

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y
SOCIALES

"EL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES
CONVENIOS INTERNACIONALES MULTILATE-
RALES CELEBRADOS DE 1963 a 1971.

Lulú:
Ayala y te simiera
de algo en la elaboración
de tu trabajo, aunque el tema
diste mucho, como muestra
sin embargo recibela como muestra
de mi cariño y el deseo de que
pronto me puedas obsequiar un
ejemplar de la que estás haciendo
Darcenamente
8-IV-92

TESIS QUE PARA OBTENER
EL TITULO DE LICENCIADO
EN RELACIONES INTERNA-
CIONALES PRESENTA
RAFAEL ALFONSO CARRILLO
AGUILAR.

México, D.F., 1983.

M. 31333



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

I N D I C E

INTRODUCCION	4
I. ANTECEDENTES HISTORICOS Y PROBLEMAS CONCEPTUALES	7
II. REUNIONES Y ACUERDOS INTERNACIONALES	20
1. CONVENIO DE TOKIO DE 1963 SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES	20
1.1. PANORAMA INTERNACIONAL	20
1.2. REUNIONES PRELIMINARES	25
1.3. ANALISIS Y COMENTARIOS	30
2. CONVENIO DE LA HAYA DE 1970 PARA LA REPRESION DEL APODERAMIENTO Ilicito DE AERONAVES	41
2.1. PANORAMA INTERNACIONAL	41
2.2. TRABAJOS PREPARATORIOS DEL COMITE Y SUBCOMITE JURIDICO DE LA O.A.C.I.	48
2.3. PROYECTO DEL CONVENIO	52
2.4. COMENTARIOS DE MEXICO AL PROYECTO	56
2.5. ALCANCE DE LAS OBSERVACIONES DE MEXICO	61
2.6. ANALISIS Y COMENTARIOS DEL CONVENIO	62
3. CONVENIO DE MONTREAL DE 1971	65
3.1. PANORAMA INTERNACIONAL	65
3.2. ANALISIS Y COMENTARIOS DEL CONVENIO	67
III. TIPIFICACION DEL DELITO DEL APODERAMIENTO Ilicito DE AERONAVES	70
IV. CONSIDERACIONES SOBRE EL ASILO Y LA EXTRADICION EN LOS CASOS DE APODERAMIENTO Ilicito	73
CONCLUSIONES	77

APENDICE I

TEXTO DEL CONVENIO DE TOKYO DE 1963 89

APENDICE II

TEXTO DEL CONVENIO DE LA HAYA DE 1970 102

APENDICE III

TEXTO DEL CONVENIO DE MONTREAL DE 1971 111

NOTAS DE PIE DE PAGINA 122

BIBLIOGRAFIA 125

A mis queridos padres Ma. Eugenia y José Primitivo los que me han demostrado su - confianza absoluta en las metas que me - he propuesto y que con gran cariño e in sistencia me ayudan a lograrlas.

A mi hermana Duba.

A mis hermanos Ricardo Elías, Julio César,
Roberto, José Primitivo, Dolores, Ma. Eugenia y Matilde.

A mi Mamá Grande.

A mi Tía Ana.

A todos aquellos que de una u otra forma
me apoyaron en la realización de este -
trabajo.

INTRODUCCION

Los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves - constituyen una actividad o fenómeno relativamente nuevo, en -- realidad es una práctica que se dá desde el año de 1931, cuando unos revolucionarios peruanos se apoderan de un avión para arrojar propaganda desde él, y precisamente por su novedad era una situación que no se encontraba prevista en las legislaciones de los Estados lo cual ocasionó que a partir de ese momento fuera utilizado este tipo de actos para la consecución de diversos y diferentes fines ya sea por una persona o por un grupo de ésta, cuya acción al no estar legislada penalmente quedaba impune.

En realidad este tipo de actos tuvo en su desarrollo épocas de mucho auge y otras de extremada calma, por lo que mientras estas acciones no traspasaron mas allá de las fronteras de los países en donde se efectuaban, no se le dio ni la publicidad ni la importancia que exigía su tratamiento.

Si bien es cierto que en el año de 1948, período de la posguerra inmediata, este fenómeno se deja sentir en Europa Oriental teniendo como objetivo la búsqueda de asilo político, no alcanza a tener gran notoriedad debido a que apenas había terminado la Segunda Guerra Mundial y los temores de una - nueva conflagración pedía la atención en otros problemas, era - una Europa que había quedado dividida, devastada y sometida a - las tensiones de la guerra fría. Es por ésto que la captura de una aeronave era considerada como un procedimiento más para alcanzar la libertad y no como un nuevo tipo de delito.

No es sino hasta el año de 1958, un poco antes - del triunfo de la Revolución Cubana, cuando se comenzaba a sentir el fin de la Guerra Fría, a partir de ese momento el problema del apoderamiento ilícito de aeronaves se agudiza y se deja sentir como epidemia llegando a una aparente calma durante un -

par de años, volviendo a surgir a fines de la década de los se
sentas teniendo como escenario el conflicto del Medio Oriente.

En su desarrollo, este tipo de actos ha adquirido nuevas características, gran variedad de medios y de razones pa
ra llevarlos a cabo como podrían ser la inconformidad con el ré
gimen de determinados países, la huída de éstos, la subversión, el chantaje, hasta motivos personales, empleando la amenaza o -
uso de la fuerza.

En el presente trabajo trato de fundamentar el -
uso del concepto "apoderamiento ilícito" de aeronaves como el -
más apropiado para designar este tipo de actos. Porque considero
que dicho término constituye el acto en sí, del cual se pue
den derivar colateralmente otra serie de actos delictivos que -
ya se encuentran legislados al interior de los Estados.

Por otra parte me pareció necesario llegar a esta conceptualización, porque todavía en la actualidad existen una gran diversidad de términos empleados para designar el acto co
mo son: "piratería aérea", "secuestro aéreo", "robo de aeronaves", "desviación de aeronaves", etc. Esto se puede ver claramente si vemos los títulos de la bibliografía empleada en este trabajo. Lo anterior trajo como consecuencia cuando se comenzó a tratar el problema una gran confusión entre los representantes
de los distintos países que se avocaron a su estudio.

Probablemente algunos estudiosos del problema no estén de acuerdo con el término que desde mi punto de vista de
be utilizarse y quiero hacer notar que la Convención de La Haya de 1970 ya lo emplea, pero además para el estudio que realicé -
fue de gran importancia para delimitar el acto delictivo, moti
vo de esta tesis.

Dentro de la tesis trato de justificar la situa--

ción del término de "piratería aérea" pues es el más generalizado y desde el punto de vista histórico podemos ver que dada la novedad que representó la aparición de la aeronavegación y la rapidez con que ésta se fue desarrollando, hizo que por analogía se emplearan las leyes que sobre el Derecho del Mar existían, de esta forma estas leyes fueron asimiladas por el nuevo Derecho Aéreo, trayendo una serie de consecuencias negativas que han ido desapareciendo conforme se ha desarrollado el Derecho Aéreo.

Una vez que he dejado delimitado el acto delictivo y la figura jurídica, emprendo lo que para mi es la parte fundamental de mi estudio y que es el análisis de los Convenios Internacionales de carácter multilateral que se han concertado al respecto en el período que va de 1963 a 1971, como son el Convenio de Tokio de 1963, el de La Haya de 1970 y el de Montreal de 1971, tratando de encontrar -además de los avances que cada instrumento ha representado en el tratamiento del "apoderamiento ilícito"- una interconexión entre la situación internacional prevaleciente en ese período con los actos delictivos realizados y las tentativas de erradicación de dicho problema en los foros internacionales; de tal forma que se pueda ver de manera más objetiva como influye la situación internacional en la celebración de una conferencia o la firma de sus tratados y, el contenido de los mismos.

Destaco en mi estudio la participación de México en la Conferencia de La Haya de 1970, en donde tuvo la oportunidad de estudiar y enviar observaciones al Proyecto de Convenio y en general la actitud que tomó al firmar y ratificar todos los Convenios que tratan el problema y que va enmarcada en los principios en que se basa su política exterior, y me parece importante resaltar ya que México en comparación con los demás países no había sido afectado por este tipo de actos, por otra parte las enmiendas que realiza en su legislación bajo el espíritu de las Convenciones, lo hacen estar a la vanguardia en este campo.

I.- ANTECEDENTES HISTORICOS Y PROBLEMAS CONCEPTUALES.

Una nueva figura del Derecho Internacional ha surgido con la aparición, en época reciente del fenómeno denominado "apoderamiento ilícito de aeronaves" (1). Su gestación se inicia en el año de 1952, cuando se realiza el primer acto de esa naturaleza a bordo de un aparato de la Yugoslavian Aircraft (2). Aunque ya con anterioridad, para ser más exacto en el año de 1931 en Perú se realiza un acto que podría considerarse como tal fenómeno (3).

A partir de aquella fecha y hasta la actualidad - el número de dichos actos se ha elevado considerablemente (4) - además de haberse generalizado su realización en distintas partes del mundo, con lo cual, la preocupación de los Estados que ya se han visto afectados por dichos actos, al igual que aque- llos, que aunque no se han visto afectados en forma inmediata, corren el mismo riesgo que los primeros -ha ido en aumento día con día-.

Lo anterior se comprueba al ver el número cada - vez mayor de Estados que intervienen en las reuniones celebra- das con el fin de encontrar una solución; sino para erradicar - completamente el problema, si para tratar de que disminuya al - máximo su puesta en práctica.

Y no solamente a los Estados como sujetos del Derecho Internacional les ha preocupado este problema que afecta sus intereses de una u otra forma, sino que a las personas que integran estos Estados, es decir, al pueblo en general les ha - llegado esta preocupación al grado de formarse una opinión pú- blica mundial en contra de este tipo de actos, en los que ven - afectados sus intereses particulares y ven coartados los dere- chos que como seres humanos les corresponden; por la inseguri- dad existente al realizar un viaje por aire debido al peligro -

que corren sus vidas.

Es así como al afectar este problema en forma directa a la aviación civil de cada uno de los Estados que inte--gran la Sociedad Internacional, y estando éstos reunidos en una organización encargada de estudiar los problemas de aviación civil internacional, dicha organización es la que se ha abocado, por conducto de cada uno de los Estados miembros, de atender dicho problema; tratando, mediante su estudio, de encontrar for--mas que como ya mencionamos, tiendan a erradicar completamente el problema o cuando menos a la disminución del mismo.

La Organización de Aviación Civil Internacional O.A.C.I., que es a la que nos referimos, ha venido celebrando -dichos estudios, a través de un Comité Jurídico sobre el secuestro de Aeronaves, y que son presentados ante Conferencias Internacionales tendientes a concluir convenios multilaterales que -tengan como finalidad el logro de los objetivos señalados.

Es a partir del año de 1963, al celebrarse en -Tokio, la primera Conferencia Internacional para discutir el -problema del apoderamiento ilícito de aeronaves; cuando se lle-ga a la firma del Primer Convenio a este respecto.

Al intentar buscar una solución al problema, nos enfrentamos con una serie de impedimentos que dificultan el logro de nuestro objetivo; uno de estos impedimentos es la confu-sión existente en la terminología utilizada para designar dicho fenómeno.

Concretamente ésto se presenta en el momento en que se le aplican diferentes términos, dentro de los cuales el más usual es el de "piratería aérea" -al apoderamiento ilícito de aeronaves; es decir, tratan de trasplantar la figura jurídi-ca "piratería"- existente en el Derecho Internacional y que se

refiere específicamente a la piratería marítima, como lo señala en la Convención sobre el alta mar de 1958 (5), a una figura de reciente aparición en el mismo Derecho Internacional, y que es la del apoderamiento ilícito de aeronaves; pretendiéndose establecer una analogía entre ambas con la única diferencia de que mientras una se dá en el mar, la otra se dá en el aire.

No sería correcto pasar al estudio del problema, sin antes aclarar esta confusión existente en la terminología y el concepto mismo, pues, es una de las principales causas que han impedido encontrar una verdadera solución al problema.

Para demostrar el error en que se encuentran - - aquellos que pretenden establecer dicha analogía, en las páginas subsiguientes expongo de manera breve, en que consiste la piratería marítima de acuerdo a su evolución histórica hasta -- llegar a la definición enunciada en Ginebra en 1958 (6), y que es la aceptada jurídicamente; para proceder después a señalar - la diferencia que existe entre ésta y los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves, explicando finalmente el porque de la utilización tan generalizada del término "piratería aérea".

Pirata, según la definición es el sujeto dedicado al robo en el mar y por tanto es un individuo que actúa fuera de la ley. La piratería ha existido desde tiempos muy remotos, aun antes de la era Cristiana, cuando en pequeñas embarcaciones atacaban a las ciudades costaneras para hacerse de prisioneros por los cuales pedían grandes rescates, o bien procedían a su venta, en esta época este fenómeno era considerado como una faceta de la guerra por los que "La devastación, el apoderamiento de personas y de bienes no eran mas que un derecho - del vencedor" (7).

Es en Roma donde se define específicamente a la piratería como un delito, y es ahí donde por primera vez se dic

tan leyes en su contra; siendo precisamente Cicerón quien sostuvo que el pirata no formaba parte de los combatientes, sino que era enemigo común de todos, conceptualizando de una manera precisa al pirata como un verdadero enemigo.

Es bueno mencionar que a partir de la aparición de los piratas, se fue formando lentamente una serie de normas marítimas, en los llamados Códigos del Mar; que eran un resultado de la preocupación por parte de los Estados para reglamentar la navegación y de esta manera garantizar la vida de las personas y los bienes que surcaban los mares.

El problema de la piratería ha sido causa de - - preocupación desde su aparición, es por ésto que muchos tratadistas se abocaron a su estudio para tratar de conceptualizar a la piratería; en un principio dichos tratadistas no se lograban poner de acuerdo en cuanto a su concepto, que resultaba necesario para que pudieran ser delimitados los actos que conforman dicha figura.

Los actos de piratería tomaron tal auge que resultó necesario incluirla como delito internacional, para que pudiera ser punible legalmente por los Estados; ésto se hizo a través de varios instrumentos convencionales.

"El 22 de septiembre de 1924, la Sociedad de Naciones designó un Comité de Peritos que tendría como fin confeccionar una lista de delitos susceptibles de ser admitidos en el ámbito internacional. Presentadas las conclusiones, se admitió el delito de piratería" (8).

En 1931 se reunió en París, la Cuarta Conferencia Internacional para la unificación del Derecho Internacional Penal, en donde se extiende la protección, a las aeronaves, empezando de esta forma a prevenir, dándole formas jurídicas, a los actos que son objeto de nuestro estudio y que se reali--

zan a bordo de las aeronaves, definiéndolas como: "quien encontrándose a bordo de una nave o aeronave, con fines privados y - bajo su propia responsabilidad, cometiere actos de violencia - con el propósito de:

- a) Apoderarse de la aeronave o de los bienes de a bordo;
- b) Destruirlos;
- c) Sustraer, herir o matar a los tripulantes o pasajeros" (9).

Sin embargo, aún cuando la piratería era ya un delito, no existía una definición de dicho tipo de actos, que consecuentemente facilitara su diferenciación de actos de otra índole. No fue sino hasta 1932 cuando se dá un intento, que - podríamos calificar de serio para definirla; éste fue el Pro--yecto de Convención sobre piratería de Harvard realizado por - el Profesor Joseph Bingham (10).

Entre los tratadistas que se abocaron al estu--dio de la piratería, habían los que afirmaban que la piratería es un delito internacional siempre y cuando el pirata cometa - actos de depredación contra los buques o personas de terceras potencias, y ésto es una gran verdad ya que si fuera un ataque contra un buque o personas de la misma nacionalidad que la del buque pirata; y dentro de las aguas territoriales del Estado a que pertenecen, se sustraería del ámbito del Derecho Interna--cional para su estudio y quedaría delegado única y exclusiva--mente al Derecho Interno del Estado. Es así como llegando a - esta conclusión trataron de definir a la piratería internacio--nal:

Daniel Antokoletz nos define al buque pirata como: "Aquel que sin pabellón o con pabellón usurpado o sin auto

rización del gobierno cuyo pabellón lleva, hace depredaciones -
contra buques de terceras potencias" (11).

John Colambus dice que la piratería está consti-
tuida por "Actos de violencia cometidos en el alta mar sin auto-
rización reconocida y fuera de la jurisdicción de cualquier Es-
tado Civilizado" (12).

De esta manera el acto de piratería; por perpe-
trarse contra el conjunto de Estados Civilizados, se le conside-
ró como un "Crímen Internacional".

En el año de 1957 se reunió del 26 de Septiembre
al 2 de Octubre, en Atenas, el VII Congreso Internacional de De-
recho Penal, en el cual se trató, dentro de sus discusiones y -
en forma general; acerca de las medidas de seguridad y de las -
infracciones cometidas abordo de las aeronaves (13).

Hay que esperar hasta el año de 1958 en que la -
Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas cele-
bra en Ginebra la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Dere-
cho del Mar, en donde el proyecto del Profesor Joseph Bingham,
inspirado en los estudios de la Harward Law School, pasó a for-
mar parte íntegra de la Convención adoptada en dicha conferen-
cia.

Fue en el Artículo 15 de la Convención, en donde
se dá una definición de piratería y dice:

"1. Todo acto ilegal de violencia de detención o
de depredación cometido con un propósito personal por la tripu-
lación a los pasajeros de un buque privado o de una aeronave -
privada, dirigido:

- a) Contra un buque o una aeronave en alta mar o
contra personas o bienes a bordo de ellos.

b) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

2. Todo acto de participación voluntaria de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave privada.

3. Toda acción que tenga por objeto iniciar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo". (14)

De la anterior definición se desprende que el acto de piratería, para que sea considerado como tal, debe reunir tres condiciones:

a) Acto ilegítimo de violencia, detención o depredación cometido con propósitos personales por la tripulación o pasajeros de un buque o aeronave privados.

b) Realizado en alta mar o en lugar fuera de la jurisdicción de cualquier Estado.

c) Contra otro buque o aeronave o personas o bienes a bordo de ellos.

Parece muy acertado el que se hable, dentro de la definición de piratería; de buques o aeronaves privadas, puesto que, tanto los buques como las aeronaves de guerra llevan inherente una inmunidad respecto a la ingerencia por parte de otras nuevas extranjeras, ya que podría tener graves consecuencias el que una nave o aeronave de guerra fuera acusada de piratería, y no se le pudiera comprobar dicha acusación debido a su inmunidad.

Muchos autores pretenden identificar la figura - del apoderamiento ilícito de aeronaves, con la figura de la piratería al grado de explicar a estos actos el término de "piratería aérea".

Si vamos a un análisis de lo expuesto en las páginas anteriores y principalmente al análisis del Artículo 15 - de la Convención sobre el Alta Mar de 1958, encontramos en primer lugar; el por qué de esa pretendida identificación, y en segundo lugar; el por qué no se puede aceptar dicha identifica---ción.

1) Primeramente pretenden encontrar una analogía entre la piratería marítima y el apoderamiento ilícito de aeronaves, debido primordialmente a que al principio, cuando aparece la navegación aérea, las leyes existentes para reglamentar - la navegación marítima; se trasladaron casi en su totalidad, como reglamentación de la navegación aérea. Esto debido principalmente a que la navegación aérea siendo de reciente aparición era necesaria reglamentarla con rapidez y al ser totalmente desconocida, se optó por obrar de esta forma. De esta manera se - fue formando un Derecho Aéreo que empezó a desarrollarse rápidamente debido a que los adelantos técnicos y científicos considerables dentro de la navegación aérea; hacían necesario este desarrollo. De aquí que antes del desarrollo científico de la - aviación no pudo hablarse de un derecho aplicable especialmente a la navegación aérea, tal fue la causa de que se buscara en el Derecho Marítimo por analogía, principios que se refieran al espacio aéreo para justificar la doctrina de la completa libertad del aire y la completa soberanía estatal.

Es decir la analogía entre estas dos figuras se dá según los que la defienden, porque al ser las leyes aplica--bles indistintamente a la navegación marítima y a la navegación aérea como ya habíamos mencionado, los hechos sucedidos ya sea

en el aire o en el mar vendrían a ser análogos unos de otros.

2) En segundo término, después de analizar en -- forma cuidadosa la Convención sobre el Alta Mar de 1958 en su - Artículo 15, vemos como las tres condiciones señaladas como ne cesarias para que se dé la piratería marítima y que anotamos - con anterioridad no encajan en los actos de apoderamiento ilíci to de aeronaves, como veremos a continuación:

- a) La primera condición señalada en la existen-- cia del "acto cometido con propósitos persona les"; aunque podría darse, ésta no se dá de - manera absoluta en los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves, ya que la gran mayoría de los casos existentes se han perpetrado por motivos políticos, los cuales no dejan de ser ajenos al interés común de la población del - Estado donde surgen. Y digo que podría darse la condición a que hacemos referencia, porque existen ocasiones en que habiendo propósitos personales en la perpetración de estos actos; se pretenden encubrir o disfrazar con falsos motivos políticos.
- b) La segunda condición señalada es la existen-- cia de un "acto realizado en alta mar, o en - un lugar fuera de la jurisdicción de cualquier Estado". Vemos que esta condición no se cum- ple en forma absoluta en los casos de apodera miento ilícito de aeronaves, porque según las estadísticas estos actos se han realizado, - si no en su totalidad, si en su gran mayoría en lugares que se encuentran bajo la sobera-- nía o jurisdicción de algún Estado; y decimos que la condición no se cumple en forma absolu ta, porque no se descarta la posibilidad de -

que el acto se realice sobre el alta mar como ha sucedido en algunas ocasiones aunque en estos casos, el presunto delincuente se encon-trará bajo la jurisdicción del Estado de Ma-trícula de la aeronave en que se realice el -acto.

- c) La tercera condición que se señala es la existencia de un "acto cometido por la tripula-ción o pasajeros de un buque o aeronave privados contra otro buque o aeronave privada o -personas o bienes a bordo de ellos". Esta condición puede ser considerada como determinante en el sentido de que no puede asimilarse -la figura de la piratería marítima; a la figura del apoderamiento ilícito de aeronaves, debido a que es la que no se cumple en ninguna forma; pues el acto se realiza en los casos -de apoderamiento ilícito de aeronaves, en el interior de la aeronave por él o los presun-tos delincuentes que se encuentran en (el interior de) la misma, de aquí que ésta sea la principal diferenciación.

Otra diferencia que podríamos señalar al respecto es que los actos que se cometen en la actualidad a bordo de -las aeronaves tienden solamente a desviar de su ruta a las mismas mediante la amenaza o uso de la fuerza contra la tripula-ción o pasajeros, pero nunca el presunto delincuente, hasta el momento actual, ha pretendido obtener un provecho pecuniario mediante el robo que es la característica del pirata, aunque, si se ha pedido en algunos casos un rescate con lo que sería un sequestro.

Si aceptáramos el término de "piratería aérea" -

sería tanto como aceptar, el que en la ejecución del acto siempre se persigue un fin lucrativo y vemos que el acto generalmente solo se limita a cambiar el rumbo prefijado a las aeronaves por las autoridades competentes aunque para 1969 el fin perseguido adquirió nuevas características, como fue el pedir un rescate o el chantaje político.

Otros términos que se le han pretendido aplicar a este tipo de actos son: "desvío ilegal de aeronaves" a este respecto el Prof. Angel R. Mercado (15), dice que "es incorrecto dicho término porque no siempre este tipo de actos tienen lugar dentro del territorio de un Estado; en su espacio aéreo, en donde rige una ley y por lo tanto sería un acto ilegal el desvío, pero cuando ocurre en el espacio aéreo que no está bajo la jurisdicción de un Estado, es decir, en un espacio aéreo considerado como "res nullius" en el cual no existe una ley, en estos casos seguirá la ley del Estado de matrícula de la aeronave, y éso, sólo si es que dicho Estado tiene una legislación tendiente a reglamentar este tipo de actos". En este caso existe una legislación internacional a la cual no puede escapar la comunidad internacional.

Existen autores que no ven la necesidad de que se pretenda crear una nueva figura jurídica penal con este tipo de actos, pues ellos las engloban dentro de la figura de robo, el cual ya se encuentra tipificado en todas las leyes de los Estados, ya sea con este nombre u otros pero que llevan consigo los mismos elementos que componen este delito.

Aunque no estamos de acuerdo con este punto de vista, debido a que si bien es cierto que este tipo de actos se asemejan al del robo, se diferencian de éste porque tanto la aeronave, como los bienes en ella, los pasajeros y tripulantes; no son objeto de apropiación por parte del presunto delincuente.

El término de "secuestro de aeronaves" es otro - que no podemos aceptar que se le aplique a los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves como una generalización, porque jurídicamente el término "secuestro" implica un embargo o depósito judicial, es decir, apoderarse de un bien o privar de la libertad a una persona, con el fin de pedir un rescate (lucro) a cambio de su libertad. Con lo que vemos que este término no encaja en la totalidad de los casos de apoderamiento ilícito de aeronaves, ya que el presunto delincuente a lo que se limita muchas veces es a desviar de su ruta a la aeronave, o cambiarla de lugar de destino. Solamente en los casos en que el acto delictivo tomara un cauce diferente al desviar de su ruta, o al cambio de lugar de destino se le podría denominar con otro término pues constituiría una figura jurídica distinta al "apoderamiento".

Asimismo, podemos afirmar que el término anglosajón "hijacking" comunmente utilizado para referirse a los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves, fue adoptado por esa pretendida analogía que se ha querido ver en estas dos figuras del Derecho Internacional.

"Hijacking" según Rogelio N. Maciel se usa en los países anglosajones porque "El delito es conocido en el campo internacional con la denominación de "hijacking" palabra del "slang" norteamericano que significa salteamiento o atraco a mano armada realizado mediante la intercepción de vehículos en marcha y que se originó, según se dice, en el "hi jack" (hola jack) con que los vagabundos saludaban a sus víctimas en el momento de asaltarlos". (16)

El término hijacking no es aceptable, porque perteneciendo a un idioma distinto del nuestro, cuando se efectúa su traducción (asaltar o robar en tránsito) vemos que no encaja con el tipo de actos que estudiamos, porque tanto la aeronave -

como los bienes en ella, los pasajeros y tripulantes; no son objeto de apropiación por parte del presunto delincuente.

Para nuestro estudio adoptaremos el término que nos parece más aceptable: el de "apoderamiento ilícito de aeronaves" que es además el adoptado en los convenios internacionales concluidos a este respecto: (Tokio 1963), La Haya 1970, - Montreal 1971.

De esta manera vemos que los términos, cuyo uso se ha venido generalizando en todo el mundo para referirse a los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves son: en Inglés hijacking, y en Español "pirata" debido principalmente a la tremenda confusión existente inclusive entre los mismos estudiosos cuando se quiere fijar el término correcto con el que se debe denominar el fenómeno. Además se han hecho cómodos en su utilización porque son los términos acostumbrados en las noticias periodísticas y de otros medios de comunicación debido a la ignorancia que se tiene con respecto al tema y por consecuencia a la terminología correcta del mismo.

"El apoderamiento ilícito consiste en el acto mediante el cual una persona o un grupo de ellos toma mediante amenaza o uso de la fuerza el mando de una aeronave" este acto puede traer colateralmente otro tipo de delitos como podría ser: el robo.- cuando se toma el mando para apropiarse del bien que en este caso sería la aeronave el desvío.- cuando se toma el mando para cambiar de la ruta y aún el destino de la aeronave previamente fijada por las autoridades competentes, secuestro.- cuando se toma el mando para pedir a cambio de los bienes adquiridos un rescate, al recibo del cual los bienes son devueltos.

Sin embargo, estas son solo atenuantes o delitos que son resultado siempre de un acto que es el "apoderamiento ilícito" sin la ejecución del cual no podrían llevarse a cabo, concluyendo: es el acto primario.

II.- REUNIONES Y ACUERDOS INTERNACIONES.

1. CONVENIO DE TOKIO DE 1963.

1.1 PANORAMA INTERNACIONAL.

En la década 1950-59 la aviación civil se desarrolló en forma acelerada en todo el mundo, apareciendo en el aire el reactor de pasajeros y el Boeing 707 realizaba ya en 1958 con normalidad vuelos de un Continente a otro. Durante ese tiempo el fenómeno de apoderamiento ilícito no se presentó, sin embargo, para los años de 1960 y 1961 comenzó a darse con mucha frecuencia y de 1961 a 1972 cada año se realizaba en alguna parte del mundo algún acto de este tipo agudizándose la situación a partir de 1968, de esta forma el apoderamiento ilícito de aeronaves se convirtió en el delito de moda siendo su principal móvil la búsqueda de asilo político.

Después del triunfo de la Revolución Cubana en 1959, tuvo lugar en América Latina una intensificación de la Guerra Psicológica por parte de los Estados Unidos en contra de todas las fuerzas progresistas, al mismo tiempo que proseguían con la militarización del continente y el apoyo a los Gobiernos reaccionarios basándose en la doctrina Johnson - Mann (17).

Durante la Revolución Cubana ya casi para su triunfo, Raúl Castro al mando de la Columna Sexta que formaba parte de las fuerzas rebeldes de su hermano Fidel comienza a desorganizar las comunicaciones, hostilizando los medios de transporte, principalmente el transporte aéreo desviando dos aviones comerciales de la Cubana de Aviación, con el fin de impedir la celebración de las elecciones mediante operaciones guerrilleras en Octubre y Noviembre de 1958. Durante los dos años siguientes el fenómeno del apoderamiento ilícito fue practicado por gente que huía del régimen castrista (18).

Fidel Castro adoptó medidas radicales de seguridad llegando inclusive a colocar vigilantes armados a bordo de las aeronaves debido a que cuatro aviones comerciales fueron desviados por sus propias tripulaciones, con esto frenó esta situación pero comenzó el desvío de aviones comerciales norteamericanos hacia Cuba cuestión por demás importante para el proceso de deterioro en las relaciones de ambos países que aunado con la expropiación de propiedades norteamericanas en Cuba produjo la ruptura diplomática en Enero de 1961.

Los EEUU, pensaban que eran agentes cubanos los que se apoderaban de las aeronaves norteamericanas y Cuba a su vez consideraba a los EEUU, como un lugar de asilo para los cubanos que se apoderaban de aeronaves para escapar del régimen y refugiarse en aquel país. Para 1961, el Senado Norteamericano exigía una intervención militar en Cuba para rescatar sus aparatos.

Sin embargo, cuando se registra este tipo de actos por cubanos inconformes que buscan asilo en los EEUU, este país requisitaba los aparatos para que quedaran en poder de ciudadanos norteamericanos en compensación por las expropiaciones efectuadas por el Gobierno Cubano, además de que ninguna de estas personas "refugiados" fue entregada a las autoridades para ser juzgada y, si eran considerados casi como héroes por haber huído de la dictadura, aunque hubieran puesto en peligro la vida de los pasajeros.

La política de EEUU, cambió al respecto muy rápidamente cuando el 10. de Mayo de 1961 fue secuestrado uno de los aviones comerciales de la National Airlines, a partir de esta fecha y hasta Diciembre de 1972 fueron 159 aviones norteamericanos los que sufrieron este tipo de actos, 85 de ellos desviados a Cuba. Además fue en 1961 cuando los EEUU modifican su Ley Federal de Aviación de 1958 con la Ley Pública 87-197, que define

a la "Piratería Aérea" como un delito de carácter federal que era castigado con la pena de muerte o un mínimo de 20 años de prisión, o cadena perpetua.

Como los aviones cubanos no eran regresados al Gobierno Cubano, entonces Fidel Castro se negó a devolver un - - Electra de la Eastern Airlines valorado en más de tres millo-- nes de dólares y que fue desviado a Cuba el 24 de Julio de - - 1961, ésto trajo una verdadera conmoción a nivel internacional, sin embargo, Fidel Castro en el discurso del 26 de Julio de - 1961 propuso que ambos países firmaran un acuerdo donde se com prometieran a devolverse los aviones. El Secretario de Estado Norteamericano Dean Rusk arguyendo una serie de situaciones le gales, se negó a aceptar la proposición y el 29 de Julio, Cuba comunicó al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas que - con el fin de impedir que este incidente fuera pretexto para - una agresión norteamericana, Cuba ponía el avión a disposición del Consejo, al mismo tiempo Cuba afirmaba que "estaría dispues ta a devolver cualquier aeronave comercial norteamericana cap- turada si las autoridades de los Estados Unidos acordaran al - mismo tiempo aplicar un trato recíproco a las aeronaves comer- ciales cubanas que se encuentren en las mismas circunstancias".

Sin embargo, el Departamento de Estado Norteamerica no aceptó, declarando que se trataba de una maniobra. An te la inminente amenaza de agresión por parte de EEUU, Cuba se queja ante el Consejo de Seguridad de la campaña belicista con tra ella, entonces, Cuba declaró que cambiaría el Electra por una de sus lanchas patrulleras, una SV8 de 13 metros de eslora capturada dos semanas antes por tres refugiados que huyeron a Cayo Hueso y que se hayaba en poder del Servicio de Guardacos- tas norteamericano.

En los EEUU, se integró un Comité para estudiar - el problema y su erradicación; en su informe recomendó dos ti

pos de medidas preventivas para evitar la Comisión del Delito, y Punitivas para asegurar que fuera castigado una vez cometido; además instó al Senado Norteamericano a que ratificase el Convenio de Tokio de 1963 y a que celebrase una convención con Cuba que asegurase la extradición de los secuestradores de aviones.

Para 1969 la "piratería aérea" era una epidemia - en los Estados Unidos ya que fue el período en que se desviaron más aeronaves a Cuba, que en todo el año de 1968, por lo cual Estados Unidos ratifica la Convención de Tokio de 1963 el 13 de Mayo de 1969 y comienza a tomar medidas operativas de tipo técnico.

Este período en el que se acentuó el problema fue creando un terreno favorable a una discreta colaboración entre Cuba y EEUU, por los medios diplomáticos a la vez que prácticos, sin embargo, no se llegó a la realización de negociaciones para un tratado bilateral sobre este problema que habría llevado a la paz en el aire en forma rápida.

La distancia tan corta que separaba a Cuba de los Estados Unidos facilitaba los planes de las personas descontentas e inadaptadas en ambos países y la actitud del Gobierno Cubano a más de política era racional pues evitaba que se provocara algún desastre aéreo, si no se dejase aterrizar a los aviones secuestrados. Por lo tanto, se llegó a una cooperación estrecha entre el control aéreo de La Habana y el de Miami con lo que desapareció la idea tan manejada de que estos actos delictivos respondían a una conjuración de Cuba. Los dos países cooperaban también al rápido retorno de los pasajeros y aviones de esta forma Cuba actuaba de acuerdo al espíritu de la Convención de Tokio aunque no tuviera la intención de firmarla ni de ratificarla.

En Septiembre de 1969, Cuba anunció su disposición

de concertar tratados recíprocos con otras naciones para la extradición de los secuestradores de aviones esto ayudó de alguna forma a frenar este tipo de actos, además en este anuncio - Cuba afirmó que el asilo político, sería concedido a los se---cuestradores que hubiesen tenido que utilizar este procedimiento extremo para escapar a un peligro real de muerte o de represión grave" los que no actúen por estas razones políticas se---rían devueltos a aquellos países que acuerden de un modo bilateral con Cuba la aplicación de la misma política.

Los Estados Unidos tenían firmado con Cuba desde 1904 un tratado de extradición el cual no había sido revisado debido a la ausencia de relaciones diplomáticas.

En esta etapa en que se desarrolla el problema -- 1959-1968, la mayoría de incidentes de este tipo habían tenido como motivo principal cuestiones de tipo político resultante - de una situación internacional tirante entre los dos bloques y manifestada objetivamente con la entrada de Cuba al ámbito de los países socialistas, con el apoyo desmedido de la URSS, que con ésto lograba entrar en la zona geográfica de influencia de los EEUU.

Lo anterior se nota claramente si se ve que la mayoría de los "apoderamientos ilícitos" de aeronaves tenían como punto de destino a los EEUU, o a Cuba en esa etapa y nos - puede explicar parte de las supuestas lagunas o errores que se le imputan al Convenio de Tokio de 1963.

Se explica por una parte el porque en el Artículo 2 del Convenio de Tokio introducen una restricción en su aplicación a las infracciones de carácter político ya que se estaba tomando en cuenta una situación de hecho (la inconformidad de las personas con determinado régimen político) y por otra - parte con la introducción de este artículo y del Artículo 16 -

referente a la extradición se abrían más las posibilidades de que el Convenio fuera firmado y ratificado por los dos países a los que más afectaba el problema y que sin duda podrían haber tomado medidas eficaces para erradicarlo.

1.2. Reuniones preliminares. (19)

El problema del apoderamiento ilícito de aeronaves, como ya mencionamos en el capítulo anterior, fue motivo de preocupación desde su aparición en el año de 1952, por parte de todos los Estados, y aún antes, desde 1931 cuando en la IV Conferencia Internacional para la Unificación del Derecho Internacional Penal celebrada en París, se preveía la aparición de este tipo de actos. Por consiguiente fue motivo de preocupación del Organismo Internacional encargado de los estudios acerca de los problemas de la Aviación Civil (O.A.C.I.); lo cual se manifiesta en los trabajos realizados por el Comité Jurídico de este organismo tendientes a preparar un Proyecto de Convención que viniera a solucionar el problema a que nos venimos refiriendo.

Después de 1931 en París, no es sino a partir de 1952, cuando primeramente se pretendió que se estudiase la Condición Jurídica de la aeronave, aunque con posterioridad, en 1956 se decidió que dicho estudio se limitase a los aspectos penales de los problemas relativos a la condición jurídica de la aeronave, haciéndose un examen preliminar de estos aspectos por un Subcomité designado por el Comité Jurídico. Dicho Subcomité presentó en 1958 un proyecto de convenio y un informe referente al mismo.

En 1959, el Comité Jurídico se reunió en Munich durante los meses de Agosto y Septiembre, para celebrar su décimo segundo período de sesiones; en el cual se procedió a examinar los documentos presentados por el Subcomité, con posterioridad.

A dicho examen se llegó a la preparación de un -- nuevo proyecto de convenio sobre infracciones y ciertos otros actos que ocurran a bordo de las aeronaves. Este proyecto se consideró como provisional y el mismo Comité Jurídico solicitó al Consejo de la O.A.C.I. que lo diera a conocer a todos los - Estados y Organizaciones Internacionales para que procedieran a su estudio y terminado éste enviaran sus comentarios.

El Consejo de la O.A.C.I. aceptó dicha solicitud; y al recibir los comentarios por parte de los Estados; pidió - que dichos comentarios fueran examinados, para lo cual se nombró un nuevo Subcomité que se reunió en Montreal en el mes de Marzo de 1962, donde procedió a informar al Comité Jurídico - acerca del resultado del examen a dichos comentarios. Este informe fue examinado en el décimocuarto período de sesiones del Comité Jurídico, celebrado en la ciudad de Roma en Agosto y - Septiembre de 1962, en donde se redactó un nuevo proyecto de - convenio.

El nuevo proyecto titulado "Proyecto de Convenio sobre Delitos y ciertos otros actos cometidos a bordo de las - aeronaves" fue presentado a los Estados por el Consejo de la - O.A.C.I. como proyecto final. El Consejo decidió además de celebrar una conferencia diplomática, para que en ella fuese examinado dicho proyecto, a la que fueron invitados los Estados - miembros de la O.N.U., O.A.C.I., otros organismos especializados y a las siguientes organizaciones internacionales: (20).

1. Federación Aeronáutica Internacional,-----F.A.I.
2. Federación Internacional de Transpor
tes Aéreo Privados,-----F.I.T.A.P.
3. Instituto de Derecho Internacional,-----I.D.I.
4. Instituto de Transporte Aéreo,-----I.T.A.
5. Asociación Internacional de Agentes
de Aeronaves,-----I.A.B.A.

6. Asociación de Transporte Aéreo Internacional.-----I.A.T.A.
7. Cámara de Comercio Internacional.-----C.C.I.
8. Organización Internacional de la Po-
licía Criminal.-----I.N.T.E.R.P.O.L.
9. Federación Internacional de Asocia--
ciones de Pilotos de Líneas Aéreas.----I.F.A.L.P.A.
10. Instituto Internacional para la Unificación
del Derecho Privado.-----I.I.U.P.L.
11. Asociación de Derecho Internacional.-----I.L.A.
12. Unión Internacional de Aseguradores
de Aviación.-----U.L.A.A.

En toda la secuencia señalada anteriormente y que va encaminada a tratar de reglamentar una situación de hecho - como es el apoderamiento ilícito de aeronaves, es importante - conocer el papel que jugó México durante esta etapa; es así como vemos que México se preocupó por tratar de reglamentar esa serie de situaciones, que por carecer de una reglamentación es capaban del ámbito de la Ley. En 1961 se celebró en la ciudad de Guadalajara, Jal., México, una conferencia internacional sobre Derecho Aéreo -anterior a la Sesión del Comité Jurídico - de la O.A.C.I. celebrada en Roma en 1962- y que dio la pauta para la celebración de la Conferencia celebrada en Tokio de -- 1963.

El que México haya sido sede de dicha conferencia demuestra cuan grande era su preocupación por la serie de problemas que afectaban a la navegación aérea y sus posibles soluciones; y dicha preocupación se manifiesta aun hoy en día desde el momento en que no ha dejado de asistir a los foros internacionales donde se discute el problema del apoderamiento ilícito de aeronaves; (21) ésto en el ámbito internacional, notándose también en el ámbito interno dicha preocupación, al ver - la serie de reformas, adiciones o modificaciones que se le han

hecho a nuestras leyes, con el fin de reglamentar este tipo de actos dándoles el carácter de delito para que puedan ser punibles legalmente.

El 15 de Marzo de 1963, el Consejo de la O.A.C.I. aceptó la invitación del Gobierno del Japón para celebrar la Conferencia Internacional sobre Derecho Aéreo en la ciudad de Tokio; ya con anterioridad se había acordado que cada uno de los Estados invitados y debidamente representados en la conferencia tendría el derecho a votar.

México participó en esta conferencia representado por el Consejero de la Embajada de México en Tokio, el Sr. J. Rojas.

El proyecto de Convenio que se iba a estudiar y en su caso modificar y aprobar en la conferencia, señalaba los problemas relacionados a la Comisión a bordo, de infracciones y ciertos actos que perjudicaran la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma o al buen orden y disciplina a bordo. Incluyéndose también en este proyecto las facultades del comandante de la aeronave específicamente en estos casos, y naturalmente se especificaban los derechos y obligaciones de los Estados firmantes.

Como se podría observar al estudiar el "Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves" dentro de sus disposiciones se nota un firme apego a las disposiciones del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional, pues inclusive se llega a la reproducción total de Párrafo b del Artículo 3ro., referente a su aplicación a las aeronaves civiles; en el Párrafo 4 del Artículo 1 del Convenio de Tokio.

El 14 de Septiembre de 1963, después de haberse -

estudiado y discutido el Proyecto del Convenio, se llega a su firma y entra en vigor el 4 de Diciembre de 1969, en vigor el 4 de Diciembre de 1969, después de haber sido depositados un mínimo de 12 instrumentos de ratificación (22) de los Estados firmantes, como quedó estipulado en el Artículo 21 del Convenio.

De esta forma se constituyó el Primer Convenio Internacional relativo al problema que venimos tratando y que consta de siete capítulos y veintiséis artículos, este instrumento internacional es conocido generalmente como el Convenio de Tokio de 1963.

1.3 ANALISIS Y COMENTARIOS.

El Convenio de Tokio, aunque con el mérito de ser el primero en su género tendiente a controlar el apoderamiento ilícito de aeronaves y de ser un gran avance en el estudio del problema, de su análisis resultan una serie de aspectos, tanto positivos como negativos, que de alguna forma hacen que resulte inefectivo.

Señalaremos a continuación las deficiencias y avances que resultaron del análisis del Convenio de Tokio de 1963 y cuyas disposiciones se aplican a las infracciones a la Ley, así como a todos aquellos actos que pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes o el mantenimiento del buen orden y de la disciplina a bordo.

- a) El Convenio no declara en ninguna de sus disposiciones a los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves como figura de delito, ésto se debe a que durante la redacción del Convenio se acordó expresamente que no se habrían de definir los delitos, ni siquiera los que indudablemente se rigen por las leyes nacionales.

Lo anterior no quiere decir que aquellas personas que realicen el acto no podrán ser castigadas legalmente, por no existir el acto de apoderamiento ilícito de aeronaves como figura de delito, pues si bien es cierto ésto, no hay que olvidar que existen una serie de actuaciones por parte de las personas que realicen el apoderamiento ilícito, los cuales si son y constituyen figura de delito en la mayoría de los Estados señalados en sus leyes internas, como podrían ser, portación de armas sin permiso, usar la fuerza contra otra u otras personas, homicidio, etc., no así el delito de "apoderamiento ilícito", es decir el acto de apoderarse del control o de la posesión de una aeronave ilegalmente y mediante la utilización de amenaza o

empleo de fuerza que para 1968 solo estaba tipificado en las le
gislaciones de Argentina, Australia, EEUU y México.

Lo anterior se ve claramente en el Capítulo IV -
del Convenio referente al "apoderamiento ilícito de aeronaves"
y que en su artículo 11, el único dentro del Capítulo señala:

1. Cuando una persona a bordo, mediante violencia o intima---
ción, cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento, inter-
ferencia o ejercicio de control de una aeronave en vuelo, o
sea inminente la realización de tales actos, los Estados Con
tratantes tomarán las medidas apropiadas a fin de que el le
gítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga un con-
trol.
2. En los casos previstos en el párrafo anterior, el Estado Con
tratante en que aterrice la aeronave permitirá que sus pasa
jeros y tripulantes continúen su viaje lo antes posible y de
volverá la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

Además, en el Capítulo I del Convenio referente
al campo de aplicación del mismo, en su Artículo 1, Párrafo 1 -
Inciso a) señala "El presente Convenio se aplicará a las infrac
ciones a las leyes penales", y en el Artículo 3, se señala que
las infracciones cometidas a bordo de una aeronave, se regirá -
por las leyes nacionales de los Estados Contratantes, declaran-
do a la vez que el Estado de matrículas de la aeronave es compe
tente para ejercer su jurisdicción; ésto mismo sucede en los ca
sos de actos que hagan peligrar la seguridad de la aeronave.

Por lo anterior nos damos cuenta, que si bien en
el Artículo 11, se habla del "apoderamiento ilícito de aerona--
ves" sin tipificarlo como delito; en los Artículos 1 y 3 donde
se habla de las infracciones cometidas a bordo de la aeronave,
es refiriendose a los "delitos en general" que se pudieran rea

lizar pero sin señalar específicamente dentro de éstos al acto de apoderamiento ilícito de aeronaves, lo cual resultaba necesario para que pudiera ser punible legalmente, pues ponen en peligro la seguridad del vuelo y por consiguiente, la vida de las personas a bordo.

Por lo que se refiere a las medidas que puedan tomarse en el campo jurídico al hacer frente al problema del apoderamiento ilícito de aeronaves, los objetivos deberían ser obtener el consentimiento del mayor número de Estados posibles con el fin de que.

- 1) El apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo y atentados de apoderamiento sean reconocidos como figuras de delito bajo la jurisdicción de cada uno de los Estados, independientemente de si el acto tuvo lugar en o fuera del territorio de cualquier Estado.
- 2) Cada Estado deberá tomar las medidas necesarias para establecer dicha jurisdicción, y
- 3) Todo Estado extraditatorio a el (los) delincuente (s) si se encontrase (n) en su territorio, a menos que se decida emprender un juicio, entonces sería necesario estudiar cuidadosamente si un Estado podría negarse a una petición de extradición en determinados casos, o con el fin de conservar el derecho de un individuo a pedir asilo en ciertas circunstancias.

Estos objetivos podrían alcanzarse ya fuese mediante la promulgación de leyes nacionales uniformes por parte de los Estados que consintiesen en ello o mediante un instrumento internacional. Tal instrumento no afectaría al Convenio de Tokio para que continuaran siendo aplicables sus disposiciones a ciertos aspectos del problema del apoderamiento ilícito de ae

ronaves, conteniendo otras disposiciones complementarias que -
llenarían las lagunas existentes. (23)

Otra de las disposiciones importantes que quedaron incluí
das en el Convenio de Tokio fue la siguiente: El coman--
dante de la aeronave no incurrirá en responsabilidad, com
o tampoco los miembros de la tripulación o los pasajeros,
por las medidas impuestas o acciones tomadas de acuerdo -
con las disposiciones del Convenio; y el propietario, el
operador y la persona en cuyo nombre se realice el vuelo
estarán igualmente protegidas, a menos que sea la persona
que cometió la infracción o el acto imputado. Lo cual -
quedó incertado en el Artículo 10 del citado convenio.

El Estado Contratante que detenga a una persona practicar
á inmediatamente una investigación preliminar para determ
inar si se ha cometido alguna infracción, como se señala
en el Artículo 13 Párrafo 4, y comunicará al Estado de mam
trícula de la aeronave y al Estado del que sea nacional -
el detenido y si lo considera conveniente a los demás Est
ados interesados, tal detención y las circunstancias que
la justifican, lo cual queda señalado en el Párrafo 5, -
del mismo Artículo.

Con respecto al problema surgido con posterioridad al proo
yecto de Munich, en las sesiones llevadas a cabo en Canad
a en relación a la extradición, de lo cual el proyecto -
de Munich no mencionaba nada al respecto; el Subcomité -
del Comité Jurídico propuso en Montreal, Canada la inclus
ión de un Artículo referente a que "Ninguna disposición
del presente Convenio se interpretará en el sentido de --
crear el derecho a pedir la extradición de una persona o
la obligación de conceder la extradición" el cual quedó -
incluido en el Artículo 16, Párrafo 2. Este Artículo res
ultaba necesario para que el Convenio tuviese efecto, -

desde un punto de vista práctico, para que no resultara - imposible enjuiciar a la persona que cometiera una infracción a bordo de una aeronave.

Ciertos tratados de extradición solamente preveen la extradición por infracciones cometidas en el territorio del Estado que solicite la extradición. Así se decidió incluir la siguiente disposición "Las infracciones a bordo de aeronaves matriculadas en un Estado Contratante serán consideradas a los fines de extradición, como si se hubiere cometido, no solo en el lugar en el que haya ocurrido, sino también en el territorio del estado de matrícula de la aeronave" que quedó incluida en el Artículo 16, Párrafo 1.

Sin embargo, existe dentro de las disposiciones del Convenio una contradicción muy notoria, con respecto al momento de que se considera una aeronave en vuelo, pues se señala: en el Artículo 1, Fracción 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" y en el Artículo 5, Párrafo 2. "una aeronave se encuentra en el 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".

Es cierto que se señala que la primera definición debe entenderse para los fines del Convenio y la segunda para los fines del Capítulo III referente a las facultades del Comandante de la Aeronave, pero creemos que al existir dos definiciones con respecto a lo que debe entenderse por "aeronave en vuelo" dicha duplicidad puede acarrear confusiones. Si como se ve lo que querían dar a entender, es, que las facultades del comandante comenzaban a ejercitarse desde el momento en que se cerra

ban las puertas externas de la aeronave, aún antes de que se aplicara la fuerza motriz para el despegue; y finalizaban en el momento en que abrían las puertas externas para el desembarque; podría haberse hecho una aclaración en tal sentido y no dar dos definiciones distintas con respecto a "aeronave en vuelo".

Otra falla que encontramos en este Convenio, es la referente al viaje del presunto delincuente y su lugar de destino, en el sentido de pedir opinión al presunto delincuente, sobre si desea o no proseguir el viaje, lo cual se nota en los siguientes artículos:

Artículo 7, Inciso c).- "Las medidas coercitivas impuestas a una persona conforme a lo previsto en el Artículo 6, no continuarán aplicándose más allá de cualquier punto de aterrizaje, a menos que: dicha persona acepte continuar el transporte sometida a las medidas coercitivas".

Artículo 14, Párrafo 1.- "Cuando una persona, desembarcada de conformidad con el Artículo 8, Párrafo 1, o desembarca después de haber cometido alguno de los actos previstos en el Artículo 11, Párrafo 1, no pueda o desee proseguir el viaje".

Artículo 15, Párrafo 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.."

Lo anterior constituye una falla, debido a que no se le debe de pedir opinión sobre si desea proseguir o no el viaje, a una persona que -habiendo podido ser detenido por miembros de la tripulación o por los pasajeros, y puesta a dis

posición del Comandante; o por el Comandante mismo- viaja ya - no como pasajero o tripulante (según sea el caso) sino con calidad de presunto delincuente al que se someterá a juicio, y es - el Comandante, el que como responsable debe decidirlo.

El principal avance que encontramos en las disposiciones Convenio de Tokio de 1963, es en su Capítulo IV compuesto de un solo Artículo, el 11 y que está referido únicamente al "apoderamiento ilícito de aeronaves" que aunque ya - - veíamos anteriormente que no se hace de dicho acto una figura de delito, ya menciona con un término específico, - los actos que son el verdadero objetivo de dicha reglamentación y que serán la base para los próximos Convenios a éste respecto. Además que en dicho Artículo se pretendió dar una solución al problema, la cual no fue completa.

El Convenio versa sobre los problemas relativos a la comisión a bordo de infracciones y ciertos actos perjudiciales a la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma o al buen orden o disciplina a bordo. Se ocupa de las facultades del comandante de la aeronave con respecto a las infracciones y actos peligrosos a bordo, lo mismo que de los derechos y obligaciones de los Estados firmantes.

En el Convenio se tomó en cuenta la necesidad de establecer sobre una base internacional reglas sobre delitos cometidos a bordo de las aeronaves, y al mismo tiempo unificar - las leyes internas sobre la materia.

Con respecto a la aplicación territorial del Convenio, se previó en el Artículo 10., Párrafo 2, donde se menciona:

"2 A reserva de lo dispuesto en el Capítulo III, - este Convenio se aplicará a las infracciones cometidas y a los

actos ejecutados por una persona a bordo de cualquier aeronave matriculada en un Estado Contratante mientras se halle en vuelo, en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona si tuada fuera del territorio de un Estado".

"Artículo 5, 1. Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán a las infracciones ni a los actos cometidos o a punto de cometerse por una persona a bordo de una aeronave en vuelo en el espacio aéreo del Estado de matrícula o sobre el alta mar u otra zona situada fuera del territorio de un Estado, a no ser que el último punto de despegue o el próximo punto de aterrizaje previsto se hallen en un Estado distinto del de matrícula o si la aeronave vuela posteriormente en el espacio aéreo de un Estado distinto del de matrícula, con dicha persona a bordo".

Es decir la aplicación del Convenio se condiciona a que la infracción tenga lugar cuando la aeronave se encuentre en vuelo en el espacio aéreo, sobre alta mar o de cualquiera - otra zona situada fuera del territorio de un Estado; pero no se aplicará si el vuelo es entre dos puntos en el territorio del - Estado de matrícula de la aeronave (partiendo del supuesto de - que durante el vuelo entre esos dos puntos, la aeronave vuela - sobre alta mar o sobre cualquiera otra zona fuera del territo- - rio de un Estado) y si la aeronave no aterriza posteriormente - en otro Estado Contratante con la persona en cuestión a bordo, debido a que en esos casos el Estado ejerce plena soberanía.

Por otra parte se señala que el Convenio solo se aplicará a las aeronaves civiles y no a las aeronaves del Estado (entendiéndose como del Estado; las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduana y de policía). Aquí nos podemos dar cuenta la utilización que se hace del Convenio de Chicago, pues esta disposición se encuentra contenida en el Artículo 3o. Párrafo b) de dicho Convenio.

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

Con respecto a la jurisdicción, todo Estado parte en el Convenio deberá tomar medidas para reconocer la jurisdicción de otros Estados en la aplicación de las leyes penales de tales Estados con respecto a infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en dichos Estados, es decir, cada Estado parte en el Convenio debe tomar medidas para establecer su jurisdicción sobre dichas infracciones. En el Convenio se prevee que la jurisdicción criminal del Estado en cuyo espacio aéreo se cometió la infracción no deberá ejercitarse a menos que tal Estado fuera el de matrícula de la aeronave o que la aeronave aterrizase en tal Estado, excepto en 5 casos que se mencio--nan.

"Artículo 4. El Estado Contratante que no sea el de ma--trícula no podrá perturbar el vuelo de una aeronave a - fin de ejercer su jurisdicción penal sobre una infrac--ción cometida a bordo mas que en los casos siguientes:

- a) la infracción produce efectos en el territorio de - tal Estado,
- b) la infracción ha sido cometida por o contra un na--cional 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 regla--mentos sobre vuelos o maniobras de las aeronaves vigentes en tal Estado,

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

Como se puede observar al leerse el Artículo ante-
rior dicha disposición está influenciada por el Párrafo 1, del
Artículo 19 del Convenio sobre el mar territorial y la zona con-
tigua del 29 de abril de 1958, celebrado en Ginebra y en la - -
cual se señala "El Estado Ribereño no puede proceder a bordo de
un buque extranjero que pase por el mar territorial, a la deten-
ción de personas ni a diligencias de instrucción ocasionadas -
por una infracción de carácter penal cometida a bordo de dicho
buque durante su paso, mas que en uno de los casos siguientes...
enumerando a continuación los casos señalados.

Es preciso hacer mención que el Convenio da lugar
a que varios Estados a la vez se nombren poseedores de la juris-
dicción sobre determinada infracción cometida a bordo de una -
aeronave; por lo que fue necesario señalar "El presente Conve-
nio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo -
con las Leyes Penales Nacionales".

Con respecto a las facultades del Comandante de -
la aeronave se menciona también la posibilidad de que dichas fa-
cultades las podrán ejercitar en determinadas ocasiones la tri-
pulación y los pasajeros como se puede observar en la lectura -
del párrafo siguiente:

"El Comandante de la aeronave puede exigir o auto-
rizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solici-
tar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de los pasajeros, con
el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona so-
bre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripula-
ción o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razo-
nables 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".

Las facultades del Comandante van como se menciona en la reproducción anterior desde la imposición de medidas coercitivas razonables con respecto de actos cometidos a bordo que puedan poner en peligro la seguridad de la aeronave o personas o bienes en la misma o que puedan poner en peligro el buen orden y la disciplina a bordo, hasta la de desembarcar en el territorio en el que aterrice la aeronave, a toda persona con sospechos fundamentados como a continuación se señala: "El Comandante de la Aeronave podrá siempre que sea necesario a los fines previstos en el Artículo 6, Párrafo 1 a) o b), desembarcar en el territorio de cualquier Estado en el que aterrice la aeronave a cualquier persona sobre la que tenga razones fundadas para creer que ha cometido, o esta a punto de cometer, a bordo de la aeronave, un acto previsto en el Artículo 1, Párrafo 1. b)".

Por otra parte las medidas coercitivas que se mencionan en el Convenio no se continuarán imponiendo más allá del punto donde aterrice la aeronave excepto en algunos casos especiales señalados en el Artículo 7, Párrafo 1 del Convenio.

Podemos afirmar el que no solamente dentro del Convenio se encuentra el motivo por el cual ha sido ineficaz, puesto que con todo y sus fallas, este Convenio ha venido a ser la plataforma en la cual se basaron los posteriores Convenios que sobre el particular se concertaron. Su ineficacia debe de buscarse, también en la actitud de los países hacia el Convenio; pues no fueron más de 25 países los que para fines de 1972, lo habían ratificado, es decir, a diez años de su firma, menos de la quinta parte de los países que conforman la comunidad Internacional, habían actuado en el sentido de hacerse de una obligación mediante la ratificación del Convenio.

2. CONVENIO DE LA HAYA DE 1970.

2.1 PANORAMA INTERNACIONAL.

A mediados del año de 1970 los desvíos de aviones a Cuba ya habían cesado casi por completo, aunque seguían siendo un problema, sin embargo aunque este tipo de actos había disminuído en el interior de los Estados Unidos, en cambio se habían propagado al extranjero, con la característica de que los aviones de matrícula norteamericana eran secuestrados fuera del territorio de los EEUU.

Este tipo de actos se realizaban por motivos más variados que antes, se llegaba a la violencia y a la destrucción de los aparatos e instalaciones aeroportuarias es por ésto que la Administración Nixon toma una serie de medidas para parar este tipo de actos y se declara partidario de la negociación de un nuevo Convenio Internacional sobre la materia.

La situación tan tensa que existía en el medio Oriente fue el campo propicio para que los actos delictivos contra las aeronaves se desarrollaran con una creciente violencia debido a los lazos entre el Ejército Rojo Libanés y los Guerrilleros del F.P.L.P. que operaban en el Líbano. En Septiembre de 1970 no se llevó a cabo el anunciado levantamiento del Ejército Rojo, pero el F.P.L.P. cometió un secuestro aéreo en masa que vino a provocar una Guerra Civil en el Medio Oriente. (24)

Los árabes realizaban una serie de acciones esporádicas, pero de gran trascendencia, ejecutados por grupos de guerrilleros palestinos contra la EL AL Compañía Israelí de Aviación y otras compañías aéreas en ciertos países occidentales.

Las actividades de apoderamiento ilícito de aeronau

ves fue una táctica destinada a ampliar el conflicto con Israel asestando un golpe efectivo a la economía Israelí ya que dependía de su línea aérea para sus relaciones con las potencias amigas debido a su situación geográfica que la hace estar rodeada por países árabes.

Para el frente popular para la Liberación de Palestina dirigido por el Dr. Georges Habash, a través de este tipo de actividades dirigidas contra esta línea aérea se reducirían considerablemente las reservas israelíes en divisas extranjeras, pues de esta forma se trataba de disuadir a la gente mediante el terror, de volar con la El Al, e incluso de visitar Israel. Es así como el apoderamiento ilícito de aeronaves es utilizado por el F.P.L.P. no como fue utilizado diez años antes por Raúl Castro para desorganizar las comunicaciones del enemigo dentro de Cuba, sino como un instrumento de chantaje político y como táctica terrorista.

El 23 de Julio de 1968, 13 guerrilleros del F.P.L.P. se apoderaron de un B-707 de la El Al en vuelo desde Roma a Tel Aviv, desviándolo a Argel con el fin de obtener un rescate en hombres, el Gobierno Israelí debería liberar un número no señalado de árabes prisioneros en ese País. Argel liberó a 23 pasajeros no israelíes posteriormente liberó a las cuatro mujeres y 3 niños y a 3 azafatas, quedando como rehenes solo 10 tripulantes y 2 pasajeros, por los que se pedía a cambio la libertad de 1200 guerrilleros palestinos. La IFALPA (Federación Internacional de Pilotos de Líneas Aéreas) anunció un boicot aéreo a Argelia a partir del 19 de Agosto.

Sin embargo, el boicot no se llevó a cabo porque existían conversaciones entre Argelia e Israel a través del Consulado Italiano en Argel (porque el apoderamiento se había efectuado en el espacio aéreo de Italia), llegando a dar por resultado la liberación de los rehenes a cambio de la liberación por

parte del Gobierno Israelí de 16 árabes detenidos en la Guerra de 1967.

En Diciembre de 1968 y Febrero de 1969, fueron detenidos cinco guerrilleros del F.P.L.P. en prisiones europeas por ataques en contra de aviones de la El Al situados en los aeropuertos de Atenas y Zurich, sin embargo, el F.P.L.P. adoptó la política de apoderarse sistemáticamente de aeronaves y sus pasajeros con la intención de intercambiarlos por sus militantes encarcelados, de esta forma era interminable la secuencia de estos actos.

Los Estados Unidos al presentar apoyo al Gobierno Israelí en su lucha contra los árabes vendiéndoles armamentos y cazas a reacción, se vieron afectados por los actos cometidos por el F.P.L.P. cuando capturaron un avión de la TWA que volaba de Roma a Tel Aviv, desviándolo hacia Damasco el 29 de Agosto de 1969, a pesar de que los secuestradores permitieron la completa libertad a los pasajeros, apenas el avión aterrizó, el Gobierno Sirio detuvo de los seis israelíes que viajaban en ese vuelo a los dos hombres, reteniéndolos en calidad de rehenes para conseguir la liberación de varios prisioneros sirios que se hallaban en cárceles de Israel. El F.P.L.P. estaba seguro que la actitud de Israel no cambiaría y que la Primer Ministro Golda Meir estaba dispuesta a intercambiar prisioneros árabes por pasajeros secuestrados.

Poco después fue evitado un intento de apoderamiento en Atenas pretendiendo hacerlo estallar en Túnez en señal de protesta por la ayuda que prestaba los Estados Unidos a Israel.

Un grupo denominado Frente Popular para la Liberación en Palestina, Comando General, el 21 de Febrero de 1970, hicieron estallar dos bombas una en un avión de la Swissair (mu

riendo todos los ocupantes donde se encontraban 13 israelíes) - la otra en un avión de la Austrian Airlines (no hubo desgracias) ambos se dirigían a Tel Aviv. Este Comando General era un grupo que se escindió del F.P.L.P. y se diferenciaba en que mientras el F.P.L.P. trataba de impedir que la gente viajara en la El Al, el Comando General pretendía impedir el que las demás líneas aéreas tuvieran servicio hacia Israel.

A consecuencia de estos incidentes se realizó en Beirut una reunión de todas las Organizaciones Guerrilleras Palestinas donde negaron su participación en aquellos y condenaron a través de una declaración conjunta todos los sabotajes de aviones.

El 22 de Julio de 1970 seis militantes del - - - F.P.L.P. se apoderaron de un B-727 de la Olimpia Airways reteniendo a los 47 pasajeros y tripulantes como rehenes para conseguir la libertad de 2 reos que deberían ser juzgados el 24 de ese mismo mes y a cinco miembros más del F.P.L.P. que estaban presos en Grecia, negociando desde el aeropuerto de Atenas donde aterrizaron y amenazaron volar el avión si no se dejaba en libertad a las 7 personas, se llegó a un acuerdo a través de la mediación del delegado para el Oriente Medio de la Cruz Roja Internacional M. Rochat.: El Gobierno de Grecia liberaría a los siete guerrilleros en un mes, después de que se celebrara el juicio y se dictaran las sentencias; el 13 de Agosto se dejaron en libertad a los siete guerrilleros y fueron entregados a la Cruz Roja Internacional. Todavía quedaban en Zurich y Munich seis guerrilleros en la cárcel y aunque tres de éstos no pertenecían al F.P.L.P. a éste le convenía liberarlos. (25)

Ese mismo mes de Agosto el Rey Hussein y el Presidente Nasser acordaron un alto al fuego para, con la intervención de un mediador de la O.N.U., llegar a un acuerdo. Los palestinos de las organizaciones guerrilleras se sintieron trai-

cionados por este alto al fuego, pues el Rey Hussein tendría - que reprimir la actividad guerrillera. El F.P.L.P. acusó al -- Rey Hussein por su actuación y por el alto al fuego y protestó contra los Estados Unidos que había trabajado diplomáticamente para que se diera el armisticio.

El F.P.L.P. tenía para esa fecha su propia pista de aterrizaje al norte de Ammán que los ingleses habían utilizado en 1948 y se conocía como Campo Dawson, el F.P.L.P., lo bautizó con el nombre de "Pista Revolución" y el 6 de Septiembre - de 1970 realizaron un secuestro aéreo en masa un Boeing-707 de la El Al, un Boeing-707 de la TWA y un DC-8 de la Swissair, no lograron apoderarse del avión de la El Al por contar con guar-- dias armados en su interior y la mujer que lo intentó fue detenida, aumentando la cifra de guerrilleros detenidos a siete. - Los otros dos aviones fueron desviados hacia la Pista Revolución con pasajeros abordo.

Un cuarto avión, un Jumbo de la Pan Am fue des-- viado también hacia la pista pero por el peligro que representaba dicha pista el aterrizaje, se ordenó que lo llevaran a El - Cairo donde lo hicieron estallar en el aeropuerto como protesta por la intervención de Nasser en los acuerdos de Alto al Fuego.

El F.P.L.P. amenazó con hacer volar los aparatos estacionados en la Pista Revolución si no se dejaba en libertad a los prisioneros árabes en Israel a cambio de los pasajeros israelíes y americanos y los guerrilleros presos en Zurich y - - Munich a cambio de los pasajeros suizos y alemanes.

Israel, EE UU, Suiza, Alemania y Gran Bretaña se reunieron en Berna y decidieron que liberarían a los siete guerrilleros a cambio de todos los pasajeros al mismo tiempo que - aterrizaba en la Pista Revolución otro avión, un DC-10 de la - BOAC con 105 pasajeros a bordo, siendo el primer avión británi-

co que sufriera un acto de este tipo.

Con la reunión de los cinco países en Berna el F.P.L.P., había conseguido por lo pronto la liberación de los siete guerrilleros presos, pero faltaba el compromiso de Israel de liberar a los árabes encarcelados. La Organización para la Liberación de Palestina O.L.P., se unió a las demandas del F.P.L.P. y mantuvieron el que los aviones y sus tripulantes quedarían libres en el momento en que los siete guerrilleros liberados llegaran a un país árabe al mismo tiempo, todos los rehenes serían transferidos a Ammán y serían devueltos con excepción de los ciudadanos israelíes en edad militar, los cuales se acordaría su intercambio por "cierto número" de guerrilleros árabes prisioneros en Israel. Los del F.P.L.P. no precisaban la cifra del cambio con el fin de lograr el que los demás países se cansaran de esperar y se decidieran a negociar cada quien por su cuenta.

Al no llegar a un acuerdo las aeronaves fueron voladas y 18 rehenes escondidos en la Ciudad de Zerka para una futura negociación, el resto de los rehenes fueron trasladados a un hotel de Ammán con excepción de 38 que fueron dispersados en distintas casas particulares de la ciudad entre ellos habían israelíes, norteamericanos, suizos, alemanes y británicos.

El 15 de Septiembre comenzó una Guerra Civil cuando el Ejército Jordano atacó a los grupos guerrilleros que fueron apoyados por Siria, los Palestinos fueron derrotados, los rehenes recuperaron su libertad y los siete guerrilleros palestinos fueron liberados a la vez que el Presidente Nasser perdía la vida.

El secuestro en masa puso en alerta a los Estados Unidos y otros países con respecto a otros grupos políticos que pudieran utilizar este tipo de actos como chantaje, así los

Estados Unidos decidieron utilizar guardias armados dentro de las aeronaves, medida utilizada desde 1969 por otros países como Israel, Etiopía, Australia y Corea del Sur. Además el Presidente Nixon ordenó el uso de magnetómetros en todos los aeropuertos de entrada a los EEUU y exhortó a los demás países para que ratificaran la Convención de Tokio y que apoyaran al establecimiento de una nueva convención internacional que se realizaría en La Haya en Diciembre de 1970.

La Convención de La Haya "Para la supresión del apoderamiento ilícito de aeronaves" fue aprobada el 16 de Diciembre de 1970 por setenta y cuatro votos a favor, ninguno en contra y dos abstenciones (Argelia y Chile). Cincuenta países la firmaron inmediatamente y en Octubre de 1971 entra en vigor debido a que fue ratificada por diez de los países firmantes. Cuba no asistió ni firmó el convenio por su política de llegar a acuerdos bilaterales sobre este problema.

Como vemos, los motivos para los que se utilizó el apoderamiento ilícito de aeronaves fue ahora para chantajear políticamente, pero pidiendo a cambio en lugar de dinero, hombres pertenecientes a determinados grupos guerrilleros y que se encontraban presos.

Un mes después de lo acontecido en la Pista Revolución sucedieron dos huídas de la Unión Soviética desviando un bimotor de pasajeros hasta Turquía, otro intento el aeropuerto de SMOLNOYE cerca de Leningrado el 15 de Junio de 1970 un grupo de disidentes rusos, judíos en su mayoría, intentó secuestrar un avión soviético para dirigirse a Israel ya que no habían conseguido permiso para salir del país. Seis meses después en Diciembre se les abrió un juicio el cual fue considerado en Occidente como una intimidación a las minorías judías de la URSS. Los soviéticos adoptaron las mismas medidas que los norteamericanos y decidieron enviar guardias armados en sus vuelos comer-

ciales para evitar este tipo de accidente, además algo muy importante fue el hecho de que la Unión Soviética decidió ingresar a la O.A.C.I. a la cual no pertenecía con el fin de participar en la Conferencia de La Haya en Diciembre de 1970.

La entrada de la U.R.S.S. a la O.A.C.I. así como su participación en La Haya fue tomada a nivel internacional como una forma para justificar que en base al espíritu del Convenio la U.R.S.S. imponía severas sanciones a los 12 detenidos en SMOLNOYE. El proceso seguido tuvo una ola de reacciones en contra del Gobierno Soviético por las penas tan severas que se impusieron. A dos de estas personas se les condenó a muerte, en Israel hubo muchas protestas, veinticuatro gobiernos solicitaron al Gobierno Soviético que se condenaran las penas lo mismo hicieron los Partidos Comunistas de Francia y Australia, finalmente el 31 de Diciembre de 1970 el Tribunal Supremo Soviético condonó las penas de muerte por 15 años de trabajos forzados, sin embargo, no paró ahí la cosa, continuaron los juicios en contra de judíos soviéticos acusados de complicidad en el fallido secuestro y de difusión de propaganda antisoviética.

Como resultado de esta situación para 1971, se registraron en la Unión Soviética 13,000 permisos para salir para Israel, bastante superior la cifra si se compara con los 1,300 que se dieron de 1967 a 1970, por otra parte en Enero de 1971 la Legislación Sociética reglamentó los casos de apoderamiento ilícito de aeronaves, imponiendo penas que van hasta la pena de muerte y confiscación de bienes.

2.2 TRABAJOS PREPARATORIOS DEL COMITE Y SUBCOMITE JURIDICO DE LA O.A.C.I.

Habiéndose observado que el Convenio de Tokio de 1963 resultaba insuficiente en materia de "apoderamiento" de

aeronaves por no declararse en él, como figura de delito, se -
discutió como una cuestión importante en la Comisión Jurídica -
del XVI período de sesiones de la Asamblea se consideró que era
indudable que tal apoderamiento pone en peligro la seguridad de
las aeronaves y las personas a bordo y la Comisión expresó su -
preocupación sobre el mismo cada vez mayor de tales actos. Fi-
nalmente la Asamblea adoptó la Resolución A16-37, sobre la cues-
tión del apoderamiento ilícito de aeronaves. Instó a todos los
Estados a que adoptaran lo antes posible el Convenio de Tokio e
invitó a los Estados a que, incluso antes de que deviniesen par-
te en el Convenio, pusiesen en vigor los principios del Artícu-
lo 11 del mismo; además la Asamblea pidió al Consejo "que en la
fecha más próxima posible, emprenda un estudio sobre otras medi-
das para hacer frente al problema del apoderamiento ilícito".

RESOLUCION A16-37 (26).

APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES CIVILES. Considerando
que el apoderamiento ilícito de aeronaves civiles tiene un se--
rio efecto adverso respecto a la seguridad, eficiencia y regula-
ridad en la Navegación Aérea.

TOMANDO NOTA de que el Artículo 11 del Convenio de Tokio
sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo
de las aeronaves, provee algunas soluciones a la situación en -
cuestión.

SIENDO, sin embargo, de opinión que este artículo no ofre-
ce una solución completa.

LA ASAMBLEA

1. URGE a todos los Estados a ser partes, tan pronto como sea posible del Convenio de Tokio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves;
2. INVITA a los Estados a que, aun antes de la ratificación o adhesión del Convenio de Tokio, pongan en práctica los principios del Artículo 11 del Convenio;
3. SOLICITA al Consejo, que en la fecha más próxima posible, emprenda un estudio sobre otras medidas para hacer frente al problema del apoderamiento ilícito de aeronaves.

En Diciembre de 1968, el Consejo, después de haber examinado la Resolución A16-37, decidió transmitir la cuestión del apoderamiento ilícito de Aeronaves al Comité Jurídico, pidiendo al presidente del mismo que formase un Subcomité. Al mismo tiempo, el Consejo transmitió la cuestión a la Comisión de Navegación Aérea y al Comité de Transporte Aéreo, para que examinasen, con carácter urgente, los aspectos relacionados con sus atribuciones e informasen al Consejo. Se acordó que dos de las cuestiones sobre las que se solicitaría la atención del Subcomité Jurídico eran el desarrollo de una legislación modelo sobre el problema del apoderamiento ilícito de aeronaves, a adoptar por los Estados, y la preparación de un nuevo Convenio Internacional o protocolo a uno existente, que se ocupe del problema del enjuiciamiento de los que se apoderen ilícitamente de las aeronaves.

El Consejo decidió convocar una reunión del Subcomité Jurídico en Montreal del 10 al 22 de Febrero de 1969.

El 16 de Diciembre de 1969 el Consejo adoptó también una resolución. (27)

RESOLUCION SOBRE EL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES.

EL CONSEJO

OBSERVANDO con inquietud la grave amenaza, que supone para la navegación aérea el número cada vez mayor de actos de apoderamiento ilícito y por la fuerza de las aeronaves.

TENIENDO EN CUENTA ESPECIALMENTE lo dispuesto en el Artículo 44, Inciso h), del Convenio de Aviación Civil Internacional,

INSTA a los Estados Contratantes a que tomen todas las medidas posibles a fin de prevenir la Comisión de actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y, si se considera apropiado, a que colaboren en todo Estado una de cuyas aeronaves ha ya sido objeto de dicho apoderamiento.

Es por esto que el Subcomité Jurídico sobre secuestro de aeronaves elaboró durante su primer período de sesiones celebrado del 10 al 22 de Febrero de 1969, un informe sobre la cuestión del apoderamiento ilícito de aeronaves, en el que se incluía un proyecto de Convenio a este respecto, el cual mandó a cada uno de los países miembros de la O.N.U., y de los diferentes organismos especializados con el fin de que emitieran sus opiniones para la mejor elaboración de dicho Convenio.

En el informe elaborado por el Subcomité Jurídico -

sobre secuestro de aeronaves se declaraban los objetivos que se pretendían alcanzar con el estudio del problema, señalándose - que la finalidad primordial debería ser la "de disuadir a las - personas de cometer actos de secuestro de aeronaves y, más con-cretamente, al permitir, en la medida de lo posible, el enjui--ciamiento y castigo de tales personas" (28) igualmente se men--cionó que en opinión del propio Subcomité, la forma más efectiva para alcanzar dicha finalidad era mediante la conclusión de un nuevo acuerdo internacional.

2.3 PROYECTO DE CONVENIO (29)
(preparado por el Subcomité).

ARTICULO I

1. Será responsable criminalmente toda persona que, a bordo de una aeronave en vuelo:
 - a) mediante violencia o intimidación, ilícitamente inter--fiera, se apodere o de cualquier otra forma ejerza ile--galmente el control de dicha aeronave con el fin de cam--biar su itinerario.
 - b) intente realizar tal acto.
 - c) sea un complice de una persona que realice o intente - realizar tal acto.
2. Cualquiera de los actos a que se hace referencia en el Párra--fo 1 anterior será denominado en adelante "el delito".

ARTICULO II

1. A los fines del presente Convenio, se considerará que una ae

ronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza -
motriz para despegar, hasta que termine el recorrido de ater-
rizaje.

2. El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utiliza-
das en servicios militares, de aduanas y de policía.
3. El Convenio no se aplicará en el caso en que el vuelo haya -
tenido lugar dentro del territorio de Matrícula de la aerona
ve.

ARTICULO III

Se considerará que el delito continúa hasta que el
delincuente abandone la aeronave y cese de controlar la misma.

ARTICULO IV

Cada Estado Contratante se compromete a castigar el
delito en forma eficaz, teniendo en cuenta la gravedad del mis-
mo.

ARTICULO V

1. Cada Estado Contratante deberá tomar las medidas necesarias
para establecer su jurisdicción sobre el delito cuando:
 - a) sea sometido en una aeronave matriculada en tal Estado,
o;
 - b) sea el Estado donde el presunto delincuente abandone -
la aeronave.
2. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal
ejercitada de acuerdo con las leyes nacionales.

ARTICULO VI

1. Si el Estado en cuyo territorio el presunto delincuente abandona la aeronave, considera que las circunstancias lo justifican, lo detendrá o tomará cualquier otra medida que permita su presencia. La detención y demás medidas se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal Estado, y se mantendrá solamente por el período que sea razonablemente necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.
2. Tal Estado procederá inmediatamente a una investigación preliminar de los hechos.
3. La persona detenida de acuerdo con el párrafo 1 tendrá toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo.
4. 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 determinación y las circunstancias que la justifican. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 2 del presente artículo, comunicará - sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone proceder contra dicha persona.

ARTICULO VII

El Estado que no haya tomado las medidas previstas en el Párrafo 1 del Artículo VI deberá, si no extradita al presunto delincuente, someter el caso a las autoridades competentes a fin de iniciar el procedimiento contro el mismo. Estas -

autoridades tomarán su decisión basándose en fundamentos idénticos a los aplicados a otros delitos.

ARTICULO VIII

1. El delito se considerará que está comprendido en los casos de extradición celebrado o a celebrar entre los diversos Estados contratantes.
2. Los Estados contratantes que no subordinen la extradición a la existencia de un tratado o a la condición de reciprocidad deberán reconocer el delito como caso de extradición entre ellos.
3. A los fines de extradición se considerará que el delito ha sido cometido, no solamente en el lugar donde ocurrió sino también en el territorio del Estado de Matrícula de la aeronave.

ARTICULO IX

1. En el caso en que el delito haya sido cometido o esté a punto de cometerse, los Estados contratantes tomarán todas las medidas del caso para 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 vuelo lo antes posible y de volverá la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

ARTICULO X

A petición del Consejo de la O.A.C.I., cada Estado

Contratante deberá facilitar a esta Organización lo más rápidamente posible toda información pertinente sobre:

- a) Las circunstancias en que se llevó a cabo el secuestro de la aeronave.
- b) Las medidas tomadas en aplicación del Artículo IX anterior.
- c) Todo proceso al que haya sometido al presunto delincuente.

ARTICULO XI

Cada Estado Contratante facilitará las pruebas solicitadas por otro Estado Contratante que esté llevando a cabo un proceso contra un presunto delincuente.

2.4. COMENTARIO DE MEXICO AL PROYECTO.

Después de haber sometido a un cuidadoso estudio el Gobierno de México, el informe y proyecto elaborado por el Subcomité sobre secuestro de aeronaves, hizo una serie de observaciones al respecto, los cuales fueron enviados al Comité Jurídico. Dichas observaciones dan a conocer la actitud de México referente al problema de que se trata y que va enmarcada en sus lineamientos de política exterior y de las normas de Derecho Internacional.

En primer término el Gobierno de México está completamente de acuerdo en que "la finalidad principal del estudio del problema relacionado con el secuestro de aeronaves es la de permitir en lo posible el enjuiciamiento y sanción de las responsabilidades de los actos de secuestro de aeronaves, como el mejor medio de disuación de que se dispone; igualmente la forma

de alcanzar tal finalidad, debe ser individualmente mediante la conclusión de un acuerdo internacional". (30)

"Por lo que se refiere a la forma de dicho acuerdo internacional, sin duda debieron revestir la del Convenio Internacional, el cual puede ser considerado y suscrito independientemente de cualquier otro, estimándose que sería más conveniente que así fuera, aunque se estudiara la forma de regir materias que serán comunes entre este convenio y otros diferentes, por ejemplo, el de Tokio y se considera que ello se logrará a través de una cuidadosa redacción de las estipulaciones del Convenio proyectado". (31)

Por los párrafos anteriores nos podemos dar cuenta de que la posición de México, es de que resulta necesario definir los actos de secuestro de aeronaves (32) y tipificarlos como figura de delito a nivel internacional, para poder enjuiciar y sancionar a los responsables, evitando en lo posible, de esta forma; el que se den este tipo de actos.

México, al proponer que lo anterior se realice mediante la celebración de un Convenio Internacional, se ajusta a las normas del Derecho Internacional vigente, y permite el que se busque una solución a dicho problema con la colaboración de todos los Estados interesados en el mismo; evitando de esta forma la anarquía en la aplicación de leyes para sancionar este tipo de actos; que vendría a ocasionar un trastorno y por ende impedir llegar a una legislación uniforme que permita terminar con la práctica de los mismos.

México, concede gran importancia al Convenio de Tokio de 1963, al proponer un Convenio Internacional en el cual puedan ser partes los Estados que así lo deseen, sin perjuicio de que sean ya partes del Convenio de Tokio, con ésto quiere decir que el Convenio propuesto no debe derogar al Convenio de

Tokio; sino que más bien debe de ser considerado como un convenio complementario de éste. Debido a que es el que sirve de base para la elaboración del Convenio propuesto; y en general por todas las gestiones legales que con respecto a los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves se hagan en el futuro.

Respecto al campo de aplicación del Convenio. México considera que éste debería aplicarse a los casos realizados en el espacio aéreo del Estado de matrícula de la aeronave con la finalidad de obligar a un vuelo al extranjero, y también a los realizados en el espacio aéreo de un Estado que no fuera el de matrícula de la aeronave. Es decir, México en dichas observaciones pretendrá que "el convenio debería aplicarse a todo acto que revista aspectos internacionales según se ponga de manifiesto por la matrícula de la aeronave y el lugar donde se encuentra o por la intención de las personas implicadas". (33)

Al referirse a la definición del acto, México estima que debe incluir como elementos que lo constituyan: "la ilicitud del acto, y que éste se produzca haciendo valer fuerza o intimidación; que ocurra a bordo de la aeronave, durante el vuelo y que el apoderamiento resulte en un ejercicio de control de la navegación en cualquiera de las formas en que éste se ejerce". (34)

México considera que es necesario dejar bien diferenciado los términos de "apoderamiento" que puede considerarse como una forma de señalar la posición física de algo; y "ejercicio de control" en este caso de la "aeronavegación" en el sentido de cambiar el destino del vuelo de la aeronave, desviándola de su ruta; que es al fin el acto que se pretende reglamentar y no el robo de una aeronave que es ya figura de delito, la cual no necesita reglamentarse.

En relación con lo anterior, podemos decir que la -

figura de "apoderamiento" es el acto primario del cual se derivan una serie de figuras, según las dimensiones que alcance el acto, ya que resulta necesario para que se dé por ejemplo, un "ejercicio de control" de la navegación aérea; el apoderamiento de la aeronave. Es decir, lo que se trata de reglamentar y evitar son los actos de "apoderamiento ilícito de aeronaves" que puedan derivar en muchas otras figuras como son: el robo, ejercicio de control ilícito, etc.

Continuando con las observaciones de México, en ellas se asienta el deseo de este país, de que corresponda a las legislaciones nacionales la determinación de "los casos de complicidad en la preparación y ejecución o resultado de los actos cometidos". (35) Además de que se mantuviera la jurisdicción del Estado de matrícula de la aeronave, sin que deje de ejercitarse la jurisdicción del Estado en cuyo territorio o espacio aéreo se cometa el acto. México cree que la jurisdicción del Estado al cual arribe la aeronave con el presunto responsable del delito, debiera limitarse únicamente, cuando éste abandone o pretenda abandonar la aeronave: a su detención y extradición.

En cuanto a la facultad de enjuiciamiento del presunto delincuente, México considera que debe residir primordialmente en el Estado de matrícula de la aeronave en donde se realice el acto.

México considera además, que este tipo de actos deben dar lugar a la extradición, la cual no debe de estar supeditada a la existencia de un tratado sobre el particular, entre los Estados interesados directamente, esto es para que pueda ser enjuiciado en el Estado de matrícula de la aeronave; de esta manera México propondrá el proceso de extradición como obligatorio en estos casos de una manera implícita.

La posición de México con respecto a éstos va encaminada a dar preponderancia a las leyes internas del país de matrícula de la aeronave, por ser éstas las aplicables en todos los actos realizados a bordo de dicha aeronave.

México considera que en el Convenio propuesto se incluyera la regla "NON BIS IN IDEM" (36) ésto es con el fin de evitar lo que mencionamos con anterioridad cuando nos referíamos a la necesidad de un Convenio Internacional que reglamente estos actos para evitar la anarquía en la aplicación de leyes por parte de los Estados.

México propone que las disposiciones de los Artículos 11 y 18 del Convenio de Tokio de 1963, deberían quedar incluidos en el Convenio propuesto. De esta forma queda reafirmada la importancia que México da a dicho Convenio, como base para futuras reglamentaciones.

Para finalizar y refiriéndose al XXIV período de sesiones de la Asamblea General de la O.N.U. y específicamente a una declaración interpretativa incluida en el informe del relator y aceptada por unanimidad, México dice que el Proyecto de Convenio a que se refieren las anteriores observaciones "No debe, de manera alguna, afectar los derechos y obligaciones que tienen ciertos Estados de acuerdo con instrumentos vigentes sobre asilo, así como de acuerdo con la práctica reconocida sobre la materia por otros" (37).

Es decir, México no se desliga de su práctica en materia de Política Exterior, a la luz del Derecho Internacional y considerando que el asilo es una de las figuras que siempre ha defendido y practicado, no puede permitir el que un Convenio Internacional vaya en contra de dicha defensa y práctica.

2.5 ALCANCE DE LAS OBSERVACIONES DE MEXICO,

De la lectura del texto del Convenio firmado en La Haya, el 16 de Diciembre de 1970, veremos con claridad, el alcance de las observaciones presentadas por México: Así tenemos que en el Artículo 1 son atendidas las observaciones de México, con respecto a los elementos que conforman el delito, pues se señalan muy claramente.

Con respecto al Artículo 2 del Convenio éste ya está satisfecho por México, desde el año de 1968 fecha en que se tipificaron los Actos de Apoderamiento Ilícito de Aeronaves como delito, en el Artículo 170 del Código Penal.

En el Artículo 5, quedan atendidas las observaciones de México, pues es una copia fiel del Artículo 18 del Convenio de Tokio de 1963.

En el Artículo 8 del Convenio, quedan atendidas en parte las observaciones de México referente a la extradición en el sentido de que "el apoderamiento ilícito de aeronaves" es un delito que da lugar a la extradición y debe de incluirse en los tratados que sobre extradición se celebren entre los Estados, - aunque queda a la discrecionalidad de los Estados el conceder o no dicha extradición, con lo cual no se hace obligatorio la actuación en tal sentido ya que además, el Convenio puede considerarse como base para la extradición, en caso de que no existiera un tratado al respecto aunque no es obligatorio.

En el Artículo 9 del Convenio se atiende la observación presentada por México en el sentido de que quedó incluida textualmente en el Artículo 11 del Convenio de Tokio de 1963.

Con respecto al campo de aplicación del Convenio, - las observaciones de México se atendieron solo en parte, ya que

en el Artículo 3, Párrafo 3 se señala que el Convenio se aplicará a los vuelos nacionales siempre y cuando el lugar de aterrizaje real de la aeronave sea un Estado diferente al de Matrícula.

En cuanto al enjuiciamiento que pretendía México - que fuera primordialmente por parte del Estado de Matrícula, en el Artículo 7o., se señala que si el presunto delincuente es hallado en un Estado distinto del de matrícula de la aeronave donde se haya cometido el delito; y si el Estado donde se encuentra no procede a la extradición el caso será sometido a las autoridades competentes de ese Estado para ser enjuiciado aunque el delito no haya sido cometido en su territorio. Aquí se presenta el problema de la discrecionalidad del Estado en donde se encuentra el delincuente, que puede negarse a perseguir el delito y por tanto de efectuar el juicio, por considerar que el acto cometido fue por motivos políticos.

2.6 ANALISIS DEL CONVENIO DE LA HAYA DE 1970.

1. Dentro de los avances más importantes encontrados en el Convenio de La Haya de 1970, tenemos el que en su Artículo 1 se tipifica como figura de delito internacional, al apoderamiento ilícito de aeronaves, algo que el de Tokio no hizo y que resultaba necesario para poder enjuiciar y sancionar a las personas que cometieran este tipo de actos, con lo cual se ayuda a su erradicación.

2. Otro avance con respecto al Convenio de Tokio de 1963 - es el Artículo 7o. en el sentido de que hace un señalamiento explícito para que aquellos Estados que no acepten la extradición del delincuente, deban someter el caso a sus autoridades con el fin de que sea enjuiciado. Esto es con el fin de no dejar impune a causa de una omisión en el Convenio al que cometió el delito.

3. Constituye también un avance el que se considere este delito en el Artículo 8 del Convenio, como figura de extradición: "los Estados que no subordinen la extradición o la existencia de un tratado o a la condición de reciprocidad, deberán reconocer el delito como caso de extradición entre ellos, y a los fines de la extradición se entenderá que el delito se ha cometido no solamente en el lugar en que ocurrió, sino además en el territorio del Estado de Matrícula de la aeronave y en el Estado de aterrizaje".

4. Se considera un avance también los Artículos 9o. y 10o. ya que pretenden asegurar todas las medidas y la información posible entre los Estados con respecto a este delito, a fin de aminorar las consecuencias que pudieran tener.

5. Podría resultar insuficiente el Artículo 1o. del Convenio debido a que deja abierta la posibilidad de que en caso de que el acto fuera cometido por el Comandante de la aeronave, o éste actuara como cómplice, no serían aplicables dichas disposiciones debido a que el Comandante es la persona autorizada a ejercer el control de la aeronave y por lo tanto tiene poder legal sobre la misma, además de que al no existir el uso de la violencia, ni la intimidación en contra de terceras personas, no se podría calificar de acuerdo a este Artículo 1o., porque constituirá una simple infracción al tráfico aéreo.

6. El Artículo 4o. referente a la jurisdicción, dá una regla ya existente en el Convenio de Tokio de 1963, al permitir ejercer cualquier jurisdicción penal de acuerdo con las leyes nacionales, dejando con ésta una laguna en el Convenio, ya que no se determina una jurisdicción definitiva aplicable derivándose con esto serios problemas.

7. Una deficiencia más podría ser el Artículo 6o., al dejar al libre albedrío de los Estados, donde se encuentre el de

lincente, el proceder a su detención o no, según crea dicho Estado que las circunstancias lo justifiquen, y es una deficiencia porque ésto podría dar lugar a que los delincuentes quedarán impunes ante la Ley con lo que se vendría a generalizar el ejercicio de dichos actos.

3. CONVENIO DE MONTREAL DE 1971,

3.1 PANORAMA INTERNACIONAL.

Al no ser firmada la Convención de La Haya de 1970 por Argelia, Cuba y algunos países árabes se consideraron a éstos como refugios potenciales para los delincuentes aéreos, de tal forma que los Estados Unidos hicieron un llamamiento a los países del orbe para suspender conjuntamente los servicios de aeronavegación a los países que no castigaron o entreguen a las personas que se apoderen de aviones para hacer presión mediante el chantaje a otros gobiernos.

Así la O.A.C.I. celebró una reunión en Montreal y adoptó unas resoluciones con el apoyo de los Estados Unidos y el Canadá; donde proponían sanciones cuando el apoderamiento ilícito fuera utilizado como instrumento de chantaje y adoptó el principio de la actuación conjunta,, que incluía la suspensión de vuelos hacia el país infractor.

Durante el mes de Junio de 1971, se sucedieron dos incidentes: desviaron un avión norteamericano a Argelia (con lo que se demostraba las limitaciones de la Convención de La Haya) y asesinaron a un piloto unos secuestradores que escaparon de Checoslovaquia a Alemania Occidental (Aquí se ponían en evidencia los riesgos de las tripulaciones y el peligro de la no ratificación del Convenio de La Haya). La I.F.A.L.P.A. reunida en Londres aprobó una resolución en la que proponía un boicot contra los países que no castigaran a los infractores o que no concedieran su extradición al Consejo de Seguridad de la O.N.U., a que tomara medidas eficaces para sancionar a los infractores advirtiéndole que si el Consejo no lo hacía, esta organización convocaría a un paro en la aeronavegación de todo el mundo para el 19 de Junio de 1971 con duración de 24 horas, sin embargo gran

cantidad de aerolíneas comerciales de los E.E.U.U., no la cumplieron y fuera de los E.E.U.U. pararon 18 Compañías Aéreas. - A.T.A. (Asociación del Transporte Aéreo) consignó que el Tribunal Supremo de los E.E.U.U. ordenara que mientras el Tribunal no tomara una decisión los pilotos no podrían llevar a cabo su amenaza, ésto se hizo con el fin de evitar una catástrofe económica y por otra parte se evitaba que se realizara una huelga - por motivos extralaborales que podrían sentar un mal precedente para otros grupos que podrían seguir su ejemplo dentro de los E.E.U.U.

En Mayo de 1971, un Boeing 707 de la Pan Am fue desviado a Cuba, esa misma semana, unos días antes de este incidente cuatro barcos pesqueros cubanos fueron detenidos por los E.E.U.U. cerca de las costas de Florida acusándoseles de pescar en aguas territoriales de los Estados Unidos. Cuba no devolvió el avión inmediatamente, sino que lo utilizó para presionar en la devolución de sus barcos pesqueros. (38)

Al tiempo que la Pan Am solicitaba que se dejaran en libertad a los pasajeros, el Gobierno liberó a cuatro de los pescadores y a la semana siguiente el avión y sus pasajeros habían sido liberados.

No se explica en ésto la actuación de los Estados Unidos cuando en ese momento se daba inicio a la política de distensión hacia China y la U.R.S.S., y daba casi por terminado su compromiso en Viet Nam, su política hacia Cuba no coincidía con estos hechos.

3.2 ANALISIS Y COMENTARIOS

El Comité Jurídico de la O.A.C.I. redactó un proyecto de Convenio tendiente a suplir las faltas de que constan los dos Convenios anteriores. Es decir, tanto el Convenio firmado en Tokio en 1963, como el firmado en La Haya en 1970; van dirigidos a reglamentar una serie de actos que se sucedan a bordo de las aeronaves, y que pongan en peligro la seguridad de las mismas y de las personas y bienes en ellas. Sin embargo, hay que tomar en cuenta la existencia de otro tipo de actos, que, aunque no son realizados a bordo de las aeronaves, también ponen en peligro no solamente a éstas; sino a toda la aviación civil en general. Son a este tipo de actos, a los que va dirigida la aplicación del "Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil" firmado en Montreal, el 23 de Septiembre de 1971.

Es importante señalar que muchos de los puntos adoptados tanto en el Convenio de Tokio de 1963, como en el de La Haya de 1970, han quedado comprendidos dentro del Convenio de Montreal de 1971, con lo que viene a complementar a aquellos y a tratar de que exista, de esta manera; una reglamentación más completa tendiente a erradicar el problema del apoderamiento ilícito de aeronaves.

El Convenio de Montreal de 1971, en su Artículo 10. hace una tipificación de los delitos sobre actos realizados a bordo de una aeronave en vuelo, o aquellos que aún realizándose fuera de una aeronave en vuelo, como serían aquellos actos cometidos en contra de las instalaciones o servicios de la navegación aérea, tipificándose como delitos también; aquellos actos por los cuales se comuniquen informes falsos que pongan en peligro la aeronave en vuelo.

Por la anterior disposición, resulta necesaria e im

portante hacer notar el contenido del Artículo 2o. del Convenio en donde se especifica que se entiende por "aeronave en vuelo" y se ve que se aplica íntegramente el criterio utilizado en el Convenio de La Haya de 1970 "desde el momento en que cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para desembarque. - En caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continuará hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo" (*) pero además resulta necesario para los fines del Convenio de Montreal especificar lo que se considera por "aeronave en servicio" lo que se explica en el mismo Convenio "desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo, hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje; el período en servicio se prolongará en cualquier caso por todo el tiempo que la aeronave se encuentre en vuelo - conforme al Párrafo a) del presente artículo" (*). El Párrafo a) a que hace mención es el que reproducimos anteriormente.

Con respecto al campo de aplicación del Convenio de Montreal de 1971, se señala en su Artículo 4 y solamente difiere en este aspecto del Convenio de La Haya de 1970 en que en caso de actos cometidos en contra de las instalaciones o servicios de la navegación aérea, solo se aplicará este Convenio "si las instalaciones y servicios de navegación aérea se utilizan - para la navegación aérea internacional".

En cuanto a la jurisdicción que los Estados tengan sobre los delitos cometidos, resulta lógico que al tipificarse un nuevo delito en este Convenio, como es el de "actos cometidos en contra de las instalaciones y servicios de la navegación aérea", se ampliarán los casos en que un Estado establezca su Jurisdicción, de aquellos mencionados en el Convenio de La Haya de 1970, señalándose: "Cada Estado Contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre los deli-

tos en los casos siguientes:

a) Si el delito se cometió en el Territorio de tal Estado".

Si bien es cierto que el presente Convenio resulta importante debido a que ayuda a reglamentar en una forma más -- completa los actos cometidos en contra de las aeronaves y de la Aviación Civil en general, con el fin de erradicar completamente el problema, también es cierto que las disposiciones a que - alude el Convenio, podrían haberse incluido en un protocolo complementario al Convenio de La Haya de 1970, evitándose de esta forma la duplicidad de funciones lo cual resulta innecesario.

III. TIPIFICACION DEL DELITO DEL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES EN MEXICO.

1. Orden común y orden federal.

Siendo los delitos del orden común, aquellos que no están expresamente reservados a la Federación; todos los delitos deben considerarse como de la competencia de los tribunales del orden común excepto aquellos que como federales, ha señalado el Congreso de la Unión, en uso de la facultad que le confiere el Inciso XXI del Artículo 73 de la Constitución; en el Artículo 41 de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación y que a la letra dice:

"Son delitos del orden federal:

- a) Los previstos en las leyes federales y en los tratados"
- b)

El apoderamiento ilícito de aeronaves es una figura tipificada como delito, en las leyes mexicanas, desde el 24 de Diciembre de 1968, fecha en que se adicionó el Artículo 170 del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales en materia del Fuero Común y para toda la República en materia del Fuero Federal con un tercer párrafo que a la letra dice:

"Artículo 170.....

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

En el caso de que una persona se apoderara de una aeronave que se encuentre vacía y estacionada en un aeropuerto, nos encontramos ante una figura de delito del orden común pues este acto consistiría en un robo. Lo cual no es lo mismo que cuando se apoderan ilícitamente de una aeronave en vuelo y con las características propias de este delito el cual se encuentra señalado en instrumentos jurídicos internacionales; es decir, en los tratados y por lo tanto se considera como un delito internacional y según la legislación mexicana, como un delito federal.

Por lo tanto se considera del orden común cuando esta figura se presenta en el marco interno de un país, sin que adquiera características internacionales (que mas adelante se mencionan) en estos casos se aplicará la ley interna del país donde se suceda. Cuando estos actos se presentan con características internacionales, entonces se aplicarán las leyes de acuerdo con lo que se señala en los tratados internacionales referentes al caso y que son de acuerdo con las modalidades que el mismo caso presente.

2. El apoderamiento ilícito de aeronaves como delito del orden Internacional.

Si entendemos que caerá dentro del orden internacional, todos aquellos delitos que revistan una trascendencia internacional, aunque estos hayan sido cometidos en un territorio bajo jurisdicción de un Estado, ya que afectan los intereses comunes de todos los Estados. En los casos de apoderamiento ilícito de aeronaves, veremos que siendo la navegación aérea un medio de comunicación internacional, los actos de esta índole que son cometidos adquieren carácter internacional, por constituir un ataque a los reglamentos sobre navegación aérea, representando un peligro en el desarrollo de la aeronáutica y por ende perjudican los intereses comunes de todos los

Estados.

Es decir, adquiere dimensiones internacionales en el momento en que el acto delictivo puede ejecutarse en un Estado distinto del de matrícula de la aeronave y del de nacionalidad del presunto delincuente; pues sería diferente el caso en que el acto se realizara en el Estado de matrícula de la aeronave y del cual es nacional él ó los individuos que cometen el delito pues dicho delito caería dentro de la jurisdicción de dicho Estado, aplicándose sin lugar a dudas sus leyes.

Por otra parte habiendo nacido, las normas que regulan la aviación civil; de un Convenio Internacional, al cual se ajustan todos y cada uno de los Estados; los problemas que surjan y que afecten a la aviación en general, deben reglamentarse mediante convenios internacionales en los que se acepten el consenso de todos los Estados para tratar de dar fin a dichos problemas, que es lo que se ha hecho con respecto al problema que venimos tratando como lo demuestran los convenios internacionales firmados hasta la fecha.

Pero además podemos demostrar la internacionalidad del delito, si vemos que en este tipo de actos se atenta contra la dignidad misma de las personas, tripulantes y pasajeros, lo es también contra los derechos fundamentales del hombre, enunciados y aceptados universalmente en la Carta de la Organización de las Naciones Unidas.

Resulta necesario señalar que la división que se hace al tipificar los delitos como del orden común y federal (que en el caso de México son los señalados en los convenios internacionales entre otros) es única y exclusivamente por cuestiones de forma y no de fondo, esto es, que dicha división resulta de la necesidad de deslindar la esfera de influencia de las leyes que vayan a juzgar dichos delitos, tal es el caso de que los de

litos del orden común son juzgados según las leyes locales sin que se restrinja la aplicación en dado caso, de las leyes federales. Por su parte los delitos señalados como del orden federal, solo pueden ser juzgados por las leyes federales y no se pueden aplicar a ellos, las leyes locales.

Es decir, dentro del delito que nos ocupa "apoderamiento ilícito de aeronaves" se pueden presentar, al momento de ejecutar este delito (que como señalamos; es un delito del orden federal por estar contenido en un tratado, porque afectan las vías generales de comunicación, etc.) otro tipo de delitos que no corresponden precisamente al ámbito federal (como por ejemplo: el uso o amenaza de la fuerza en contra de otras personas, el robo, etc.) y que son los señalados como delitos del orden común. De aquí que resulte que el delito del "Apoderamiento ilícito de aeronaves" sea tipificado como un delito del orden federal y por lo tanto las leyes aplicables con las federales.

IV. CONSIDERACIONES SOBRE EL ASILO Y LA EXTRADICION EN LOS CASOS DE APODERAMIENTO ILICITO.

DELITO DE ORDEN POLITICO

Con respecto a la clasificación pretendida de delitos de orden político, ésta resulta generalmente (aunque no exista una definición exacta de tales delitos) de los motivos que hayan originado la comisión del delito, pero que en última instancia y refiriéndonos al delito que nos ocupa en el presente estudio; no se aparta de los del orden común o federal. Pues sea cual fuere el motivo por lo regular cuando se recurre a este delito por motivos políticos, se violan desde luego disposiciones legales que caen dentro de uno u otro orden.

ASILO. El Derecho Internacional señala para los casos de delitos de orden político, la práctica del derecho de

asilo en cualquiera de sus dos tipos como "una institución en virtud de la cual una persona escapa a la jurisdicción local, ya sea huyendo a otro país (asilo territorial) o refugiándose en la embajada de un país extranjero (asilo diplomático)"

Refiriéndonos al asilo territorial, es claro ver el que el Estado territorial está actuando dentro de su soberanía y con plena discrecionalidad en tal sentido y generalmente lo que limita su actuación son los tratados sobre extradición de los cuales sea firmante.

Si nos referimos al asilo diplomático el caso es un poco más complicado en el sentido de que el delincuente se sustrae de la jurisdicción del Estado donde cometió el delito refugiándose en una embajada por lo cual "el asilo diplomático constituye, de hecho, una derogación al principio de la soberanía territorial del Estado" la complicación resulta de la calificación del delito que generalmente corresponde al Estado al que represente la embajada en donde se refugió el delincuente.

EXTRADICION. Por una parte en el Convenio de Tokio en el Capítulo VI Artículo 16 Párrafos 1 y 2 se señala "1. Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves matriculadas en un Estado Contratante serán consideradas, a los fines de extradición, como si se hubiesen cometido, no solo en el lugar en el que hayan ocurrido, sino también en el territorio del Estado de matrícula de la aeronave. 2. A reserva de lo dispuesto en el párrafo anterior, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de crear una obligación de conceder la extradición".

Es decir, no hay obligatoriedad para la extradición.

En los Convenios de La Haya de 1970 y Montreal de 1971, se especifica:

"El Estado Contratante en cuyo territorio sea hallado el presunto delincuente si no procede a la extradición del mismo, someterá el caso a sus autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento, sin excepción alguna y con independencia de que el delito haya sido o no cometido en su territorio. Dichas autoridades tomarán su decisión en las mismas condiciones que las aplicables a los delitos comunes de carácter grave, de acuerdo con la legislación de tal Estado". (*)

En este artículo que se repite en ambos tratados se estipula que se juzgue, en caso de no procederse a la extradición, con las mismas leyes aplicables a los delitos comunes de carácter grave, (que en México serían los delitos federales), a los presuntos delincuentes, sin embargo se presenta el problema de que si el Estado recibe una petición de asilo por parte del presunto delincuente, decidirá discrecionalmente si tal petición procede o no.

"1. Los delitos se consideran entre los delitos que den lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados Contratantes. Los Estados Contratantes se comprometen a incluir los delitos como caso de extradición en todo tratado de extradición que celebren entre sí en el futuro.

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

3. Los Estados Contratantes que no subordinen la extradición a la existencia de un tratado reconocerán los delitos como caso de extradición entre ellos, sujeto a las condiciones

exigidas por el Derecho del Estado requerido.

4. A los fines de la extradición entre Estados Contratantes, se considerará que el delito se ha cometido, no solamente en el lugar donde ocurrió, sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción".

CONCLUSIONES

La situación internacional imperante en los inicios de la década, el triunfo de la Revolución Cubana con la subida al Poder de Fidel Castro y la influencia que a partir de ese momento tiene la Unión Soviética en una isla del Continente Americano y el consecuente descontento de los E.E.U.U. por la entrada de ese país a su zona de influencia; todos estos elementos - influyen para que los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves surjan como consecuencia natural, como un medio para obtener un transporte que les permitiera escapar del régimen de Castro hacia los Estados Unidos o para salir de los Estados Unidos hacia Cuba.

Este tipo de actos se acrecentó debido a la imposibilidad que existía de enjuiciar al delincuente aéreo porque no existían relaciones diplomáticas entre ambos países por lo que no existía la probabilidad de que se consiguiera la extradición y por otra parte en ninguno de los dos países existían leyes - que contemplasen ese tipo de delitos.

Hasta que no se dieran leyes al respecto los responsables del "apoderamiento ilícito" podían ser acusados de múltiples delitos menos del "apoderamiento ilícito", los delitos - eran sometidos a la jurisdicción del Estado donde se hubiera registrado la infracción, sin embargo, el problema residía en los casos en que el delito se cometía en una aeronave en vuelo, ya que el Estado sobre el que volara la aeronave en el momento en que se cometiera, no era forzosamente el mismo en que el aparato aterrizaría; por lo que este segundo Estado no tenía jurisdicción para enjuiciar al infractor, ni siquiera podría detenerlo y si el Estado en cuyo espacio se había cometido el delito - podía procesar al delincuente quedaba aún el problema de la extradición.

Si las leyes y el tratado de extradición hubieran -
entrado en vigor en Cuba y E.E.U.U., este tipo de delitos no hu-
biera alcanzado las dimensiones que llegó a tener.

Si a lo anterior agregamos la posición de las compa-
ñías aéreas norteamericanas en el sentido de no poner resisten-
cia a este tipo de delincuentes nos damos cuenta de que no exist-
tían obstáculos para un acto de este tipo.

Por otra parte la situación imperante en Europa en
esta década 1961-1972, con el problema de Berlín en donde se en-
contraban en juego los intereses políticos y militares tanto de
los E.E.U.U. como de la Unión Soviética, pueden haber provocado
el que el gobierno de los Estados Unidos no atendiera rápidament-
te el problema del apoderamiento ilícito de aeronaves o pudo ha-
ber sido utilizado como medio para obtener ventajas en la nego-
ciación con la U.R.S.S. en Berlín, presionando en la zona de in-
fluencia comunista en América; hay que tomar en cuenta que nos
encontramos en ese momento en la época en que se consolidan los
dos bloques y se preparaba el inicio de la coexistencia pacífi-
ca.

Con la firma del Convenio en Tokio de 1963 se co---
mienza a atacar el problema del apoderamiento ilícito de aerona-
ves, aunque en realidad constituyó un pacto sumamente suave, -
tal vez por ser el primero en su género; y que solo obligaba a
sus signatarios a tomar las medidas apropiadas para restituir -
el control de la aeronave capturada a su capitán, y a permitir
a los pasajeros y tripulación continuar su viaje tan pronto co-
mo fuera posible, devolviendo intacta la carga.

Por otra parte se señala como una laguna del Conve-
nio el que no se llegue a tipificar el "apoderamiento ilícito"
como delito, lo que resultaba necesario para que se tomaran me-
didas penales concretas contra aquellas personas que lo practi-
caran, sin embargo, pienso que la ambigüedad que tiene este Con

venio al referirse a su campo de aplicación se debe precisamente a la inexistencia de leyes en los Estados, referidos a un delito específico y, a la falta de claridad que tenían al respecto, con lo que al ser un primer intento de aproximación al problema era más probable que los países firmaran el tratado si pudieran aplicar sus leyes a los delitos que se derivan de las acciones a bordo de las aeronaves (pero esto se lograría si no se especificaba ningún delito) y señalándose en términos generales "infracciones a las leyes penales", "infracciones cometidas", "actos ejecutados", dicha generalización hacía aplicable este Convenio a cualquier tipo de actos.

Otra laguna imputada al Convenio de Tokio es el de impedir toda acción legal "en caso de infracciones a las leyes penales de carácter político" según señala el Artículo 2, sin embargo, si tomamos en cuenta la situación internacional imperante al momento de concluirse el Convenio y que daban como resultado el que la mayoría de los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves tenían como punto de destino a los Estados Unidos o a Cuba, se puede explicar esta disposición, se estaba tomando en cuenta una situación de hecho (la inconformidad de las personas con determinado régimen político) y de alguna forma se estaba mediatizando la situación entre Cuba y E.E.U.U. ya que ambos estaban aceptando como políticos los motivos de las personas que llegaban a sus respectivos territorios mediante el apoderamiento ilícito de aeronaves, lo mismo ocurría con el contenido del Artículo 16 del Convenio con respecto a la extradición; -- pues este artículo solamente enfrascaba el problemas pues no -- creaba la obligación de conceder la extradición, esto de alguna forma podría tener 2 objetivos:

- a) empujar tanto a Cuba como a E.E.U.U. a concluir un tratado de extradición y se resolviera su situación y/o
- b) que los intereses de Cuba y E.E.U.U. en este caso y los de los países que no tuvieran concluido este tipo

de Convenios no se vieran afectados en cuanto a su discrecionalidad como Estados soberanos y no fuera un impedimento para que firmaran el Convenio, como un pri--mer paso para resolver el problema y de esta forma se consiguieran el mayor número de Estados firmantes.

La existencia de dos definiciones acerca de "aeronave en vuelo" es una ambigüedad que también trae confusiones en el momento de aplicar el Convenio pues si se diera el caso de - que en el momento en que se cerraran todas las puertas de una - aeronave estacionada todavía en el aeropuerto de un Estado que no es el de matrícula de la misma, y en ese momento se realizara el acto delictivo, ¿en qué jurisdicción caería el castigo del del delito? ¿la del Estado de Matrícula o la del Estado donde - se encuentre la aeronave? ¿se entraría en un conflicto que paralizaría cualquier acción punitiva? ¿o el Estado dónde se - halle la aeronave ejercerá su jurisdicción en base a su soberanía? lógicamente que sería este último lo que sucedería, de - tal forma que respetándose al máximo las disposiciones internas de los Estados y no viéndose éstos afectados en su discrecionalidad se esperaba que fuera gran cantidad de Estados los que - firmarían y ratificarían este Convenio.

Todas estas observaciones dan a entender que no fue ron lagunas accidentales en el Convenio, sino de lo que se trataba era de reunir el mayor número de firmas y ratificaciones - para el Convenio con el fin de que se diera un primer paso que resultaba urgente en ese momento y que permitiera en el futuro una más completa reglamentación y ésto se logró (las firmas) no imponiendo demasiadas obligaciones a los Estados que pudieran - chocar o contradecir sus legislaciones internas, sus compromi--sos bilaterales o sus intereses políticos, a través de la ambigüedad de muchas de sus disposiciones. Aún así es innegable la importancia que revistió el Convenio de Tokio de 1963, ya que - constituyó la base sobre la cual se exigieron los subsiguientes

Convenios a este respecto, sin embargo, y pese a la falta de - compromisos derivados de este Convenio y a las lagunas que como resultados de esa carencia se le imputan, no se debe a éste to talmente su ineffectividad , sino que para 1969 un año antes de que se celebrara la Convención de La Haya sóloamente 12 países - lo habían ratificado y en ese año apenas entra en vigor.

Con el apoderamiento ilícito de una aeronave comercial de la Compañía EL AL por un grupo de guerrilleros árabes - el 23 de julio de 1968, se puede afirmar que nace la ola de actos de este tipo que se realizaron en esa parte del mundo: el - Medio Oriente, y el apoderamiento ilícito de aeronaves sufre un cambio en sus objetivos dejando de ser un simple método de fuga y convirtiéndose en un arma del terrorismo internacional además de un medio "fácil" para cobrar un rescate.

Se pueden señalar grandes diferencias entre los ac tos de "apoderamiento ilícito realizado en el Caribe con los -- que se realizaron en el Medio Oriente por una parte los actos - realizados en la zona del Caribe eran llevados a cabo por individuos aislados, los cuales no utilizaban la violencia, los ac tos realizados en el Medio Oriente eran de tipo destructivo, - utilizando la violencia y llevados a cabo por una organización política, el Frente para la Liberación de Palestina.

Sin embargo, los Estados Unidos también estuvieron involucrados a causa del apoyo que brindaban a Israel, de aquí, que sufieran un doble ataque en sus aeronaves, en el territorio norteamericano y en el extranjero. Debido a la presión recibida, este país se vió forzado a tomar medidas severas y a instar a los restantes gobiernos que actuasen conjuntamente en contra de estos delitos.

Es importante hacer notar la fuerza tan grande que tuvo la televisión como un medio de que se valieron los delin--

cuentas aéreas para darle publicidad a su causa y de esta forma presionar a los gobiernos y obligarlos a someterse a sus exigencias de chantaje político. En los casos sucedidos en el Caribe la publicidad se daba exclusivamente a través de las noticias - difundidas por la prensa, de aquí que la resultante era que el delito era conocido y supuestamente era una invitación implícita a que otros lo practicaran, sin embargo, en el caso de la guerra aérea árabe, la televisión jugó un importante papel ya que ocasionó una reacción de la opinión pública en contra de los países que no accedían a las peticiones de los delincuentes debido principalmente al climax de nervios que el mundo vivía - al presenciar en peligro de muerte a las personas secuestradas. Esto de alguna forma vino a ayudar al propósito del grupo guerrillero y ocasionó que un suceso que podría haber durado un momento, se prolongará por dos días.

La Unión Soviética no se vió libre de este tipo de acciones, llegando a verse presionada a ingresar en la O.A.C.I. para intervenir en la concertación de un Convenio Internacional a este respecto, el de La Haya de 1970, y no precisamente, creo yo, porque estuviera convencido de la efectividad de estas medidas, sino más bien para justificar su acción de haber impuesto penas muy severas a los disidentes judíos-soviéticos que intentaron apoderarse de una aeronave en el aeropuerto de SMOLNOYE cerca de Leningrado para escapar hacia Israel; ya que la opinión pública mundial calificó dicha acción como una maniobra para intimidar a las minorías judías de la URSS.

La participación de la URSS en la Conferencia de Montreal hizo pensar en una gran afluencia de participantes de los países socialistas en las discusiones que llevarían a la firma de un Convenio y, ésto, aunado con la participación de los E.E.U.U. en la misma supuestamente se veía como un triunfo en las negociaciones.

Si bien es cierto que con la participación de los dos grandes potencias se lograba un mayor acercamiento a la solución del problema del apoderamiento ilícito" de aeronaves, ya que se lograría concertar las voluntades de países con regímenes económicos, sociales, jurídicos y políticos distintos; ésto no era más que una muestra del proceso de coexistencia pacífica que se venía trasluciendo, pero que no necesariamente suponía el fin del problema.

Con la entrada de un mayor número de países se sacrificó mucho de la eficacia del Convenio de La Haya de 1970 principalmente porque la obligación de extraditar señalada en el texto alejó a no pocos países que aún hoy en día consideran necesario la existencia de un lugar para los delitos políticos y para el consiguiente asilo.

Las obligaciones que parecían solemnes dentro del Convenio, eran en realidad fáciles de evadir para los Estados Contratantes.

La obligación de establecer penas severas para el delito en cuestión y que es señalada en el Artículo 2 del Convenio de La Haya, fue una medida loable en su intención, pero en la práctica, dada la gran diversidad de penas sugeridas en las leyes internas de los Estados Contratantes, hacían que el delincuente tuviera gran libertad de elección.

A pesar de que desapareció del texto del Convenio, la disposición explícita contenida en el Convenio de Tokio referente a excluir de la aplicación del Convenio a los casos que se consideren de tipo político, el Convenio de La Haya deja implícitamente a la discrecionalidad de los Estados Contratantes el declarar o no el delito como político, ya que no se incluyó ninguna disposición explícita en contrario y solamente se señala en su Artículo 7 que si algún Estado no procede a la extradición

ción deberá someter el caso a sus autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento; por otra parte en su Artículo 8 señala - que el Convenio de La Haya debe ser considerado como la base jurídica para cualquier tratado que sobre extradición se celebre en el futuro además, de que el delito será reconocido como caso de extradición en aquellos Estados que no subordinen ésta a la existencia de un tratado.

La vaga redacción del Artículo 7, permite que se haga uso de medidas laterales como escape a dicha disposición como podría ser la discreción para perseguir o no y las posibles excluyentes como calificar el delito como de carácter político.

Sin embargo, y a pesar de lo que se pueda arguir en contra de este Convenio, posee mayores ventajas que el de Tokio, ya que en su Artículo primero se tipifica el delito de "apoderamiento ilícito" cuestión por demás importante para poder tomar medidas punibles contra él. Por otra parte se amplía el establecimiento de la jurisdicción de todo Estado Contratante ya sea el de matrícula, el de aterrizaje o aquel hacia donde se dirige el infractor.

El Convenio de La Haya de 1970 constituye un avance en el tratamiento del problema, aunque persistan naturalmente - los problemas derivados del ejercicio de la soberanía absoluta de los Estados.

La Convención de Montreal de 1971 viene a ampliar la tipificación a aquellos actos que sin cometerse a bordo de una aeronave, ponen en peligro la seguridad de la Aviación Civil Internacional como son: la destrucción de aeronaves, daños a las instalaciones, o servicios de la navegación aérea e información falsa que ponga en peligro la seguridad de las aeronaves.

La razón de esta ampliación se debe primordialmente

a los actos de terrorismo cometidos por los grupos guerrilleros árabes durante 1970 los que trajeron como resultado la destrucción de los aviones de línea norteamericanos, ya que no había pasado ni un año de la firma del Convenio de La Haya cuando se firmó el Convenio de Montreal, pasaron exactamente nueve meses con siete días.

El Convenio de Montreal además señala un concepto nuevo que facilitaría su aplicación: el de "aeronave en vuelo" y sus disposiciones no difieren mucho de las contenidas en el instrumento jurídico de La Haya, hubiera sido suficiente con la elaboración de un protocolo adicional para evitar la duplicidad y simplificar el trámite legal necesario para que entrara en vigor.

En la tabla siguiente se demuestra la duplicidad que existe entre ambos instrumentos con respecto a sus disposiciones.

CONVENIO DE LA HAYA 1970		CONVENIO DE MONTREAL 1971	
Artículo	5	Artículo	9
"	6	"	6
"	7	"	7
"	8	"	8
"	10	"	11
"	11	"	13
"	12	"	14

La actuación de México fue muy atinada pues aunque no adolecía directamente el problema, tomó una actitud preveniva asistiendo, firmando y ratificando cada uno de los Convenios Internacionales señalados, además como resultado de su política exterior su actuación interna fue siempre de acuerdo con el espíritu de los Convenios ya que llegó a modificar su legislación en el año de 1968 estando con ésto a la vanguardia de los países junto con los E.E.U.U., Argentina y Nueva Zelandia.

Puede afirmar para concluir que la situación Internacional imperante en la década de los sesentas la cual marcaba el fin de la confrontación abierta de rivalidad y lucha entre Estados con sistemas contrapuestos, llevadas por el Occidente como consecuencia de la conducción de una política desde posiciones de fuerza, orientada a contener o liquidar las transformaciones socio-económicas progresivas que se daban en el mundo y que se expresaba en general en una política anticomunista organizada -era el escenario- de los actos de "apoderamiento ilícito" que se sucedieron progresivamente, primero en la región del Caribe y con posterioridad y simultáneamente en el Medio Oriente.

Los actos de "apoderamiento ilícito" fueron utilizados de una o de otra forma como medios para conseguir determinados fines, lo que hizo que existieran influencias mutuas entre los distintos tipos de personas que lo utilizaron y las fases por las que atravesó en su desarrollo. Particularmente en Cuba y durante la guerra de secuestros aéreos llevada a cabo por los árabes, por lo que hubo un momento en que se desarrollaron paralelamente.

Lo cierto es que en ambos estuvieron involucrados directamente los E.E.U.U. e indirectamente la URSS.

En Cuba por ejemplo este tipo de actos se inspiraron unos en otros, ya que lo que se trataba era de escapar de un régimen político y por lo general eran obra de individuos aislados. En el Medio Oriente sin embargo, se debía al hostigamiento deliberado de los aviones Israelíes y norteamericanos por parte de los guerrilleros árabes, debido al gran apoyo brindado por los Estados Unidos al Estado de Israel con el fin de evitar el avance de los árabes en su lucha por recuperar sus territorios.

Estos dos ciclos de actos, desarrollados en dos continentes distintos dieron al traste con la seguridad en la Avia

ción Civil Internacional. La televisión tuvo un papel primordial pues a través de ella -en el caso árabe- se jugó con las emociones de la opinión pública como un medio efectivo en favor de su causa.

Los Convenios Internacionales multilaterales concluidos al respecto, jugaron un papel importante para que los Estados se interesaran en erradicar el problema, sin embargo, y a pesar de los avances que en cada uno de ellos se alcanzaron, no constituyeron una medida suficiente para hacer desaparecer o cuando menos disminuir el problema. Era necesario además de esto el que los Estados Contratantes convinieran bilateralmente cuestiones que en los Convenios firmados no se llegaron a imponer como obligaciones precisas como la cuestión de la extradición y del asilo para hacer operativas las medidas planteadas, ya que debido a la inexistencia de estos acuerdos los Convenios muchas veces no pudieron ponerse en práctica.

Por otra parte hacían falta medidas laterales de tipo técnico que coadyuvaran al cumplimiento del Espíritu de los Convenios y al logro de los objetivos planteados en ello.

Estas medidas fueron adoptadas por varios gobiernos con mucha facilidad debido a la restringida flota aérea que poseen y con dificultades en aquellos países que como los EEUU, poseen una de las mayores flotas aéreas del mundo. Los EEUU establecieron una vigilancia estrecha en todos los pasajeros que subían a un avión y aunque resultaba un poco menos que imposible encontrar un método factible que impidiera el embarque de individuos armados, se comenzó a colocar personal especializado en las puertas de embarque y dentro de las aeronaves, se concedió permiso a las tripulaciones para portar armas, se ofrecieron recompensas, etc. Esta serie de medidas respondían al sentimiento de reacción inmediata que prevalecía para 1961 y debido al gran temor que infundieron fue motivo de la gran pausa -- que en cuanto a este tipo de actos se registró hasta 1968.

Después de los casos ocurridos entre 1968 y 1970 -- que ocasionaron efectos muy graves para la seguridad de la aviación Civil Internacional y la de los pasajeros; se registra una disminución considerable en su puesta en práctica debido primordialmente a la política de acercamiento y de coexistencia pacífica que se produce entre los dos bloques que se agilizaron con los Convenios entre éstos, de los tratados SALT a partir de 1972, sobre limitación de los armamentos estratégicos en el acuerdo de las cuatro Potencias, sobre Berlín Occidental de ese mismo año y que culminó en la ampliación de las relaciones entre E.E.U.U. y la URSS, en 1975 con la Declaración de Helsinki.

Sin embargo, no se puede decir que el problema haya desaparecido por completo pues ha sido utilizado todavía con otro tipo de motivos y México a partir de 1972 comienza a tener experiencias de este tipo, pero esto será motivo de un nuevo trabajo.

TEXTO DEL CONVENIO (39).

C O N V E N I O

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

LOS ESTADOS Partes en el presente Convenio.

HAN ACORDADO lo siguiente:

Capítulo I - Campo de aplicación del Convenio.

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

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 no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas 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.

Capítulo II - Jurisdicción.

Artículo 3

1. El Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo.
2. Cada Estado Contratante deberá tomar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.
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) la infracción produce efectos en el territorio de

- tal Estado;
- b) la infracción ha sido cometida por o contra un nacional de tal Estado o una persona que tenga su residencia permanente en el mismo;
 - c) la infracción afecta a la seguridad de tal Estado;
 - d) la infracción constituye una violación de los reglamentos sobre vuelo o maniobra de las aeronaves, vigentes en tal Estado;
 - e) cuando sea necesario ejercer la jurisdicción para cumplir las obligaciones de tal Estado de conformidad con un acuerdo internacional multilateral.

Capítulo III - Facultades del comandante de la aeronave.

1. Las disposiciones de este Capítulo no se aplicarán a las infracciones ni a los actos cometidos o a punto de cometerse por una persona a bordo de una aeronave en vuelo en el espacio aéreo del Estado de matrícula o sobre la alta mar u otra zona situada fuera del territorio de un Estado, a no ser que el último punto de despegue o el próximo punto de aterrizaje previsto se hallen en un Estado distinto del de matrícula o si la aeronave vuela posteriormente en el espacio aéreo de un Estado distinto del de matrícula, con dicha persona a bordo.
2. No obstante lo previsto en el Artículo 1, Párrafo 3, se considerará, a los fines del presente Capítulo, que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque. En caso de aterrizaje forzoso, las disposiciones de este Capítulo continuarán aplicándose a las infracciones y actos cometidos a bordo hasta que las autoridades competentes de un Estado se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes en la misma.

Artículo 6

1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas - para creer que una persona ha cometido, o está a punto de co meter, a bordo una infracción o un acto previstos en el Ar tículo 1, Párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias:

- a) para proteger la seguridad de la aeronave y de las per sonas y bienes de la misma;
- b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo.
- c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las dispo siciones de este Capítulo.

2. El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayu da de los demás miembros de la tripulación y solicitar o au torizar, pero no exigir, la ayuda de los pasajeros, con el - fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona so bre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripu lación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones funda das para creer que tales medidas son urgentes a fin de prote ger 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 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 impues

to 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.

2. Tan pronto como sea factible y, si, es posible, antes de aterrizar en el Estado con una persona a bordo, sometida a las medidas coercitivas, de acuerdo con el Artículo 6, el comandante de la aeronave notificará a las Autoridades de tal Estado el hecho de que una persona se encuentra a bordo sometida a dichas medidas coercitivas y las razones de haberlas adoptado.

Artículo 8

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

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

Artículo 9

1. El comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades

des 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 a 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 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.

Capítulo IV-Apoderamiento ilícito de una aeronave.

Artículo 11

1. Cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación

ción, cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia, o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o sea inminente la realización de tales actos, los Estados - Contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de - que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

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

Capítulo V-Facultades y Obligaciones de los Estados.

Artículo 12

Todo Estado Contratante permitirá al comandante de una aeronave matriculada en otro Estado Contratante que desembarque a cualquier persona conforme 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 Artículo 11, Párrafo 1, así como de cualquier otra persona les - haya sido entregada, la detención y demás medidas se lleva-rán a cabo de acuerdo con las leyes de tal Estado, y se mantendrá solamente por el período que sea razonablemente nece

sario 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 haberse cometido alguno de los actos previstos en el Artículo 11, Párrafo 1, procederá inmediatamente a una investigación preliminar sobre los hechos.
5. Cuando un Estado, en virtud de este Artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente al Estado de matrícula de la aeronave y al Estado del que sea nacional el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados tal detención y las circunstancias que la justifican. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el Párrafo 4 del presente Artículo, comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone proceder contra dicha persona.

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, rehusa admitirla y se trata de una persona que no sea nacional del mismo ni tenga en él su residencia permanente, podrá enviarla al territorio del Estado del que sea nacional o residente permanente o al 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 en el territorio - del Estado Contratante interesado a los efectos de sus leyes relativas a la entrada o admisión de personas y ninguna disposición del presente Convenio afectará a las leyes de un Estado Contratante, que regulen la expulsión de personas de su territorio.

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 y 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 dispensado a sus nacionales en las mismas circunstancias.

Capítulo VI - Otras disposiciones.

Artículo 16

1. Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves matriculadas

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

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

Artículo 17

Al llevar a cabo cualquier medida de investiga-- ción o arresto o al ejercer de cualquier otro modo jurisdicción en materia de infracciones cometidas a bordo de una aeronave, - los Estados Contratantes deberán tener muy en cuenta la seguri- dad 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 18

Si varios Estados Contratantes constituyen orga- nizaciones de explotación en común u organismos internacionales de explotación, que utilicen aeronaves no matriculadas en un Estado determinado, designarán, según las modalidades del caso, - cuál de ellos se considerará como Estado de matrícula a los fi- nes del presente Convenio y lo comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional que lo notificará a todos los Estados Partes en el presente Convenio.

Capítulo VII-Disposiciones Finales

Artículo 19

Hasta la fecha en que el presente Convenio en--

tre en vigor de acuerdo con lo previsto en el Artículo 21, que dará abierto a la firma de cualquier Estado que, en dicha fecha, sea miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

Artículo 20

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

Artículo 21

1. Tan pronto como doce Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día, a contar del depósito del duodécimo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifique después de esa fecha, entrará en vigor el nonagésimo día a partir de la fecha de depósito de su instrumento de ratificación.
2. Tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, será registrado ante el Secretario General de las Naciones Unidas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 22

1. Después de su entrada en vigor, el presente Convenio quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.
2. La adhesión de un Estado se efectuará mediante el depósito -

del correspondiente instrumento de adhesión ante la Organización de Aviación Civil Internacional, el cual tendrá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha de depósito.

Artículo 23

1. Los Estados Contratantes podrán denunciar este Convenio notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.
2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la notificación de dicha denuncia.

Artículo 24

1. Las controversias que surjan entre dos o más Estados Contratantes con respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no puedan solucionarse mediante negociaciones, se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.
2. Todo Estado, en el momento de la firma o ratificación de este Convenio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado por el párrafo anterior. Los demás Estados Contratantes no estarán obligados por el párrafo anterior ante ningún Estado que haya formulado dicha reserva.
3. Todo Estado Contratante que haya formulado la reserva prevista en el párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 25

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

Artículo 26

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

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

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

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

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

TEXTO DEL CONVENIO DE LA HAYA DE 1970. (40)

CONVENIO PARA LA REPRESION DEL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES.

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO.

CONSIDERANDO que los actos ilícitos de apoderamiento o - - ejercicio de control de aeronaves en vuelo ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, afectan gravemente a la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza de - los pueblos del mundo en la seguridad de la Aviación Civil;

CONSIDERANDO que, a fin de prevenir tales actos, es urgente prever las medidas adecuadas para sancionar a sus autores.

HAN CONVENIDO LO SIGUIENTE:

ARTICULO 1

Comete un delito (que en adelante se denominará el delito) toda persona que, a bordo de una aeronave en vuelo.

a) Ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma, o intente cometer cualquiera de tales actos.

b) Sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cualquiera de tales actos.

ARTICULO 2

Los Estados Contratantes se obligan a establecer para el delito penas severas.

ARTICULO 3

1. A los fines del presente Convenio, se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierren todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo.

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

3. El presente Convenio se aplicará solamente si el lugar de despegue o el de aterrizaje de la aeronave, a bordo de la cual se cometa el delito, está situado fuera del territorio del Estado de su matrícula, ya se trate de una aeronave en vuelo internacional, ya en vuelo interno.

4. En los casos previstos en el Artículo 5, no se aplicará el presente Convenio si el lugar de despegue y el de aterrizaje real de la aeronave, a bordo de la cual, se someta el delito, están situados en el territorio de uno de los Estados referidos en dicho Artículo.

5. No obstante lo dispuesto en los Párrafos 3 y 4 del presente Artículo, se aplicarán los Artículos 6, 7, 8 y 10, cualquiera que sea el lugar de despegue o de aterrizaje real de la aeronave, si el delincuente o el presunto delincuente es hallado

do en el territorio de un Estado distinto del de matrícula de dicha aeronave.

ARTICULO 4

1. Cada Estado Contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre el delito y sobre cualquier acto de violencia cometido por el presunto delincuente contra los pasajeros o la tripulación, en relación directa con el delito, en los casos siguientes:

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

2. Asimismo, cada Estado Contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre el delito en el caso de que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición, conforme al Artículo 8, a los Estados previstos en el Párrafo 1 del presente artículo.

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

ARTICULO 5

Los Estados Contratantes que constituyan organiza--

ciones de explotación en común del transporte aéreo u organismos internacionales de explotación que utilicen aeronaves que sean objeto de una matrícula común o internacional. designarán, con respecto a cada aeronave, según las circunstancias del caso el Estado de entre ellos que ejercerá la jurisdicción y tendrá las atribuciones del Estado de matrícula de acuerdo con el presente Convenio, y lo comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional, que lo notificará a todos los Estados Partes en el presente Convenio.

ARTICULO 6

1. Todo Estado Contratante en cuyo territorio se encuentre el delincuente o el presunto delincuente, si considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención o tomará otras medidas para asegurar su presencia. 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 necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

2. Tal Estado procederá inmediatamente a una investigación preliminar de los hechos.

3. La persona detenida de acuerdo con el Párrafo 1 del presente artículo tendrá toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo.

4. Cuando un Estado, en virtud de este artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente tal detención y las circunstancias que la justifican, al Estado de matrícula de la aeronave, al Estado mencionado en el Artículo 4, Párrafo 1 c), al Estado del que sea nacional el detenido y, si lo considera con

veniente, a todos los demás Estados interesados. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el Párrafo 2 del presente artículo, comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone ejercer su jurisdicción.

ARTICULO 7

El Estado Contratante en cuyo territorio sea hallado el presunto delincuente, si no procede a la extradición del mismo, someterá el caso a sus autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento, sin excepción alguna y con independencia de que el delito haya sido o no cometido en su territorio. Dichas autoridades tomarán su decisión en las mismas condiciones que las aplicables a los delitos comunes de carácter grave, de acuerdo con la legislación de tal Estado.

ARTICULO 8

1. El delito se considerará incluido entre los delitos que den lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados Contratantes. Los Estados Contratantes se comprometen a incluir el delito como caso de extradición en todo tratado de extradición que celebren entre sí en el futuro.

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

3. Los Estados Contratantes que no subordinen la extradición a la existencia de un tratado reconocerán el delito como -

caso de extradición entre ellos, sujetos a las condiciones exi
gidas por el derecho del Estado requerido.

4. A los fines de la extradición entre Estados Contratantes, se considerará que el delito se ha cometido, no solamente en el lugar donde ocurrió, sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción de acuerdo con el Artículo 4, Párrafo 1.

ARTICULO 9

1. Cuando se realice cualquier acto de los mencionados en el Artículo 1 a) o sea inminente su realización, los Estados - Contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su con
trol.

2. En los casos previstos en el párrafo anterior, cada Es
tado Contratante en cuyo territorio se encuentren la aeronave, o los pasajeros, o la tripulación, facilitará a los pasajeros y a la tripulación la continuación del viaje lo antes posible y - devolverá sin demora la aeronave y su carga a sus legítimos po
seedores.

ARTICULO 10

1. Los Estados Contratantes se presentarán la mayor ayuda posible por lo que respecta a todo proceso penal relativo al de
lito y a los demás actos mencionados en el Artículo 4. En todos los casos, la ley aplicable para la ejecución de una peti
ción de ayuda será la del Estado requerido.

2. Sin embargo, lo dispuesto en el párrafo precedente no - afectará a las obligaciones derivadas de cualquier tratado bila
teral o multilateral que regule, en todo o en parte, lo relati-

vo a la ayuda mutua en materia penal.

ARTICULO 11

Cada Estado Contratante notificará lo antes posible al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con su legislación nacional, cualquier información pertinente que tenga en su poder referente a:

- a) Las circunstancias del delito;
- b) Las medidas tomadas en aplicación del Artículo 9;
- c) Las medidas tomadas en relación con el delincuente o el presunto delincuente y, especialmente, el resultado de todo procedimiento judicial.

ARTICULO 12

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

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

3. Todo Estado Contratante que haya formulado la reserva

prevista en el párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento notificándolo a los Gobiernos depositarios.

ARTICULO 13

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de los Estados participantes en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo celebrada en la Haya del 10. al 16 de Diciembre de 1970 (llamada en adelante la Conferencia de la Haya), a partir del 16 de Diciembre de 1970, en dicha ciudad. Después del 31 de Diciembre de 1970, el Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados en Washington, Londres, Moscú. Todo Estado que no firmare el presente Convenio antes de su entrada en vigor de conformidad con el Párrafo 3 de este artículo, podrá adherirse a él en cualquier momento.

2. El presente Convenio 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 designan como Gobiernos depositarios.

3. El presente Convenio entrará en vigor treinta días después de la fecha en que diez Estados signatarios de este Convenio, participantes en la Conferencia de la Haya, hayan depositado sus instrumentos de ratificación.

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

5. Los Gobiernos depositarios informarán sin tardanza a to dos los Estados signatarios y a todos los Estados que se hayan adheridos a este Convenio de la fecha de cada firma, de la fecha de depósito de cada instrumento de ratificación o adhesión, de la fecha de su entrada en vigor y de cualquier otra notifica---ción.

6. Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, - los Gobiernos depositarios lo registrarán de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y de conformidad con el Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

ARTICULO 14

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación por escrito dirigida a los Gobier--nos depositarios.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que los Gobiernos depositarios reciban la notificación.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los Plenipotenciarios infrascr---tos, debidamente autorizados por sus Gobiernos para hacerlo, - firman el presente Convenio.

HECHO en la Haya el día dieciséis de Diciembre de mil novecientos setenta, en tres originales, cada uno de ellos integrado por cuatro textos auténticos en los idiomas Español, Francés, Inglés y Ruso.

TEXTO DEL CONVENIO. (41)

C O N V E N I O

PARA LA REPRESION DE ACTOS ILICITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL.

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO.

CONSIDERANDO que los actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes afectan gravemente a la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la Aviación Civil;

CONSIDERANDO que la realización de tales actos les preocupa gravemente; y

CONSIDERANDO que, a fin de prevenir tales actos, es urgente prever las medidas adecuadas para sancionar a sus autores;

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

ARTICULO 1

1. Comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente:

- a) realice contra una persona a bordo de una aeronave - en vuelo actos de violencia que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave;

- b) destruya una aeronave en servicio o le cause daños - que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- c) coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o substancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza - constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- d) destruya o dañe las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si ta les actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;
- e) comunique, a sabiendas, informes falsos poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

2. Igualmente comete un delito toda persona que:

- a) intente cometer cualquiera de los delitos mencionados en el Párrafo 1 del presente artículo;
- b) sea cómplice de la persona que los cometa o intente cometerlos.

ARTICULO 2

A los fines del presente Convenio:

- a) se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas

externas después del embarque hasta el momento en - que se abra cualquiera de dichas puertas para el des- embarque; en caso de aterrizaje forzoso, se conside- rará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las - personas y bienes a bordo;

- b) se considerará que una aeronave se encuentra en ser- vicio desde que el personal de tierra o la tripula- ción comienza las operaciones previas a un determina- do vuelo hasta veinticuatro horas después de cual- - quier aterrizaje; el período en servicio se prolonga- rá en cualquier caso por todo el tiempo que la aero- nave se encuentre en vuelo conforme al Párrafo a) - del presente artículo.

ARTICULO 3

Los Estados Contratantes se obligan a establecer pe- nas severas para los delitos mencionados en el Artículo 1.

ARTICULO 4

1. El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves uti- lizadas en servicios militares de avuana o policía.

2. En los casos previstos en los incisos a), b), c), y e), del Párrafo 1 del Artículo 1, el presente Convenio solamente se aplicará, ya se trate de una aeronave en vuelo internacional, - ya en vuelo inter, sí:

- a) el lugar, real o previsto, de despegue o de aterriza- je de la aeronave está situado fuera del Estado de - Matrícula; o

b) el delito se comete en el territorio de un Estado -
distinto del de matrícula de la aeronave.

3. No obstante lo dispuesto en el Párrafo 2 del presente -
artículo, en los casos previstos en los Incisos a), b), y e) --
del Párrafo 1, del Artículo 1, el presente Convenio se aplicará
asimismo si el delincuente o el presunto delincuente es hallado
en el territorio de un Estado distinto del de matrícula de la -
aeronave.

4. Por lo que se refiere a los Estados mencionados en el -
Artículo 9, no se aplicará el presente Convenio en los casos -
previstos en los Incisos a), b), c) y e) del Párrafo 1 del Ar-
tículo 1, si los lugares mencionados en el Inciso a), del Párra-
fo 2 del presente artículo están situados en el territorio de -
uno solo de los Estados referidos en el Artículo 9, a menos que
el delito se haya cometido o el delincuente o el presunto delin-
cuente sea hallado en el territorio de un Estado distinto de di-
cho Estado.

5. En los casos previstos en el Inciso d) del Párrafo 1 -
del Artículo 1, el presente Convenio se aplicará solamente si -
las instalaciones y servicios de navegación aérea se utilizan -
para la navegación aérea internacional.

6. Las disposiciones de los Párrafos 2, 3, 4 y 5 del pre--
sente artículo, se aplicarán también en los casos previstos en
el Párrafo 2 del Artículo 1.

ARTICULO 5

1. Cada Estado Contratante tomará las medidas necesarias
para establecer su jurisdicción sobre los delitos en los casos
siguientes:

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

2. Asimismo, cada Estado Contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos previstos en los Incisos a), b) y c) del Párrafo 1 del Artículo 1, así como en el Párrafo 2 del mismo artículo, en cuanto a este último párrafo se refiere a los delitos previstos en dichos incisos, en el caso de que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición, conforme al Artículo 8, a los Estados previstos en el Párrafo 1 del presente artículo.

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

ARTICULO 6

1. Todo Estado Contratante en cuyo territorio se encuentra el delincuente o el presunto delincuente, si considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención o tomará otras medidas para asegurar su presencia. La detención y demás medidas se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal Estado

do, y se mantendrán solamente por el período que sea necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

2. Tal Estado procederá inmediatamente a una investigación preliminar de los hechos.

3. La persona detenida de acuerdo con el Párrafo 1 del presente artículo tendrá toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo.

4. Cuando un Estado, en virtud del presente artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente tal detención y las circunstancias que la justifican, a los Estados mencionados en el Párrafo 1 del Artículo 5, al Estado del que sea nacional el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el Párrafo 2 del presente artículo, comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone ejercer su jurisdicción.

ARTICULO 7

El Estado Contratante en cuyo territorio sea hallado el presunto delincuente, si no procede a la extradición del mismo, someterá el caso a sus autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento, sin excepción alguna y con independencia de que el delito haya sido o no cometido en su territorio. Dichas autoridades tomarán su decisión en las mismas condiciones que las aplicables a los delitos comunes de carácter grave, de acuerdo con la legislación de tal Estado.

ARTICULO 8

1. Los delitos se considerarán incluidos entre los delitos que den lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados Contratantes. Los Estados Contratantes se comprometen a incluir los delitos como caso de extradición en todo tratado de extradición que celebren entre sí en el futuro.

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

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

4. A los fines de la extradición entre Estados Contratantes, se considerará que los delitos se han cometido, no solamente en el lugar donde ocurrieron, sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción de acuerdo con los Incisos b), c) y d), del Párrafo 1 del Artículo 5.

ARTICULO 9

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

atribuciones del Estado de matrícula de acuerdo con el presente Convenio y lo comunicará a la Organización de Aviación Civil Internacional, que lo notificará a todos los Estados partes en el presente Convenio.

ARTICULO 10

1. Los Estados Contratantes procurarán tomar, de acuerdo con el derecho internacional y sus propias leyes, todas las medidas que sean factibles para impedir la comisión de los delitos previstos en el Artículo 1.

2. Cuando, con motivo de haberse cometido un delito previsto en el Artículo 1, se produzca retraso o interrupción del vuelo, cada Estado Contratante en cuyo territorio se encuentren la aeronave, los pasajeros o la tripulación, facilitarán a los pasajeros y a la tripulación la continuación del viaje lo antes posible y devolverá sin demora la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

ARTICULO 11

1. Los Estados Contratantes se prestarán la mayor ayuda posible por lo que respecta a todo proceso penal relativo a los delitos. En todos los casos, la ley aplicable para la ejecución de una petición de ayuda será la ley del Estado requerido.

2. Sin embargo, lo dispuesto en el párrafo precedente no afectará a las obligaciones derivadas de cualquier tratado bilateral o multilateral que regule, en todo o en parte, lo relativo a la ayuda mutua en material penal.

ARTICULO 12

Todo Estado Contratante que tenga razones para - -

creer que se vaya a cometer un delito previsto en el Artículo 1 suministrará, de acuerdo con su ley nacional, toda información pertinente de que disponga a los demás Estados que, en su opinión, sean los mencionados en el Párrafo 1 del Artículo 5.

ARTICULO 13

Cada Estado Contratante notificará lo antes posible al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con su ley nacional, cualquier información pertinente que tenga en su poder referente a:

- a) las circunstancias del delito;
- b) las medidas tomadas en aplicación del Párrafo 3 del Artículo 10;
- c) las medidas tomadas en relación con el delincuente o el presunto delincuente y, especialmente, el resultado de todo procedimiento de extradición u otro procedimiento judicial.

ARTICULO 14

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

2. Todo Estado, en el momento de la firma o ratificación - de este Convenio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que

no se considera obligado por el párrafo anterior, Los demás Es
tados que hayan formulado dicha reserva.

3. Todo Estado Contratante que haya formulado la reserva -
prevista en el párrafo anterior podrá retirarla en cualquier mo
mento notificándolo a los Gobiernos depositarios.

ARTICULO 15

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de los -
Estados participantes en la Conferencia Internacional de Dere--
cho Aéreo, celebrada en Montreal del 8 al 23 de Septiembre de -
1971 (llamada en adelante "La Conferencia de Montreal"). Después
del 10 de Octubre de 1971, el Convenio estará abierto a la firm
a de todos los Estados en Washington, Londres y Moscú. Todo -
Estado que no firmare el presente Convenio antes de su entrada
en vigor de conformidad con el Párrafo 3 de este artículo, po
drá adherirse a él en cualquier momento.

2. El presente Convenio 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 -
la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas So
cialistas Soviéticas, a los que por el presente se designa como
Gobiernos Depositarios.

3. El presente Convenio entrará en vigor treinta días des
pués de la fecha en que diez Estados signatarios de este Conve
nio, participantes en la Conferencia de Montreal, hayan deposi
tado sus instrumentos de ratificación.

4. Para los demás Estados, el presente Convenio entrará en
vigor en la fecha que resulte de la aplicación del Párrafo 3 de
este artículo. o treinta días después de la fecha de depósito -

de sus instrumentos de ratificación o adhesión, si esta última fecha fuese posterior a la primera.

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

6. Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, - los Gobiernos depositarios lo registrarán de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y de conformidad con el Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

ARTICULO 16

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación por escrito dirigida a los Gobier--nos depositarios.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que los Gobiernos depositarios reciban la notificación.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los Plenipotenciarios infraescritos, debidamente autorizados por sus Gobiernos para hacerlo, - firmar el presente Convenio.

HECHO en Montreal el día veintitrés de Septiembre del año de mil novecientos setenta y uno, en tres originales, cada uno de ellos integrado por cuatro textos auténticos en los idiomas español, francés, inglés y ruso.

NOTAS DE PIE DE PAGINA

- (1) Con este término nos referimos en adelante al acto comúnmente denominado "Piratería Aérea".
- (2) Shubber, Sami. "Casses of Hijacking Aircraft". The British Year Book of International Law. London 1968-1969.
- (3) Philips, David. "Skyjack". U.S.A., Ed. Harrap. Pág.
- (4) Shubber, Sami. Op. Cit.
- (5) Ibidem.
- (7) Sobarzo, Alejandro. Régimen Jurídico de Alta Mar. Pág. 129.
- (8) R. Mercado, Angel. "En torno a la denominada piratería aérea".
- (9) Ibidem.
- (10) Sobarzo, Alejandro. Op. Cit. Pág. 131.
- (11) Antokoletz, Daniel. "Nociones de Derecho Internacional Público". Pág. 122.
- (12) Columbus, John. "Derecho Mercantil Marítimo". Pág. 303.
- (13) Bolio, Clemente. "La Piratería Aérea". Lecturas Jurídicas Enero-Marzo 1969. No. 38.
- (14) Casillas Marmol, Jacobo. "El Apoderamiento Ilícito de Aeronaves y los Instrumentos Internacionales para su Control". Boletín del C.R.I., F.C.P.S., UNAM. No. 22.
- (15) Reuter, Paul. "Droit International Public". Ed. Themis. - Pág. 191. R. Mercado, Antel. Op. Cit.
- (16) E. Mapelli. "Consideraciones sobre la Extorsión de Aeronaves". Il Diritto Aéreo. No. 31. Pág. 263.
- (17) Formulada por el Presidente L.B. Johnson de los EE.UU. en Diciembre de 1963 y presentada por el Subsecretario de Estado, Thomas C. Mann en la cual desconoce la Doctrina - - Kennedy de apoyo a los Estados Latinoamericanos de democracia representativa para apoyar a los gobiernos surgidos -- por golpes militares o civiles.
- (18) El lo. de Enero de 1959 día del triunfo de la revolución - Cubana, partidarios de Batista se apoderaron de una aeronave de la Cubana de Aviación para dirigirse a New York. - -

Hugh Thomas. Cuba. La Lucha por la Libertad, Grijalbo 1973.

- (19) O.A.C.I. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, Tokyo. Montreal, Canada, 1966, Vol. II. Doc. 5.
- (20) O.A.C.I. Ibidem.
- (21) En el mes de Octubre de 1969, se celebró en México, D.F., la XXXVIII Reunión de la Asamblea General de la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL) donde se presentó el informe "Las Desviaciones Delictivas de Aviones".
- (22) Los 12 Estados que ratificaron primeramente el Convenio - son Gran Bretaña, Portugal, Filipinas, Suecia, Alto Volta, Italia, Dinamarca, Noruega, Nigél, México, EE.UU. y China.
- (23) O.A.C.I. Doc. 8838-LC/157, Montreal, 1969.
- (24) Snow, Peter. Leila's Hijak War. Ed. Pan. 1970.
- (25) Ibidem.
- (26) O.A.C.I. Subcomité del Comité Jurídico sobre Secuestro de Aeronaves. Doc. 8838-LC/157, LC/sc AA DT 1 Adjunto 1 Pág. 37.
- (27) O.A.C.I. Doc. 8838-LC/157. Adjunto 3.
- (28) O.A.C.I. Subcomité del Comité Jurídico sobre el Secuestro de Aeronaves. LC/sc SA - Informe I.
- (29) O.A.C.I. Subcomité del Comité Jurídico sobre el Secuestro de Aeronaves. Informes y Documentación Doc. 8838-LC/157.
- (30) O.A.C.I. Comité Jurídico sobre Secuestro de Aeronaves Informes y Documentación, XVII. Periodo de Sesiones LC/Doc. de Trabajo No. 744-2.
- (31) O.A.C.I. Docuemtno 8877 LC/161.
- (32) México le llama "Secuestro de Aeronaves" a la figura de - Apoderamiento Ilícito"
- (33) O.A.C.I. LC/Documento de Trabajo No. 744-2 y Documento - 8877-LC/161.
- (34) O.A.C.I. LC/Documento de Trabajo No. 744-2 y Documento - 8877-LC/161.
- (35) O.A.C.I. LC/Documento de Trabajo No. 744-2 y Documento - 8877-LC/161.
- (36) "Todo Estado Contratante se abstendrá de enjuiciar al autor del delito si éste justifica que ha sido juzgado con carácter definitivo en otro Estado Contratante y que, en caso de condena, ha cumplido la pena, ésta ha prescrito,

o ha sido perdonada".

- (37) O.A.C.I. LC/Documento de Trabajo No. 744-2 y Documento - 8877-LC/161.
- (38) Hugh, Thomas. Op. Cit.
- (39) Senado de la República. "Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos celebrados por México". México, 1972. Talleres Gráficos de la Nación".
- (40) Senado de la República. Op. Cit.
- (41) Senado de la República. Op. Cit.

B I B L I O G R A F I A

- (1) Alvárez Roldán, L.B., El Secuestro de Aeronaves, Revista de Aeronáutica y Astronáuticas, Septiembre 1969, No. 346.
- (2) Antokoletz, Daniel, Nociones de Derecho Internacional Público, - Buenos Aires, Ed. La Facultad, 1945.
- (3) Argibay, Carmen María, La Piratería Aérea en el Derecho Penal Argentino. Revista Jurídica de Buenos Aires. Buenos Aires, Enero-Diciembre 1969, No. 1-III.
- (4) Bolio, Clemente, La Piratería Aérea, Lecturas Jurídicas, Chihuahua, Méx., Enero-Marzo, 1969, No. 38.
- (5) Bravo Navarro, Martín J., Apoderamiento Ilícito de Aeronaves en Vuelo, Revista Española de Derecho Internacional, Madrid, España 1969, Vol. XXII, No. 4.
- (6) British Year Book of International Law, 1968-1969.
- (7) Campos, Virgilio, Crimen de Piratería Aérea Revista Jurídica, - Río de Janeiro, Brazil, Dezembro 1971, Anno XVI, No. 115.
- (8) Carbone, S.M., Repressione della C.D. Piratería Aérea nei raporti internazional: Revista de Diritto Internazionale Privato e Prolessuale Padova, Italia, Luglio-Setembre 1971, Anno VII No. 3.
- (9) Casillas M. Jacobo, El Apoderamiento Ilícito de Aeronaves y los - Instrumentos Jurídicos para su Control. Boletín del Centro de Relaciones Internacionales, F.C.P.S., U.N.A.M., México, Septiembre 1972, No. 22.
- (10) Constantinoff, J.V., Rapport au Comité Ad-hoc de la (Hambre de - Commerce Internationale Sur la Capture des Aeronaeufs , Revue - - Francaise de Droit Aerien París, Abril-Junio 1970, No. 2.
- (11) Criminal Law, Concealed EE apon- Attempt to Board Aircraft Journal of Air Law and Commerce, Dallas, Texas, 1970, Vol. 36, No. 2.
- (12) David, E., Les Destournements d'avions Et Le Droit Internationale Revue Belge de Droit Internationale Bruxelles, Belgique 1970, Vol. VI, No. 1.
- (13) Delbez, Louis, Les Principes Generaux Du Droit Internacional Pu-- blic, Paris, Librairie General de Droit Et de Jurisprudence, 1964.
- (14) Folchi, Mario O., Secuestro de Aeronaves: Apoderamiento Antijurídico de Aeronaves en vuelo. REvista de Derecho Penal y Criminología, Buenos Aires, Abril-Junio 1970, No. 2.

- (15) Georgiades, Ec., Deroutement D'Aeronef. Revue Francaise de Droit Aerien, París, 1979, No. 4.
- (16) Gosse, Philip, Historie de la Piraterie, París, Ed. Payot, 1933.
- (17) Jacchia, Roberto, La Convenzione di Tokyo, 1963 Nell'Ordinamento Il'Diritto Aereo, Roma, 1969.
- (18) Jacchia, Roberto, Osservazioni Sul Tokyo Convention, Act. 1967, - Il'Diritto Aereo, Roma 1968.
- (19) Juglart, M. de, Solutions Avancées Pour La Repression Des Infrac tions Commises A'bord des Aeronefs, Rueve de Droit Aerién, París, 1960.
- (20) López Gutiérrez, J.J., Should the Tokyo Convention of 1963 be - Ratified?, Journal of Air Law and Commerce, Dallas, Texas, 1965, Vol. 31.
- (21) Machuca, Lilia, La Piratería Aérea, Nuevo Delito Internacional, Boletín del Centro de Relaciones Internacionales, F.C.P.S., - - U.N.A.M., México, Febrero 1972, No. 5.
- (22) Mapelli, E., Consideraciones Sobre la Extorsión de Aeronaves, - Il'Diritto Aéreo, Roma, 1969, Anno VIII No. 31.
- (23) Mercado, Angel. R., En Torno a la Denominada Piratería Aérea, El Delito de Robo de Aeronave, La Ley, Buenos Aires, 15 Diciembre, 1969.
- (24) Meyer, Alex, Un Nouveau Problème Juridique, La Piraterie Aeriennne Revue Francaise de Droit Aerien, París, 1969, No. 3.
- (25) O.A.C.I. Comité Jurídico, XVIII Período de Sesiones, Montreal, 9 Febrero-11 Marzo 1970, Doc. 8877-Lc/161.
- (26) O.A.C.I. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, Tokio, Agosto-Septiembre 1963, Montreal, Canada, 1966, Vol. II, Doc. 5.
- (27) O.A.C.I. Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, Tokio, Agosto-Septiembre 1963, Montreal, Canada, 1966, Vol. II, Documento - 8565-Lc/152-2.
- (28) O.A.C.I. Subcomité del Comité Jurídico Sobre el Secuestro de Aero naves, Informes y Documentación, Montreal, Canada, 1969, Documen to 8838-Lc/157.
- (29) O.A.C.I. Subcomité del Comité Jurídico Sobre el Secuestro de Aero naves, Informes y Documentación, Montreal, Canada, 1969, Documen to Lc/SC/SA- Informe I.
- (30) Oexmelín, Alexandre-Oliver, Historia de los Aventureros, Filibus teros y Bucaneros de América, Rep. Dominicana, Ed. Montalvo, 1953.

- (31) Piratería en Derecho Internacional y en Derecho Aéreo, Revista de la Facultad de Derecho, México, U.N.A.M., Abril-Junio, 1964, No. 54,
- (32) Piratería en Derecho Internacional y en Derecho Interno, Revista de la Facultad de Derecho, U.N.A.M., México, Abril-Junio, 1964, No. 54.
- (33) Pontavice, E.D., La Piratería Aérienne, Notion et effets, Revue - Generale de L'Air et de L'Espace, 1969, No. 3.
- (34) Pourcelet, M., La Capture Illicite D'Aeronefs, Revue Generale de L'Air et de L'Espace, 1969, No. 3.
- (35) Prodelle, P. de la, Les Deroutements D'Aerones et Le Droit International, Revue Generale de L'Air et de L'Espace, 1969, No. 3.
- (36) Reddaway, Peter, ¿Rusia sin Censura?, Barcelona, Ed. Dopesa, 1974.
- (37) Reseña Informativa de la O.A.C.I., Montreal, Canada, 1969, 6a. Edición.
- (38) Rinaldi Bacelli, G.V., Piratería Aérea, Realta Effettiva e Disciplina Giurídica, I'l Diritto Aéreo, Roma, Italia, 1970, Anno IX, No. 35
- (39) Romanelli, G.V., Sulla C.D. Piratería Aérea, I'l Diritto Aéreo, - Roma, Italia, 1970, Anno IX, No. 33-34.
- (40) Rousseau, Ch., Derecho Internacional, Barcelona, Ed. Ariel.
- (41) Sánchez de Bustamante, A., Derecho Aéreo Internacional, La Habana, Ed. Universitaria, 1945.
- (42) Seara Vázquez, Modesto, Manual de Derecho Internacional Público, - México, Ed. Pomarca, 1967.
- (43) Sepúlveda, César, Derecho Internacional Público, México, Ed. Porrúa.
- (44) Sidou-Othón, J.M., Convencao de Toquio Sobre Infrancoes e Certos - Autros Atos Cometidos Abordo de Aeronaves, Revista Brasileira de - Deretito Aeronautico, Río de Janeiro, Julio-Diciembre, 1963.
- (45) Snow, Peter, Leil'as Hijak War, London, Ed. Pan, 1970.
- (46) Sobarzo, Alejandro, Régimen Jurídico del Alta Mar.
- (47) Valladao, H., Piraterie Aérienne, Nouveau Delit International, Re- vue Generale de L'Air et de L'Espace, 1969, No. 3.
- (48) White, G.M.E., Convención de La Haya Piratería en el Derecho Penal Argentino, Revista Jurídica de Buenos Aires, Buenos Aires, Enero- Diciembre, 1969, No. 1-III.
- (49) Zonca, Ettore della, Un Convegno Sulla C.D., Piratería Aérea, Re- vista del Diritto della Navigazione, Milano, Italia, 1969.