en 1823 al forzar las potencias signatarias de la Santa Alianza a la confederación Helvética para la remisión de los revolucionarios de Nápoles y Piamonte acogi dos a su protección.

Aparte de la cuestión básica pero no única, y de estirpe -- más bien filosófica relativa a la fundamentación última de la extradición, la estrictamente jurídica internacional es la de la cooperación o entreaayuda policial o judicial entre Estados-- constituyendo la forma más plena y categórica de la misma. En éste sentido y como acto de asistencia internacional, es la ex tradición una consecuencia y sanción última de las reglas esta blecidas en materia de competencias, en la que obedece al prin cipio de la territorialidad de la ley penal; sin éste presu--- puesto en efecto, implicando la no operabilidad de las normas-- fuera del propio espacio, la institución extradicional apenas-- tendría razón de ser. Siendo las leyes penales normalmente te rritoriales y territorial asimismo la acción judicial de cada-- país, la represión y el principio de la universalidad del ius-- puniendi exigen dicho complemento mínimo para su actividad y -- relativa efectividad. En un ideal sistema de universalidad o -- simplemente de riguroso forum apprehensionis, la extradición --

apenas si se concebiría, como no se concibe actualmente en el interior de los Estados de regímenes jurídico penal y procesal unitario.

No basta lo dicho, sin embargo, para considerar la institución de la extradición como anticuada y en vías de desaparecer como demasiado prematuro han osado afirmar PINHERIO, FERREIRA-Y BERNARD; lo único que puede afirmarse es que su vida y destino se hallan lógicamente ligados a los de la estructura fragmentaria y particularista de la comunidad internacional y, en lo que puramente procesal a la preexistencia del principio de la territorialidad de las leyes penales. Sólo desde un punto de vista extraordinario regresivo como el del territorialismo absoluto, o desde el antagónico progresivo de total cosmopolitismo jurisdiccional, pudiera prescindirse de la extradición o combatir su uso como hacen los contados opositores de la misma como son GUTEY, GAUCHY y LEMAIRE.

pasado de la doctrina iusinternacionalista a la del derecho penal los tratadistas clásicos vienen considerando la extradición como una consecuencia del ius puniendi, equivaliendo y en parte substituyendo en lo internacional a la acción represiva de los jueces locales, para BRUSA por ejemplo, la extradición de criminales está firmemente asentada en el principio del derecho de castigar. Abundando al mismo tiempo el pensamiento de SALDAÑA, lo proyecta a la vez en lo material y en lo personal; y en lo procesal calificando la institución como-



mínimo ético de represión internacional a través del derecho - de extraterritorialidad penal, enunciando en su ruta histórica tres etapas capitales; la primera la de los tratados equivalente en lo interno a la de la venganza privada; la segunda la de las leyes de extradición equivalente al legalismo nacional; y - la tercera todavía no lograda, la de la uniformidad perfecta - en un plano universal.

La extradición aún considerada en su situación existencial vigente con todas las imperfecciones que su estructura ofrece, llena algunas de la más sensibles lagunas que se observan en - la regulación del derecho penal internacional, cumpliendo así - a la vez un doble objetivo justicialista y pragmático; por eso dice acertadamente CUELLO CALON que "actualmente halla su prin - cipal justificación en su necesidad para la realización de la - defensa social contra la delincuencia, pues sin la extradición, a causa de la extraordinaria rapidéz de las comunicaciones - - gran parte de los delitos quedarían impunes.

Igualmente desde el punto de vista del derecho sustantivo - cabe plantear la cuestión ya resuelta por algunos penalistas, - de si el hecho de la extradición entraña un ejercicio efectivo del ius puniendi del Estado que entrega. Parece ser eso cierto en la sistemática generalmente dominante de la discrecionalidad administrativa de la extradición activa, pero no lo es tan - to si se considera que el Estado requerido no es tan libre como pensaba GROCIO de elegir entre castigar o entregar; más --

bién, es en la realidad positiva actual, de entregar o no entregar, puesto que, sujeto a sus propias normas preestablecidas y obligatorias en lo interno no puede en múltiples ocasiones castigar al extraditado no hallándose el delito de que se la acusa dentro de su esfera de competencia, sea en razón de atipicidad o en la más frecuente del *dorum delicti commissi*. En éstas condiciones el Estado no ejercita ciertamente su derecho penal local objetivo ni subjetivo al extraer o no extraer al presunto culpable, aunque subjetivamente lo tenga para proceder de una u otra manera.

Por último en la dimensión procesal puede afirmarse desde luego, que no hay en la extradición como se ha dicho a veces - ligeramente, una prórroga de la ley en el espacio con carácter extraterritorial, la ley nacional no se prorroga en ese acto, - sino que atrae hacia ella al delincuente precisamente por no poder vulnerar el rígido principio de su territorialidad.

En una perspectiva de competencias en juego, la extradición es una especie de homenaje del *forum deprehensionis* en favor del *loci delicti* pero no en función de la cortesía internacional, sino en tanto que acto jurídico precedente del principio de territorialidad traducido en una actividad judicial o gubernativa, según el sistema legal local prevalente.

Algunos penalistas Italianos como IMPALLOMENI y MAGGIORE - hablan a éste respecto de una jurisdicción penal subsidiaria - del Estado correspondiente, pero la expresión puede ser accepta

da únicamente en un sentido metafórico por no haber en rigor - jurisdicción penal sin posibilidad de un eventual ejercicio punitivo, lo que no siempre ni siquiera frecuentemente se dá en el acto extradicional. En todo caso, lo jurisdiccional es siempre lo básico en la morfología de esta institución, que es antes que nada de naturaleza procesal interna e internacional, - aunque TRAVERS sostenga que la noción de competencia no sea -- elemento constitutivo propio y suyo; no lo será quizás en su - definición por no ser posible formularla genéricamente dada la adversidad de sistemas existentes, pero si lo es en su especie y en su esencia, pues sin conflicto de competencia no se concibe la realidad de la extradición, entendido por conflicto de - competencias el eventualmente surgido entre la judicial de un país y la gubernativa de otro y, en todo caso de dos poderes - en pugna.

Respecto a la cuestión largamente debatida en la doctrina- de si la extradición es un acto administrativo o jurisdiccional judicial, afecta más bien al derecho político y constitucional que al internacional o al penal, sea este material o procesal, éstos han de tomar en cuenta su dogmática, o en su dogmática - la realidad suprema del sistema positivo adoptado: el adminis- trativo más o menos puro en la casi totalidad de los países, y el judicial en los anglosajones y algunos hispanoamericanos como los de Chile y nuestro país. Definir la extradición como acto administrativo de mutua asistencia progresiva internacional,

a modo de MANZINI y tantos otros autores, equivale a aceptar - una sistemática positiva dada en la especie la Italiana de tipo Belga o Europeo continental o cuando más una posición ideal de lege ferenda. Definiciones de este tipo rebasan muy por alto en su genérico laconismo la verdadera esencia de la institución extradicional. No toda entrega al extranjero de una persona acusada tiene el valor jurídico de extradición, en el sentido estricto del término en el derecho moderno, aunque evidentemente lo sea en su semántica gramatical o aún en la histórica: - estimarlo así en plano de hecho, vale en tanto como degradar - dicho instituto al libramiento caprichoso de personas según el placer del soberano, estadio histórico de que felizmente se saliera hace ya más de un siglo.

La aludida consideración parece suficiente para exigir en las definiciones de la extradición una mayor concreción formal y normativa, sin que la entrega personal deja de ser un acto - jurídico para pasar a ser un hecho o actividad política indiferente al derecho cuando no contraría a él. Sobre el núcleo fáctico de dicha entrega que constituye obviamente la dinámica de la institución, entiendo que debe insertarse una estructura -- normativa previa que le preste calor de juricidad. Esto se descuida sin embargo en las definiciones más conocidas de extradición, preocupados primordialmente sus autores por la realidad - del hecho del libramiento personal y por su finalidad ulterior. Así en la descriptiva de JIMENEZ DE ASUA "entrega que un Estado

hace a otro de un individuo acusado o condenado, que se encuentra en su territorio, para que en ese país se le enjuicia penalmente o se ejecute la delincuencia común y sobre todo, la de la normatividad aludida, con un colofón que pudiera ser el de "realizada conforme a normas preexistentes de validéz interna o internacional". De otro modo se corre el riesgo de amparar en los prestigios de una institución que es o debe ser eminentemente jurídica la más arbitraria y aún criminales actividades político policíacas.

No se incluye en la definición antedicha de JIMENEZ DE ASUANI AUN ASI AMPLIADA, el tópico tan usual de la reciprocidad, --asimismo considerado como fundamento necesario de la institución extradicional en algunos sistemas y en autores como STIEGLITZ y GARRAUD. No debe hacerse en buena doctrina por varias razones: la primera de las cuales ha sido la expresada por el Instituto de Derecho Internacional al estimar que semejante condición pueda estar recomendada por la política legislativa, pero no por la estricta justicia. La reciprocidad por lo demás, es un elemento a tener en cuenta si acaso en el pacto extradicional, cuando lo hubiera no en el acto mismo de la extradición ni menos todavía en cuanto descansa en una sistemática de estructura unilateral, donde puede o no ser tenida en cuenta.

En el derecho penal tanto en el sustantivo como en el procesal, el tema de la extradición es constantemente tratado por los autores, que lo hacen generalmente en función a la acción -

de la ley penal en el espacio. Es de notar a este respecto que la doctrina más influyente en la evolución legislativa de la institución ha sido casi siempre la de los penalistas que en todo caso, se anticiparon a los iusinternacionalistas en situarla en la situación y rango jurídico que en el derecho moderno ostenta. La razón de este fenómeno es clara y obedece a dos motivos fundamentales, el primero que siendo la regulación interna y generalmente la procesal la que ha procedido a la puramente internacional, fueron los penalistas y procesalistas los encargados de encauzarla contribuyendo asimismo a la fijación de tipos en lo sustantivo, y a la de competencias en lo procesal. A ello hay que añadir la consideración de que tales juristas estaban menos influidos que los internacionalistas -- por los prejuicios de la absoluta soberanía estatal, preocupados preferentemente por la eficacia de la cooperación en la lucha contra el crimen y en la realización de los más altos valores de la justicia represiva.

Con ser abundante y valiosa la labor de los científicos en todas las especialidades de la elaboración moderna de teorías y prácticas de la extradición, hoy lo es aún más la desarrollada por las instituciones y congresos internacionales que con tanta frecuencia se han ocupado asimismo del asunto. En la imposibilidad de aludir a todos ellos es menester limitarse a -- los más importantes bien por su propia autoridad científica, -- bien por el valor de los tratados sugeridos o la trascendencia

de las conclusiones votadas.

La primacía en la preocupación científica colectiva por la uniformidad de las reglas extradicionales, corresponde a un organismo de carácter penal, pues fué en efecto en el Segundo -- Congreso Penitenciario Internacional celebrado en Estocolmo en el año de 1878 donde se planteó programáticamente la cuestión, en ese lugar HANDERSON y RUBENSON propugnaron con sólidas razones y sugerencias sumamente interesantes la conveniencia de -- uniformar las normas internas sobre extradición en vistas a hacer algo más efectiva su ejecutoriedad sin llegarse a formular sin embargo, y en tiempo un proyecto concreto en tal sentido.-- Este mérito estaba reservado a un organismo iusinternacionalista, el Instituto de Derecho Internacional que dos años después del Congreso de Estocolmo en su sesión de Oxforde de 1880 sentó las clásicas veintiseis reglas que han venido informando -- incesantemente la doctrina y práctica extradicional; fueron -- completadas por cuatro más por el mismo Instituto en su reunión de Ginebra de 1892 en relación con el asunto más difícil y escabroso de la extradición, el de la delincuencia política con carácter de "reglas" y no de proyecto de la ley o tratado-tipo, las del instituto sirvieron eficazmente a la hora de redactarse estos textos, otra vez en el seno de la comisión penal y penitenciaria. La subcomisión nombrada al efecto por dicho organismo a la publicidad en el año de 1931 un proyecto de ley-tipo de extradición, elaborado por especialistas de la com

petencia de un DELAQUIS y un GLEISPACH, no obstante lo cual la doctrina de sus cuarenta y un artículos no avanza en nada respecto a las reglas del instituto, de las que viene a ser una especie de versión articulada.

Prescindiendo de otros proyectos escasamente innovadores, como los elaborados por la Comisión de policía Criminal y la Internacional, así como de los preceptos incorporados a los códigos internacionales de FIORE, COSENTINI y otros, es de destacar la labor de las conferencias de unificación del derecho penal, entidad que desde la primera celebrada en Varsovia en el año de 1927 decidió ocuparse a fondo del asunto. Fué en la Cuarta Conferencia de París del año de 1931 donde se aprobaron los cinco primeros artículos de la ley-tipo de extradición, reproducidos con ligeras alteraciones en la aprobada Cuarta Conferencia, es decir, con otra numeración en la SEXTA Conferencia de Copenhague en el año de 1935.

Los preceptos más importantes de la Ley-Tipo de 1935 consta de doce apartados, y que son los siguientes:

La autoridad competente de un Estado puede con o sin reserva de reciprocidad, entregar a otro extranjero, conforme lo dispuesto, a todo sujeto perseguido o condenado por autoridad judicial del Estado demandante y que se encontrare en su territorio.

Toda infracción punible según las leyes del Estado requiriente y requerido, puede dar lugar a la extradición; cuando se



trate de un no condenado, si la pena señalada no es en su grado máximo inferior a diez años de privación de libertad; tratándose de condenados si la pena impuesta lo es por un mínimo de meses. Tales disposiciones son igualmente aplicables a la tentativa y casos de participación.

Toda decisión judicial entrañando medidas de seguridad privativas de libertad dirigidas contra el autor de un hecho calificado de crimen o delito, puede servir de base a demanda de extradición, a condición de que el mismo se halle previsto en las leyes de ambos países.

Si la demanda se refiere a varias infracciones impunes al mismo individuo no juzgado aún, se efectuará la extradición más que cuando el máximo de la pena atribuida fuere igual o superior, por el conjunto de todas las infracciones.

La extradición no es aplicable tratándose de penas exclusivamente pecuniarias.

No habrá lugar a la extradición tratándose de faltas, de delitos culposos o delitos políticos.

El resto de los preceptos de la ley-tipo de 1935 se refieren a la no extrahabilidad en los supuestos de prescripción de delito de pena o de presencia de otra causa de extinción de la acción penal, así como en la de subditos propios, salvo en casos de reciprocidad etc.

Sobre la ley-tipo de Copenhague que presenta una regulación ideal en plano de modelo de lege ferenda legislativa, la comi-

sión penal y penitenciaria planeo ya de antiguo el texto de -- tratado tipo últimamente aprobado y publicado en ocasión de la primera reunión del organismo en la post-guerra, que tuvo lugar en Brena en agosto de 1946. Este documento es más prolijo que el de la ley de Copenhague con treinta y ocho artículos en lugar de doce, contemplando situaciones y detalles no previstos en el de 1935.

#### 8. LA EXTRADICION EN LA LEGISLACION MEXICANA.

La extradición internacional se rige en nuestro derecho -- por la Ley de Extradición de la República Mexicana aplicable a falta de tratado o estipulación internacional, de fecha 17 de mayo del año de 1897; y la cual fué firmada el 19 de mayo de 1897 antes mencionado por el C. presidente de la República, señor General Don PORFIRIO DIAZ, por el señor licenciado IGNACIO MARISCAL Secretario de Estado y del despacho de Relaciones Exteriores.

El carácter de acto mixto administrativo y judicial de la extradición queda especificado en esa ley; la petición del Gobierno extranjero y la orden de aprehensión de la Secretaría de Relaciones Exteriores dictada en los términos de esta ley son causa legal para que el Juez de Distrito pronuncie auto motivado de prisión.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación precisa el alcance de éste precepto: "aún cuando el procedimiento que se sigue

para la extradición de delincuentes al extranjero no puede asimilarse en forma absoluta a los trámites que en la República - se fijan para la instrucción de un proceso, sin embargo en el procedimiento de extradición se distinguen perfectamente tres periodos que tienen efecto privar de la libertad a los individuos señalados y sujetos a extradición, bajo diferentes normas jurídicas en condiciones legales diferentes: el primero queda constituido por la detención que en casos de carácter extraordinario se puede acordar por el Ejecutivo de la Unión, con la simple petición del Estado requeriente y bajo promesa de reciprocidad; el segundo se inicia con el auto privado de prisión que pronuncie el Juez de Distrito con apoyo a los antecedentes y demás datos que le consigne la Secretaría de Relaciones Exteriores, relativos a la demanda de extradición y que deben ser bastantes para probar la existencia del cuerpo del delito y la presunta culpabilidad de la persona cuya extradición se pide, - de tal manera que pudiera enjuiciarle conforme a las leyes de la República si el delito se hubiere cometido en su territorio y el tercer periodo, después de la opinión que dicte el Juez de Distrito sobre la procedencia de la extradición de conformidad con el artículo 22 fracción I de la Ley de la materia, se origina con la resolución del Ejecutivo Federal que en vista - del expediente judicial y pudiendo separarse de lo resuelto en éste, otorga o niega la extradición y puede asimilarse el auto motivado de prisión como lo llama la Ley, que dicte el Juez de

acuerdo con el artículo 18 de la Ley de Extradición, el auto de formal prisión estatuido en el artículo 19 de la Constitución Federal puesto que los datos en que ambas determinaciones deben apoyarse son sustancialmente los mismos y los efectos -- por cuanto a la privación de la libertad, quedan condicionados a la resolución definitiva que en expediente se pronuncia y -- que, en el caso de extradición corresponde al presidente de la República dictarlo, quien puede negar la extradición; caso en el cual el individuo provisionalmente detenido queda en absoluta libertad. En consecuencia si el quejoso atribuye a la Secretaría de Relaciones Exteriores su detención indefinida, mientras no se pronuncie la resolución presidencial, aquella es el resultado de la situación jurídica y de un procedimiento judicial que cesó de tener vigencia y tan pronto como el Ejecutivo Federal dicta su fallo otorgando la medida se opera un cambio en la situación jurídica del quejoso, que coloca el caso dentro de lo preceptuado en la fracción XVI del artículo 73 de la Ley de Amparo, en el sentido de que es improcedente el juicio de garantías cuando han cesado los efectos del acto reclamado. (S. J. T. LIII, página 2563).

Sólo procede la extradición por delitos internacionales -- del orden común catalogados en el código penal, siempre que -- sean punibles en el Estado demandante, que estén penados en -- nuestra ley y en la extranjera y con prisión mayor de un año, -- que se persigan de oficio, que no haya prescrito la acción pa-

ra perseguirlos y que no sean de la competencia de la justicia mexicana (artículo 2). Nunca procederá para los delincuentes - que hayan tenido la condición de esclavos en el Estado requirente, para los mexicanos y para los naturalizados después de dos años de obtener su naturalización (artículo 10).

La Constitución prescribe que cada Estado tiene obligación de entregar sin demora a los criminales de otro Estado o del extranjero a las autoridades que lo reclamen. En éstos casos - el auto del Juez que mande cumplir la requisitoria de extradición será bastante para motivar la detención por un mes, si se tratare de extradición entre los Estados, y por dos meses cuando fuera internacional (artículo 119 Constitucional), el precepto de que se trata reproduce sustancialmente el 113 de la derogada Constitución de 1857.

por otra parte, los requisitos de filiación, comprobación plena del delito y presuncional de la responsabilidad y expresión de la pena imponible, son indispensables en los exhortos solicitando la extradición (artículo 7), realizada la captura, el reo quedará a disposición de la autoridad requirente por un término no mayor de treinta días (artículo 15) después del cual quedará en absoluta libertad (artículo 19). La autoridad requerida no está obligada a obsequiar el exhorto, si la requirente sostuviese su requisitoria, la Suprema Corte decidirá la controversia (artículo 23), pudiendo imponer multa de cien a mil pesos a la autoridad que hubiese obrado maliciosamente --

(artículo 29), los anteriores preceptos son relativos a la Ley Reglamentaria del artículo 113 de la ya citada Constitución de el año de 1857; y a diferencia de la extradición internacional, la interregional es acto sólo judicial.

#### CONVENCIONES Y TRATADOS SUSCRITOS POR NUESTRO PAIS.

Convención de extradición celebrada entre México y Bélgica el 12 de mayo de 1881.

Tratado de Extradición entre México y el salvador de 22 de enero de 1912.

Tratado entre México y España para la extradición de criminales de 17 de noviembre de 1881.

Tratado entre México y los Estados Unidos de América para la extradición de criminales de 22 de febrero de 1899.

Convención adicional al Tratado de 22 de febrero de 1899 - entre México y los Estados Unidos de América de 28 de marzo de el año de 1903.

Convención adicional de las celebradas entre México con el Gobierno de los Estados Unidos de América, sobre la extradición de delincuentes de 13 de agosto de 1926.

Decreto que promulga la Convención suplementaria de Extradición entre México y los Estados Unidos de América de 22 de marzo de 1944.

Convención celebrada entre México y los Estados Unidos de América, para la recuperación y devolución de vehiculos que hubieren sido objeto de delito contra la propiedad de 28 de ju-

lio de el año de 1937.

Decreto que reglamenta los artículos uno y dos de la Convención celebrada entre México y los Estados Unidos de América de 2 de septiembre de 1938.

Tratado entre México y la Gran Bretaña e Irlanda para la extradición de criminales de 25 de enero de 1889.

Convención entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Guatemala para la extradición de criminales de 25 de septiembre de 1895.

Tratado de México e Italia para la extradición de criminales de 13 de octubre de 1899.

Tratado y Convención celebrados entre México y los Países Bajos para la extradición de criminales de 16 de diciembre de el año de 1907.

Tratado entre México y Cuba para la extradición de criminales de 21 de junio de 1930.

Convención sobre extradición firmada en Montevideo el 26 de diciembre de 1933, por todos los países del Continente Americano de 25 de abril de 1936.

Convención Internacional para la Represión de la Falsificación de Moneda de 8 de julio de 1936.

Convención sobre Asilo de la Habana Cuba del 20 de febrero de 1928.

Tratado de Extradición celebrado entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Colombia del 4 de octubre de 1937.

Tratado de Extradición celebrado entre México y Brasil del 12 de abril de 1938.

Tratado de Extradición celebrado entre México y Panamá del 15 de junio de 1938.

Convención Internacional relativa a la represión de la trata de mujeres mayores de edad, de 21 de junio de 1938.

#### JURISPRUDENCIA DE LA SUPREMA CORTE MEXICANA.

De los delitos cometidos en el extranjero por mexicanos contra mexicanos o contra extranjeros, o por extranjeros contra mexicanos, toca conocer a los Jueces Federales; y al resolver sobre su competencia, la Corte no tiene que decidir si tales delitos pueden o no, ser castigados en la República, porque esto -- tiene que ser materia propia del proceso y de la resolución que en él se pronuncia. "Sem. Jud. Fed. T. XIII, pág. 578".

Dado el texto del artículo 6 del Código Penal de 1929 para el Distrito y Territorios, los delitos cometidos fuera del país por un extranjero contra mexicanos, son sancionables en la Repú**l**ica mediante determinados requisitos, pero con arreglo a las leyes de ésta; y cuando se trate de dichos delitos en que se encuentran una frente a otra las legislaciones de dos Estados, el derecho penal que rige en semejantes casos es el Federal, lo -- que se comprende fácilmente si se tiene en consideración que la nacionalidad del delincuente o de la víctima son los elementos-esenciales para el derecho de castigar, que no es sino una consecuencia de la soberanía del Estado, y deben quedar regidos --



por las leyes generales de la República y no por las particulares de los Estados, pues todos aquellos casos, en que la nacionalidad de una persona es elemento esencial se rigen por dichas leyes generales como sucede cuando se trata de la extradición, pues entonces, el hecho de castigar un delito cometido fuera - del país supone el ejercicio de la soberanía de un Estado frente a los de otra Nación y, por lo mismo, para la resolución -- del conflicto son aplicables exclusivamente las leyes del Estado que pretende castigar, y que en la República Mexicana es el Código penal del Distrito, que a veces tiene el carácter de Federal, y si se aplica la ley local para establecer la comprobación del cuerpo del delito y basándose en aquella se dicta el auto de formal prisión, incuestionablemente no se cumplen las formalidades esenciales del procedimiento, puesto que se aplican leyes inadecuadas y se violan en perjuicio del interesado las garantías de los artículos 14 y 19 Constitucionales. "Sem. Jud. Fed. T. XXXV pág. 1500".

Conforme a la fracción IV del artículo 6 del Código penal de 1929, sólo se exige que sean sancionados los delitos cometidos en territorio extranjero en los casos que él preve, que la infracción tenga carácter de delito en el país en que se ejecutó y en la República Mexicana, sin que se exija que al hablaren general de "país" se haga distinción entre las diversas legislaciones de él, o que de lugar su división política y en -- principio de hermenéutica que donde la ley no distingue, el --

Juez no debe distinguir. Así es que si el artículo 2 del Tratado de Norteamérica se estipula que serán entregadas las personas acusadas o condenadas por el delito de robo, y para el castigo de aquel delito en la República no se necesita acreditar que dicho delito tenga el carácter en determinado Estado de -- los Estados Unidos de Norteamérica "Sem. Jud. Fed. T. XLI pág. No. 678".

Aún cuando el delito haya sido cometido en territorio extranjero no puede asegurarse en forma categórica, que el delito cometido en esas condiciones no produzca efectos en la Nación Mexicana; además la sociedad se interesa en no favorecer la impunidad de los delincuentes; de otra manera dicha sociedad resultaría indiferente al castigo de los delincuentes y de los delitos cometidos en el extranjero, supuesto que a los autores de ellos no los perseguiría la ley; el país entonces sería un refugio para los criminales y con esto peligraría el -- prestigio nacional. Precisamente por ello el Código Penal para el Distrito y Territorios Federales rige especialmente para -- esos casos que interesan a la Federación, y no únicamente a -- una de las entidades Federativas; y precisamente por eso dicha ley Federal imputa el conocimiento de esos hechos a los Tribunales Federales cuya competencia excluye a la de cualquiera -- otros. La jurisdicción de los jueces del fuero común está limitada por las disposiciones de las leyes penales dictadas por -- los congresos locales para los Estados en donde rijan, y por --

lo mismo, no puede extenderse el efecto de esas disposiciones fuera de aquella jurisdicción que las propias leyes determinan. "Sem. Jud. Fed. T. XXXVIII, pág. 2377".

para fundar una condena por hechos cometidos en el extranjero no basta que la autoridad judicial estime que el hecho atribuido al acusado debe ser delictuoso en País extranjero, sino que tiene que demostrarse esa circunstancia establecida por el artículo 4 del Código penal, por medio probatorio suficiente, prueba que corresponde al Ministerio Público de conformidad con el artículo 136 fracción IV del Código Federal de Procedimientos penales, precepto que impone a dicha institución la obligación de demostrar la existencia de los delitos. "Boletín de Información Judicial T. X pág. 278".

## CONCLUSIONES

I. El interés de los Países para reclamar la potestad a su soberanía y ejercitar sus derechos, prácticamente ha quedado nula, desde el advenimiento del AÑO GEOFISICO INTERNACIONAL que incluyó más de cincuenta naciones participantes, los que no participaron no pusieron objeciones a la actividad y penetración del espacio aéreo. Dando como resultado un consentimiento tácito al libre paso de máquinas e ingenios, sin violación de la soberanía de las naciones.

Quedando como principio de carácter político, lo enunciado en la Convención de CHICAGO de 1944 y su precedente, en el sentido de "QUE CADA ESTADO TIENE SOBERANIA EXCLUSIVA y ABSOLUTA SOBRE LA ZONA AEREA QUE ABARCA SU TERRITORIO".

II. Para los efectos de la competencia para conocer de las faltas y delitos cometidos a bordo de aeronaves, se debe adoptar el sistema medio de la competencia territorial restringida, haciendo entrar en juego el de primer aterrizaje, es decir, que intervengan las autoridades del primer aterrizaje por el hecho o acto delictuoso del infractor a la norma penal, como factor indispensable para individualizar al culpable e instruir la averiguación. Esta situación la prevé el Código Aero-náutico de la República Argentina, y que a mi juicio es la correcta, por ser la conclusión a que, después de múltiples dificultades llegó al Congreso de Budapest en el año de 1930, y la adoptada además por la Conferencia Internacional America-

na celebrada en Montevideo, que atribuyó la competencia a los Tribunales del Estado en cuyo territorio se hiciere el primer aterrizaje después de cometido el delito, y si el mismo delito se cometió en vuelo.

III. Considero que es impropio lo recomendado en los proyectos de convenio sobre delitos cometidos a bordo de las aeronaves, tanto de Montreal como de Munich, así como del reciente Convenio de Tokio, en el sentido de "que para los efectos penales se considera que una aeronave se encuentra en vuelo, desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje, o que se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque y en el momento en que se abren cualquiera de dichas puertas para el desembarque". Ahora bien, lo considero impropio por las siguientes razones:

Es posible que una persona cometa una falta o un delito precisamente segundos después de que se aplique la fuerza motriz para despegar, o se cierren las puertas externas después del embarque, con la seguridad de que a la aeronave se le considera "en vuelo", y que el Comandante de la misma sabe y está entendido, que lo puede entregar al indiciado en el lugar del primer aterrizaje. Ahora bien, el que comete el delito, pudiera ser el caso que lo hubiera premeditado, sabiendo que la aeronave no se detendría, y que sería juzgado en primera instancia en el lugar del primer aterrizaje.

En tales condiciones, al llegar la aeronave y el Comandante entregar al inculpado, posiblemente se aplicarían las leyes del lugar de aterrizaje que le favorecerían indudablemente; por ejemplo: "que al iniciarse el carreteo de una aeronave de los Estados Unidos de Norte América o de su bandera, en tal aparato se cometiese un delito a bordo, y como ya se indicó, el inculpado tuviese la seguridad de que por razones de que se encuentra en vuelo, tendría que ser juzgado en México. En el primer País existe la pena de muerte, en México está abolida; ahora bien, no se podría extraditar, por la sencilla razón de que en México, no se extradita a personas al País en donde prevalece la pena de muerte.

Por lo tanto, en los proyectos de convenio, y en el convenio de Tokio, debería de haberse previsto, que cuando se cometiese un delito a bordo de la aeronave cuando se encontrare en vuelo, debería de volverse al lugar de salida o embarque. Es de hacerse notar, que no existe disposición en el plano internacional, que defina sobre la extradición de las personas que cometiesen delitos a bordo de las aeronaves, no obstante el proyecto de "Convenio Internacional sobre competencia en caso de delitos sujetos a extradición cometidos a bordo de aeronaves en vuelo, propuesto a la Comisión Internacional de Policía Criminal de Roma del año de 1954".

En el Convenio de Tokio de septiembre de 1963, se debió haber previsto el caso.

Por otra parte, se debería de considerar en vuelo también a la aeronave cuando carretea hacia las plataformas de carga y descarga, de abastecimientos y talleres tanto de mantenimiento como de compostura, ya que esos movimientos son realizados por la impulsión motriz o de reactores o cohetes, es decir, por sus propios medios; y en estos actos de tiempo y lugar se pueden cometer delitos o faltas de carácter doloso.

Lo anterior es importante, y además constituye una seria preocupación en la legislación Argentina, en lo relacionado a la responsabilidad extracontractual, y especialmente al bien jurídico a proteger, o sean los terceros en la superficie; y si bien es cierto, que tal preocupación es en vista de la responsabilidad objetiva en el aspecto puramente civil, debería extenderse al aspecto punible o punitivo; y no pensarse o pensarse en indemnizaciones en dinero, y su limitación fijada por la Convención de Roma, basada en "EL PESO DE LA AERONAVE" situación que aunque no es motivo de éste modesto trabajo, no puede pasar inadvertido por absurdo, ya que el daño no se puede medir por el peso de la aeronave, como lo prevé el artículo 11 del Convenio de Roma del año de 1952, en el sistema progresivo, siendo éste: a) 500 000 Francos para las aeronaves cuyo peso no exceda de MIL kilogramos; b) 500 000 Francos más 400 Francos por kilogramo que pase de los MIL, para aeronaves que pesen más de MIL y no excedan de SEIS MIL kilogramos; c) 2 500 000 Francos, más 250 Francos por kilogramo,

que pase de los SEIS MIL kilogramos y no excedan de VEINTE -- MIL kilogramos; d) 6 000 000 de Francos más 250 Francos por -- kilogramo para que pase de los SEIS MIL; para aeronaves que -- pesen más de VEINTE MIL kilogramos y no excedan de CINCUENTA-- MIL kilogramos; e) 10 500 000 Francos, más 100 Francos por ki-- logramo que pase de los CINCUENTA MIL kilogramos. Y ésto es -- dato importante aunque absurdo para los efectos de la repara-- ción de daño o daños, que ya de oficio debe aplicarse en las-- resoluciones penales, y que todos los códigos preven.

IV. Se debe considerar, que para los llamados delitos de carácter universal, o delitos contra el Derecho Internacional, como está previsto en nuestro Código Penal al referirse a la-- PIRATERIA, y como lo prevé la Convención sobre Alta Mar (excep-- to a mi juicio, el caso del buque Santa María en el mes de ju-- nio de 1961, en la cual la intervención de los insurgentes Por-- tugueses tuvo carácter político; así como el apoderamiento de-- aeronaves por elementos Cubanos al Servicio del revolucionario Fidel Castro con fines de propaganda); la TRATA DE MUJERES; EL TRAFICO DE DROGAS etc. son punibles independientemente del lu-- gar en que se cometan, y en lugar de que se considere el prin-- cipio de extraterritorialidad de la ley penal, y se pida la ju-- risdicción concurrente, a mi juicio se debe tomar la expresión de FACULTADES CONCURRENTES O COINCIDENTES, por razón de la ma-- teria y del carácter universal del delito, que en el presente-- caso afecta a la aeronave y al hecho técnico de la aviación, y



la represión del delito y el conocimiento del mismo, es del Estado que primero conoce del hecho o acto delictivo, y puede -- iniciar el sumario, independientemente de la nacionalidad del infractor. Facultades concurrentes o coincidentes que afectan la jurisdicción (es que en nuestro País se denomina "jurisdicción dual".

V. También es necesario precisar en los proyectos de convenio, y especialmente en el de TOKIO, que independientemente de las facultades y jurisdicciones concurrentes o coincidentes -- sobre los delitos de tipo universal en que se afecta a la aeronáutica, lo relacionado a las jurisdicciones concurrentes en situaciones especiales como en el Estado de Sitio, es decir, -- de los Estados y Territorios en que se encuentre la aeronave, -- al aterrizar, pudiendo ser el Estado de Sitio en sus diversas fases o sistemas como el Español, que señala el tránsito de la normalidad a la emergencia; Estado Preventivo; Estado de Alarma y Estado de Guerra. En el Francés, que señala el Estado de Sitio Real, Estado de Sitio Ficticio. En el Inglés, que señala el Estado de Necesidad (Emergency power act de el año de 1920), los artículos 29 y 49 Constitucionales señalan en nuestro País el caso; asimismo en el artículo 73 fracción XVI incisos 1o. y 2o. Y por razón de ese estado de cosas, la jurisdicción es concurrente, avocándose al conocimiento, los casos de delitos cometidos a bordo de aeronaves, y que conozca de los mismos la -- autoridad en esos casos donde existe el Estado de Sitio, de --

Emergencia o de Ley Marcial. Teniéndose como antecedentes la competencia ejercida por las autoridades militares de los territorios ocupados, situación que ocurrió en la guerra pasada y hasta dió origen a la creación de los Tribunales Militares de Nuremberg y de Tokio y otros.

VI. Tanto de los proyectos precedentes al Convenio de TOKIO sobre delitos, se ha omitido disposiciones que tipifiquen faltas y delitos que se cometan por motivo de la aviación comercial a los trabajadores a bordo de las aeronaves, es más, ni siquiera se hace alusión a los mismos en la superestructura. Púes debe tomarse en cuenta que cualquier acto de depredación en contra de un trabajador de la aeronave cuando ésta se encuentra en vuelo, o que el mismo trabajador comete la falta, su penalidad y el grado de culpabilidad debe ser mayor por razón del riesgo en que se desarrolla la aviación.

VII. También sería conveniente, que se hubiese recomendado reformas a los códigos penales de los diversos Estados contratantes, para uniformar las disposiciones que se consideren punibles, y determinar los debatidos problemas de jurisdicción y competencia.

Así como los problemas relacionados con las indemnizaciones y responsabilidad objetiva.

VIII. Se debió haber puesto más cuidado al referirse a las facultades del Comandante de la Aeronave, púes en el Convenio de TOKIO de 14 de septiembre del año 1963 a que se ha ve

nido haciendo referencia, se omitió el punto cuarto del artículo cinco del Proyecto de Montreal del año de 1962, que disponía: "Que a los fines del convenio, el comandante de la aeronave, es la persona responsable a bordo de la operación y seguridad de la misma". Todavía más, no obstante esa omisión que deja prácticamente sin autoridad al Comandante; en el artículo sexto parte segunda del mismo convenio de TOKIO, se restringe la autoridad del Comandante, a tal grado que se dice: "El comandante de la aeronave no puede exigir la ayuda de los pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la cual tenga tal derecho". En tales condiciones, el comandante solo es un conductor, un empleado al servicio de la empresa, sin poder actuar totalmente, interviniendo conforme al Convenio, sin la autoridad que el común de las gentes supone.

Por otra parte, la astronáutica que se encuentra en sus albores, puede corresponderle la misión particularísima, que se esperó en vano de la aviación: abrir un horizonte para la concordia y la paz. O como lo expresó Parker Van Zant, de que los pueblos del mundo son como islas que se enfrentan en un océano de desinteligencia; acotaba para posibilitar el flaqueo de esos mares y unir al mundo en la paz, la humanidad dirige sus miradas a las promesas del aire. La necesidad de internacionalizar la astronáutica ha surgido de la insuficiente capacidad creadora de cada Nación individualmente considerada, -

frente a las exigencias intelectuales de los problemas científicos y técnicos en cuestión. Ello es más bien patrimonio de la humanidad entera, y no del pueblo al que por nacimiento pertenece al autor. La internacionalización de la investigación y técnica de la astronáutica se funda en la necesidad de centralizar el potencial espiritual de la humanidad y económico de las Naciones.

IX. Por lo que respecta a los llamados "SECUESTRADORES AEREOS" La Federación Internacional de Pilotos Comerciales ha pedido al Secretario General de las Naciones Unidas, se convoque a una reunión del Consejo de Seguridad, para adoptar medidas efectivas contra Países que den refugio a secuestradores aéreos. En Washington, la Asociación Norteamericana de Pilotos de Líneas Aéreas, pide extradición inmediata en cada caso.

En suma se podrían lograr resultados positivos con la intervención de las NACIONES UNIDAS.

Por último, debe considerarse que éste trabajo, está actualizado, dado el caso, que el Convenio de Tokio a que se ha hecho referencia, fué publicado en el DIARIO OFICIAL de la FEDERACION número doce del quince de enero de mil novecientos sesenta y nueve, en la siguiente forma:

DECRETO que aprueba el Convenio sobre las infracciones -- y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, hecho en Tokio, Japón, el 14 de Septiembre de --- 1963.

GUSTAVO DIAZ ORDAZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que la Cámara de Senadores del H. Congreso de la ---  
Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO:

"LA CAMARA DE SENADORES DEL CONGRESO DE LOS ESTADOS-  
UNIDOS MEXICANOS, EN EJERCICIO DE LA FACULTAD QUE LE CON-  
CEDE LA FRACCION I DEL ARTICULO 76 DE LA CONSTITUCION FE-  
DERAL, DECRETA:

ARTICULO UNICO.- Se aprueba el CONVENIO SOBRE LAS --  
INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE-  
LAS AERONAVES, hecho en Tokio, Japón el 14 de Septiembre  
de 1963, y firmado ad-referendum por el Representante de  
México en el Consejo de la Organización de Aviación Ci-  
vil Internacional el 14 de diciembre de 1968.

México, D.F., a 30 de diciembre de 1968.- Lic. Alfre-  
do Ruiseco Avellaneda, S. P.- Lic. Diodoro Rivera Uribe,  
S.P. Mayor Oswaldo Cravioto Cisneros.- S. S.-Rúbricas".

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I --  
del artículo 89 de la Constitución Política de los Esta-  
dos Unidos Mexicanos y para su debida publicación y ob-  
servancia, expido el presente Decreto en la residencia --  
del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Dis-  
trito Federal, a los siete días del mes de Enero de mil --  
novecientos sesenta y nueve.- Gustavo Díaz Ordaz.- Rúbr-  
ca.- El Secretario de Relaciones Exteriores. Lic. Anto-  
nio Carrillo Flores.- Rúbrica. El Secretario de Goberna-  
ción.- Lic. Luis Echeverría.-Rúbrica.

DEBERA TOMARSE EN CONSIDERACION ADEMAS DE QUE NUESTRO --  
PAIS PROMULGO el Convenio para la Represión del Apoderamiento  
Ilicito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre--  
de 1970, aprobado por el Senado de la República el 20 de di-  
ciembre de 1971 y ratificado por nuestro país el 19 de julio-  
último; el convenio se publicó en el Diario Oficial.

Este establece principios de jurisdicción de los Estados  
en la materia, aunque no examina motivaciones. Define al deli-  
to por el hecho, al establecer que lo comete "toda persona --

que, a bordo de una aeronave en vuelo, ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, que se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma o intente cometer cualquiera de tales actos" o -- "sea cómplice de la persona que cometa o intente cualquiera -- de tales actos".

Uno de los artículos indica que "los Estados contratantes se obligan a establecer para el delito penas severas".

## BIBLIOGRAFIA

- Andrade MANUEL. Legislación Penal Mexicana, Ediciones Andrade 1959.
- Bello ANDRES. Principios de Derecho Internacional, Editorial-Atalaya, Buenos Aires 1946.
- Brito Moreno MANUEL Lic.- El Valor Económico de la vida humana en el Derecho Mexicano.
- Burgoa IGNACIO. Las garantías individuales, Editorial Porrúa-1961.
- Carranca Trujillo RAUL. Derecho Penal Mexicano.
- Carranca Trujillo RAUL. Código Penal Anotado, Robledo 1962.
- Castellanos Tena FERNANDO. Lineamientos Elementales de Derecho Penal Ediciones Jurídica Mexicana 1959.
- Cocca Aldo ARMANDO.- Abogado.- Derecho Especial para la gran-Audiencia B. Aires 1970.
- Colombos C. JOHN. Derecho Internacional Marítimo, Aguilar Madrid 1961
- Cruz Bracho JOSE RAFAEL. Fuentes del Derecho Aeronáutico, Tesis profesional, México 1953.
- Diaz Cisneros CESAR. Derecho Internacional Público, Tipográfica Editora S.R.L. Buenos Aires.
- Francoz Rigalt ANTONIO. Principios de Derecho Aéreo, Talleres Gráficos del Estado, San Luis Potosí México.
- Galindo Garfias IGNACIO Dr. en D. El Ilícito Civil.
- Gay de Montella RAFAEL. Principios de Derecho Aeronáutico, Editorial de Palma, Buenos Aires 1950.
- Gutiérrez de la Cámara JOSE MANUEL. Derecho Marítimo, Instituto Francisco de Vitoria, Madrid 1956.
- Hamilton EDUARDO. Manual de Derecho Aéreo, Editorial Jurídica de Chile 2a. Edición 1960.
- Jimenez Asenjo ENRIQUE. Manual de Derecho Penal Especial, Madrid..
- Lena Paz JUAN A. Compendio de Derecho Aeronáutico, Editorial--Bibliográfica, Argentina 1959.
- Loustan Ferran FRANCISCO. La aeronave y su régimen jurídico -- Instituto Francisco de Vitoria, Madrid 1958.
- Matos Escobedo RAFAEL. La responsabilidad penal de las personas morales 1956.
- Mateesco Matte NICOLAS. Derecho Aéreo,
- Porte Petit Candaudap CELESTINO. Programa de la parte general del Derecho Penal 1958.
- Porte Petit Candaudap CELESTINO. Apuntes de la parte general del Derecho Penal 1961.
- Quintano Ripolles ANTONIO. Tratado de Derecho Penal Internacional. Instituto Francisco de Vitoria, Madrid 1955.
- Rivera Silva MANUEL. Los delitos Fiscales comentados, Ediciones Botas 1949.
- Rodríguez Jurado AGUSTIN (h). Teoría y Práctica del Derecho -- Aeronáutico, Ediciones DE PALMA Buenos Aires 1963.

- Sierra J. MANUEL. Derecho Internacional Público, 3a. Edición, México 1959.
- Soto Calderón JUAN CARLOS. Derecho Penal del Trabajo, Universidad Católica de Chile 1960.
- Trueba Urbina ALBERTO. Derecho Penal del Trabajo, Ediciones--Botas, México 1948.
- Tapia Salinas LUIS. Textos Aéreos Internacionales, Instituto--Francisco de Vitoria, Madrid.
- Vedross ALFRED. Derecho Internacional Público, Aguilar Madrid 1957.
- Véjar Vázquez OCTAVIO. Autonomía del Derecho Militar. Edición Stylo 1948.
- Villalobos IGNACIO. Derecho Penal Mexicano, Ed. PORRUA 1960--Jornadas Latinoamericanas de Derecho Penal Aeronáutico. Argentina con motivo del 50°. Aniversario de la Revolución - de Mayo 1960.