



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

Apoderamiento Ilícito de Aeronave

TESIS PROFESIONAL
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
Rogerio López Caballero



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A mis queridos padres
con eterna gratitud por
sus sacrificios.

A mis hermanas con el cariño de
siempre.

Con afecto y admiración
al Lic. Enrique M. Loeza
Tovar, quien supo encauzar
mis inquietudes.

A mis amigos que me alentaron
a lograr la meta.

I N D I C E

APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVE

INTRODUCCION

I).- DENOMINACION DEL DELITO

- a) Piratería
- b) Secuestro
- c) Otras denominaciones
- d) Denominación más acertada

II).- CONCEPTO DEL DELITO.

- a) Diferentes definiciones del delito
- b) Es un delito internacional y aeronáutico
- c) Otras características del delito

III).- EL DELITO EN LA LEGISLACION COMPARADA

- a) Legislación Argentina
- b) Legislación Australiana
- c) Legislación Canadiense
- d) Legislación Cubana
- e) Legislación Estadounidense
- f) Legislación Francesa
- g) Legislación Portuguesa
- h) Legislación Dominicana
- i) Legislación Rumana
- j) Legislación Uruguaya
- k) Legislación Venezolana
- l) Legislación Española

IV).- ACUERDOS INTERNACIONALES

- a) Resoluciones de la IATA
- b) Resoluciones de la INTERPOL
- c) Resoluciones de la ONU
- d) Resoluciones de la OACI
- e) Acuerdo entre Estados Unidos, Canadá y Cuba.
- f) Convenio de Tokio "Sobre Infracción y Ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves"

V).- CONVENIO DE LA HAYA PARA LA REPRESION DEL APODE-
RAMIENTO ILICITO DE AERONAVE.

- a) Preceptos generales
- b) Conceptuación del delito
- c) Sanción del delito
- d) Obligaciones de los Estados contratantes

VI).- REGULACION DEL DELITO EN NUESTRA LEGISLACION .

- a) Tipificación del delito en el artículo 170 -
del Código Penal
- b) Su sanción
- c) Competencia

VII).- ASPECTOS RELACIONADOS CON EL DELITO

- a) Problemas de orden político y extradición
- b) Medidas preventivas para evitar el delito
- c) Intervención de las autoridades.

C A P I T U L O I

DENOMINACION DEL DELITO

- A).- PIRATERIA
- B).- SECUESTRO
- C).- OTRAS DENOMINACIONES
- D).- DENOMINACION MAS ACERTADA

Cuando aparece de pronto un hecho delictivo que no se encuentra regulado en la legislación, los medios masivos de comunicación como la radio, la televisión, el cine, los periódicos, etc., no lo denominan correctamente y mucho menos con unanimidad. - El problema se hace más grave, cuando la doctrina y las legislaciones de los Estados tampoco coinciden en la nomenclatura. Esto trae como consecuencia que la gente llame erróneamente al delito, confundiendo lo con otros hechos ilícitos. Por otra parte, si los autores que se han dedicado al estudio del delito, dan su propia denominación y con el transcurso del tiempo debido a las experiencias obtenidas a lo largo de sus estudios o al crearse nuevas circunstancias para la realización del hecho delictivo, cambian su propia denominación, la situación se hace más confusa. Por eso es que, tratándose del "apoderamiento ilícito de aeronave", muy frecuentemente encontramos diversas denominaciones del delito, tales como: piratería, secuestro de aeronave, extorsión, interferencia aérea, etc., las cuales trataremos de analizar en el presente capítulo.

A).- PIRATERIA.

El Diccionario de la Lengua Española, nos dice que "piratería" es: la acción de los piratas y; pirata: el que se hace a la mar para asaltar y robar barcos. Por principio podemos decir que la piratería es propia del mar y no del aire, todavía cuando actualmente se nos habla de los piratas, nos acordamos de aquellos cuentos o libros donde se nos

narraba como un grupo de hombres se hacía a la mar para interferir los barcos llenos de oro y mercancía, robarlos y con el botín, alejarse a una isla misteriosa. Esto definitivamente no puede hacerse en la aeronave, ya que esta, necesariamente tiene que dirigirse a un aeropuerto determinado, donde él o los delincuentes lo único que pueden hacer es desviarla de su ruta por medio de violencia y obligar al comandante a realizar ciertos actos, que en ningún momento constituyen piratería, entendida desde un punto de vista tradicional.

El Convenio de Ginebra de 1958, sobre alta mar, dice en su artículo 15 que: "la piratería es todo acto ilegal de violencia, de detención o de privación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigido". De acuerdo con el artículo 17 del propio Convenio de Ginebra, son buques o aeronaves piratas, los destinados a cometer cualquier acto de piratería. Pero aún cuando este Convenio, hable como otros autores de piratería aérea, consideramos que no debe de aplicarse este término, pues últimamente han surgido denominaciones más adecuadas que le dan un mayor tecnicismo al delito.

Dentro de la doctrina, podemos señalar que hay divergencia entre los autores, Puig de la Peña afirma que según las Partidas "pirata es el ladrón que roba en el mar con navíos armados" (1)

(1) Federico Puig Peña.- Derecho Penal, Tomo III, - Barcelona, 1959.

narraba como un grupo de hombres se hacía a la mar para interferir los barcos llenos de oro y mercancía, robarlos y con el botín, alejarse a una isla misteriosa. Esto definitivamente no puede hacerse en la aeronave, ya que esta, necesariamente tiene que dirigirse a un aeropuerto determinado, donde él o los delincuentes lo único que pueden hacer es desviarla de su ruta por medio de violencia y obligar al comandante a realizar ciertos actos, que en ningún momento constituyen piratería, entendida desde un punto de vista tradicional.

El Convenio de Ginebra de 1958, sobre alta mar, dice en su artículo 15 que: "la piratería es todo acto ilegal de violencia, de detención o depre-dación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigido". De acuerdo con el artículo 17 del propio Convenio de Ginebra, son buques o aeronaves piratas, los destinados a cometer cualquier acto de piratería. Pero aún cuando este Convenio, hable como otros autores de piratería aérea, consideramos que no debe de aplicarse este término, pues últimamente han surgido denominaciones mas adecuadas que le dan un mayor tecnicismo al delito.

Dentro de la doctrina, podemos señalar que hay divergencia entre los autores, Puig de la Peña afirma que según las Partidas "pirata es el ladrón que roba en el mar con navíos armados" (1)

(1) Federico Puig Peña.- Derecho Penal, Tomo III, - Barcelona, 1959.

José Luis Azcárraga (2), ha estudiado la piratería y nos dice que parece que la palabra se deriva del griego "peirates" que significa: el que va buscando aventuras y, por extensión, ladrón de mar. Sin embargo, también sostiene que el sujeto activo de la piratería pueden ser la tripulación o los pasajeros de un buque, o de una aeronave privada y que actualmente puede hablarse de una piratería aérea e incluso terrestre.

Tapia Salinas, por otra parte, se encuentra en contra de la denominación piratería, pues este es marítimo y adopta la denominación de "apoderamiento violento de aeronave".

El Código Penal para el Distrito y Territorios en Materia Común y aplicable en toda la República en Materia Federal, encuadra a la piratería dentro de los delitos en contra del Derecho Internacional y dice en su artículo 146:

"Serán considerados piratas:

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

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

(2) José L. Azcárraga.- Derecho Internacional Marí timo.

riamente a un pirata y;

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

Como podemos apreciar, nuestro Código Penal se refiere a este ilícito penal, como un delito eminentemente del mar y en la última parte del párrafo III, afirma que estas disposiciones se aplicarán a las aeronaves en lo conducente. Sin embargo, a pesar de esta disposición, consideramos que no se puede aplicar este artículo a las aeronaves, puesto que, los actos de piratería son completamente diferentes a los realizados en el apoderamiento de una aeronave.

El Subcomité del Comité Jurídico sobre el Apoderamiento ilícito de aeronaves, dependiente de la Organización de Aviación Civil Internacional, deshechó de plano la denominación "piratería aérea" para designar al delito como lo veremos más tarde.

B).- SECUESTRO

Según el Diccionario de la Lengua Española,

"secuestrar" es: prender indebidamente a una persona para exigir dinero por su rescate. De toda la terminología utilizada para identificar el delito que tratamos, el secuestro es quizá el más usual, debido a su facilidad o a la costumbre que se ha arraigado en los pueblos. Inclusive la Organización de Aviación Civil Internacional publicó un documento intitulado "Subcomité del Comité Jurídico sobre el Secuestro de Aeronave" en el año de 1969, en el que se dan a conocer los estudios llevados a cabo, para la celebración de un convenio que regule el hecho delictivo en cuestión. Al leer sus páginas, encontramos una nota en la cual se decía que se usaba la palabra "secuestro" para designar el delito por mayor comodidad.

Esta denominación, es utilizada en el ámbito penal para identificar al delito, por medio del cual se priva de la libertad a una o varias personas para obtener un lucro, usando de las amenazas, las coacciones o el encierro. Por otra parte también se utiliza la palabra secuestro dentro del derecho civil para identificar el depósito judicial, o sea el constituido por autoridad judicial.

Folchi opina que la palabra secuestro es impropia para designar el delito que tratamos, pues en Latinoamérica tiene el significado de acto de disposición judicial (3).

Sampaio de la Cerda, considera que el término secuestro de aeronaves es impropio, ya que, la

(3) Mario O. Folchi.- El Transporte Aéreo y uno de sus Problemas Actuales: El Secuestro de Aeronaves.

palabra se refiere a una medida judicial relativa a bienes o un crimen contra persona física.

El artículo 366 del Código Penal para el - Distrito y Territorios Federales en materia común y para toda la República en materia federal impone pena de 5 a 40 años de prisión y multa de mil a veinte mil pesos, cuando la privación ilegal de la li--bertad, tenga el carácter de plagio o secuestro. Al analizar el artículo anterior nos damos cuenta que nuestra legislación se refiere solo a personas físicas y no a bienes como lo son las aeronaves, por - tal motivo consideramos que no debe de aplicarse este término para designar el delito que tratamos.

C).- OTRAS DENOMINACIONES.

Se han utilizado también otros términos para referirse a este delito, de los cuales mencionaremos brevemente los más usuales:

INTERFERENCIA.- Significa: perturbación en el fun--cionamiento normal de algo. Realmente no hay ninguna justificación para utilizar este término, pues - el hecho de desviar a una aeronave de su destino - normal no constituye solo una interferencia, sino - más bien un apoderamiento.

EXTORSION.- Significa: despojo o usurpación violenta. La característica principal de este delito, es que la propia víctima realiza el acto deseado por - el delincuente, debido a la coacción y a las amenazas de que es objeto.

En un principio, Enrique Mapelli (4) se adhirió a esta denominación por considerarla la más adecuada, pero más tarde desistió de ella por las circunstancias que se produjeron con posterioridad.

Folchi advierte que este término, es acertado pero no se adhiere a él debido a que en el Derecho Argentino, tiene un significado muy delineado, - pues en el Capítulo III del Título "Delitos Contra la Propiedad", el Código Penal Argentino señala varios tipos de extorsión, entre los que destacan: extorsión común, extorsión de documentos, extorsión - mediante amenazas de imputaciones contra el honor o la violación de secretos, el rescate y el rescate de cadáveres.

HIJACKING.- Entre los países anglosajones, se ha difundido mucho la palabra "hijacking" que significa salteamiento o atraco a mano armada, realizado mediante la intercepción de vehículos en marcha y según parece se originó del "Hi Jack", saludo que utilizaban los delincuentes al momento del atraco.

Otras denominaciones menos comunes, pero que se han utilizado algunas veces son: desviación delictiva de aeronave, apropiación delictiva de aeronave, desviación compulsiva de aeronave, etc.

D).- DENOMINACION MAS ACERTADA

Hemos examinado si no todos, cuando menos la mayoría de los términos usados para designar a este

(4) Enrique Mapelli.- El Apoderamiento Ilícito de - Aeronave. Editorial Tecnos.

delito, tanto en algunos organismos internacionales como en la doctrina, sin embargo, existe otra denominación que designa al delito más ampliamente y - que es "apoderamiento ilícito de aeronave".

Apoderamiento significa: el hecho de apoderarse del bien ajeno. Esto significa que el delincuente se apodera de un bien ajeno, sin consentimiento de su dueño y de ahí proviene lo "ilícito" - pues no existe justificación para ordenar a la tripulación y a los pasajeros a seguir sus órdenes. Por otra parte este término se refiere única y exclusivamente a las aeronaves, por lo que se adecua más - al delito.

Podemos agregar además, que son ya dos Convenios internacionales los que adoptan esta disposición, ellos son: "El Convenio sobre infracción y - ciertos otros Actos cometidos a Bordo de una Aeronave", firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 - y; el "Convenio de La Haya para la Represión del - Apoderamiento Ilícito de Aeronave", firmado en La - Haya en 1970.

Por último, creemos conveniente transcribir el argumento que esgrime el Subcomité del Comité Jurídico Sobre el Secuestro de Aeronaves, en los trabajos realizados para la creación de un convenio - que regule el delito (5):

"3. En el presente documento, el acto que se examina es definido como "apoderamiento ilícito_

(5) Subcomité del Comité Jurídico Sobre el Secuestro de Aeronave.- 1969.- 10 al 22 de febrero de 1969. Introducción.

de aeronave" para mayor brevedad. Sin embargo además de la ilegalidad del apoderamiento, existen - otros elementos esenciales como el empleo de fuerza o amenaza de fuerza a fin de interferir con el control de la aeronave y, además, de que dentro del - contexto de la OACI, la aeronave sea una aeronave - civil".

"3.1 Dentro del contexto del examen interna cional del problema, aparece implícito igualmente - el hecho de que debe existir algún elemento interna cional relacionado con el acto en cuestión".

"3.2 Algunas veces se han empleado las ex-- presiones "piratería de aeronaves" o "piratería aérea", pero estas expresiones han sido evitadas en - el presente documento debido a que la palabra pira- tería tiene un significado concreto en Derecho In- ternacional. Tal como se la define en el Convenio_ Sobre Alta Mar de Ginebra en 1958, artículo 15, la piratería implica un acto ilegal de violencia come- tido(a) para fines privados, por la tripulación o - pasajeros de un barco o aeronaves privados, y (b) - realizado sobre alta mar o en un lugar fuera de la jurisdicción de cualquier Estado, (c) contra otro - barco o aeronave o personas o bienes en el mismo. - Sin embargo la clase de acto ilegal, que examinamos actualmente no respondería a la última condición in- dicada de la frase anterior, y pudiera ser que tam- poco respondiese a las demás condiciones en todos - los casos".

C A P I T U L O I I

CONCEPTO DEL DELITO

- A).- DIFERENTES DEFINICIONES DEL DELITO
- B).- ES UN DELITO INTERNACIONAL Y AERONAUTICO
- C).- OTRAS CARACTERISTICAS DEL DELITO

A).- DIFERENTES DEFINICIONES DEL DELITO.

Son muchas las definiciones que se han formulado acerca del delito, algunas de ellas incompletas, otras demasiado extensas y consecuentemente nos enfrentamos ante el problema de encontrar cuál de ellas encuadra más e identifica plenamente al delito. Muchos son los autores que han tratado de elaborar una definición que sea simple y precisa, dando sus propios puntos de vista y rebatiendo la de otros autores, debido a esta situación nos referiremos únicamente a las más importantes de ellas.

Ramón Armando Alfonso (1), define al delito como "el apoderamiento de una aeronave en vuelo, interfiriendo o ejerciendo su control para hacer cambiar su aerovía". Los elementos principales de esta definición son tres: apoderamiento, interferencia y desvío de aeronave.

Cunha Machado lo define como "el desvío de un avión comercial de ruta programada por una fuerza de elemento extraño a la tripulación responsable" y afirma que es un delito internacional, pues supone que el ejecutante trata de pasar de un Estado a otro. En la definición se incluye como un elemento más del delito una fuerza extraña.

Bravo Navarro, nos habla de apoderamiento o

(1) Ramón Armando Alfonso.- "Piratería Aérea", Buenos Aires, 1970.

secuestro de aeronave en los siguientes términos: - "todo acto de violencia cometido a bordo de aeronave en vuelo, que tienda ilícitamente a someter esta al control del agente, despojando al comandante y personal de tripulación de sus facultades de mando y dirección". Esta definición establece la ilicitud del delito, es decir, no permitido legalmente, - pues puede darse el caso de que el apoderamiento se haga por legítima represalia o por la necesidad de una operación bélica, aún cuando medie violencia para su ejecución.

Factores importantísimos del delito y los - cuales no debemos dejar de mencionar son: a).- la - peligrosidad que reviste, pues cualquier error del delincuente puede causar una catástrofe; b).- la - portación de armas y explosivos pueden provocar con su uso consciente o inconsciente, el derribo del - avión; c).- la tensión nerviosa a que son sometidos los pasajeros y los miembros de la tripulación, pue de traer consigo consecuencias mortales. Asimismo, se atenta en contra de la seguridad del tráfico aéreo, -pues los aviones llevan una ruta determinada y al desviarse de esta, pueden poner en peligro no sólo a esa aeronave sino a otras, al interferir en otras aerovías.

Enrique Mapelli en su libro Apoderamiento - Ilícito de Aeronave, define al delito como "Un deli to internacional, atentatorio a la libre comunica ción de los pueblos y a la seguridad de la navega ción aérea, que se comete mediante violencia o inti midación que se realizan sobre personas o cosas, a fin de someter al control del agente una aeronave -

comercial en vuelo que ha perdido la protección - efectiva de las autoridades situadas en tierra, - desviándola antirreglamentariamente de su ruta, es tablecida según los planes de vuelo, desposeyendo al comandante del legítimo ejercicio de sus funciones y realizando ello con propósitos ajenos a los del servicio de transporte a que está afectada la aeronave, bien tenga lugar la violencia o intimidación sobre la máquina, cosas transportadas, sus ocupantes, viajeros o miembros de la tripulación y pudiendo tener lugar la violencia o intimidación - por persona o personas ocupantes de la propia aeronave o por quien o quienes se encuentren fuera de la misma, cualquiera que sea el procedimiento utilizado". Este autor, señala que el delito puede cometerse por personas ocupantes de la propia aeronave, o por personas fuera de la misma, desligándose un poco de los elementos señalados por el Convenio de La Haya para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronave, pues para este solo puede darse el delito o realizarse mediante persona que vaya dentro de la aeronave.

Aún cuando se han celebrado, los Convenios señalados en el presente trabajo, para reglamentar el delito, en ellos no se ha establecido una definición que norme el delito y solamente se señalan los elementos primordiales de él y cuando nos encontramos ante la comisión de este ilícito penal.

B).- ES UN DELITO INTERNACIONAL Y
AERONAUTICO.

Algunos autores han negado la existencia del Derecho Penal Internacional, argumentando que la ley penal es esencialmente territorial y que a cada Estado corresponde la aplicación de las penas cuando se cometan delitos dentro de sus fronteras. No existiendo aplicación de la ley extranjera, en ningún caso puede presentarse conflicto legislativo o de competencia judicial, por lo tanto, no hay base para la existencia del Derecho Penal Internacional. Sin embargo, el castigo de delitos cometidos fuera del territorio, la represión de los delitos internacionales, como el apoderamiento ilícito de aeronave, la piratería y la extradición que prácticamente es la ejecución de mandatos o resoluciones pronunciadas en el extranjero, nos obliga a pensar que si existe el Derecho Penal Internacional.

La solidaridad internacional, a pesar de la jurisdicción territorial de la ley penal, hace que para la represión de delitos, persecución de delinquentes y ejecución de sentencias, se aplique indirectamente el derecho penal extranjero.

J. A. Roux en su obra "Lucha contra la Criminalidad", Tomo 36, dice que aunque se hagan excepciones al principio de territorialidad para castigar crímenes o delitos cometidos fuera del territorio, no con eso se satisface a la razón y a la justicia, porque no es la calidad de la víctima la que suprime las dificultades para apreciar exactamente la importancia del delito, ya que un Estado no sufre por los

delinquentes que le son extraños, ni son los crímenes o delitos que se cometan por nacionales o extranjeros, sino la frecuencia de crímenes o delitos y las facilidades de realizarlos.

Quintiliano Saldaña en su obra "La Justicia Penal Internacional", considera que el crimen internacional debe estimarse como fenómeno colectivo y que ha de definirse desde un doble punto de vista: "Políticamente el delito internacional es el que resulta de actos cometidos fuera de los límites geográficos de la soberanía de un Estado (delito extranacional) o por actos urdidos y perpetrados en territorio de diferentes estados".

En cuanto a la internacionalidad del apoderamiento ilícito de aeronave, podemos afirmar que la aviación es tan dinámica y crece tan aceleradamente como un medio de comunicación rápido y eficaz que en unas cuantas horas atraviesa las fronteras de uno o varios Estados, haciendo necesaria la celebración de Convenios para poder ejercer esta actividad. El delito en cuestión, surgió con esta internacionalidad, ya que, no podía sustraerse a este elemento de la aviación. Cuantas veces leemos en los periódicos, que el apoderamiento de una aeronave se inicia en un determinado país, que no es el de la matrícula del avión y se consuma en otro diferente y, es que, es imposible poner límites territoriales a la navegación aérea por sus cualidades de movilidad y principalmente por la gran velocidad que alcanza en su desplazamiento. Es imposible detener un avión que atraviesa las fronteras de un Estado violentamente, porque sólo se lograría mediante su de-

ribamiento, necesariamente tiene que aterrizar en un aeropuerto, acondicionado para esa operación. De esta característica, surge la necesidad de una regulación internacional uniforme, ya que, de otra manera surgirían principios opuestos y doctrinas totalmente diferentes, sin afectar el derecho que tiene cada nación de reglamentar los delitos dentro de su propio territorio es decir, la internacionalidad - del Derecho de la Aviación, no significa el impedir a un Estado crear normas internas referentes a la aviación.

Folchi (2) estima que los delitos aeronáuticos reconocen su internacionalidad en los siguientes elementos: a).- la posibilidad de que sean iniciados en el espacio aéreo de un Estado y se continúen en otro, y aún que se consuman en un tercero; b).-- La puesta en peligro potencial o efectiva, de bienes jurídicos sometidos a jurisdicciones diferentes; c).- la dependencia de un hecho técnico de caracteres incuestionablemente internacionales; d).- el eventual atentado contra principios y bienes jurídicos comunes a todo género humano como la libertad de las personas, el comercio internacional, la solidaridad entre los hombres y las naciones, la necesidad de comunicación por vía aérea entre los Estados y el desarrollo general de la actividad aeronáutica y del transporte aéreo, como instrumentos más aptos para un mayor entendimiento entre los hombres y, en consecuencia, para garantizar la paz mundial.

El apoderamiento ilícito de aeronave, es in

(2) Mario Folchi.- LOS DELITOS AERONAUTICOS, Buenos Aires, 1970.

ternacional también, porque obstruye la libre comu
nicación entre los pueblos y pone en peligro la se
guridad del tráfico aéreo, pues al ser desviado un
avión de su ruta normal se altera el plan de vuelo
y se puede incursionar en las rutas de otros avio-
nes.

En cuanto a su carácter aeronáutico, pode--
mos afirmar que el delito es de tal naturaleza, -
que únicamente se puede realizar dentro del mundo_
de la aviación, por lo que, nos encontramos ante -
la problemática de tipificar nuevos ilícitos pena-
les, no de modificar los ya existentes, pues estos
delitos nacen dentro de una actividad completamen-
te nueva y con características antes desconocidas.

Es muy difícil afirmar si dentro de la aero
náutica, puede hablarse de un verdadero Derecho Pe
nal Aeronáutico; hay quienes están de acuerdo y -
hay quienes están en contra de esta idea. El pro-
blema ha sido objeto de diversos estudios y los au
tores han llegado a conclusiones diferentes.

Marina Donato (3), admite que desde el pun-
to de vista ontológico, no median diferencias de -
esencia entre delitos comunes y delitos aeronáuti-
cos, que las peculiaridades que puedan ofrecer las
objetividades tuteladas, "seguridad de la aerona
vación", revisten carácter dogmático no ontológico
y que con dichas reservas se admite la presencia -
de ilícitos aeronáuticos en la experiencia jurídi-
ca. En cuanto a la ubicación del delito, expresa_
que es una cuestión política de las legislaciones_
_

(3) Angela Marina Donato.- Delitos en el Derecho -
Aeronáutico.- Pág. 55.

y que es conveniente encuadrarlos dentro de la ley aeronáutica para comprenderlos mejor y dar soluciones justas. Concluye diciendo que no puede hablarse de un Derecho Aeronáutico Penal, pues para ello habría sido menester romper con el Derecho Penal y excluir toda aplicación de carácter subsidiario del mismo.

Francisco Javier Espada (4), ha definido al Derecho Aeronáutico Penal como "el conjunto de normas preventivas y sancionadoras de los actos y omisiones delictivos especiales que nacen como consecuencia del desarrollo de la actividad aeronáutica y que, como tales afectan a la seguridad del Estado, la integridad de las personas, así como de las cosas que se confían a la navegación".

Para Giorgio Vago (5) la responsabilidad aérea puede estimarse como un aspecto del derecho penal común, cuyo fundamento no sólo sería el Código Penal, sino cualquier norma jurídica que contenga efectos personales.

Podemos agregar que la aviación con su nacimiento ha traído aspectos completamente desconocidos y se han originado nuevas figuras delictivas, - las cuales no debemos separar tajantemente del derecho penal, aún cuando se den sólo en la aviación y con características muy especiales.

(4) Francisco Javier Espada.- Convenios Internacionales de Derecho Aéreo suscritos por Guatemala.- 1970.

(5) Giorgio Vago.- Nozioni di Diritto Aereo.-1968.-

C).- OTRAS CARACTERISTICAS DEL DELITO.

Hemos hablado de los caracteres aeronáutico e internacional del delito que tratamos, sin embargo, existen otras características que son necesarias para configurar el delito. Enrique Mapelli, señala las siguientes:

A).- El hecho de ser objetivamente ilícito independientemente de las motivaciones del agente. Ya hemos comentado que sólo se configura este ilícito cuando la desviación no provenga de una operación bélica o por seguridad de la aeronave.

B).- La extorsión que puede tener lugar por medio de la violencia o la intimidación. La extorsión cuya característica esencial es que la víctima realiza la propia acción, pues órdenes ajenas a su voluntad le obligan a actuar de cierta manera, es peculiar de este delito, ya que, por la naturaleza del medio en que se realiza el hecho resulta doblemente peligroso el no seguir las órdenes indicadas por el delincuente.

C).- La violencia o intimidación pueden tener lugar respecto de la aeronave, su carga (mercancía, equipaje o correo), viajeros, miembros de la tripulación u otros ocupantes de la misma. La violencia puede ser moral o material y para tal efecto se pueden utilizar desde armas blancas hasta explosivos. De la intimidación podemos decir que esta cobra una fuerza tremenda en un avión, por lo que, el comandante de la aeronave tiene que cumplir con

las órdenes del o los delincuentes, para proteger - no sólo el vehículo aéreo, la carga y las mercancías, sino lo más importante que son la vida de los pasajeros y la tripulación.

D).- La aeronave debe encontrarse en vuelo. La aeronave se encuentra en vuelo, según el artículo 1 del Convenio de Tokio, de 14 de septiembre de 1963, desde que se aplica la propia fuerza motriz - para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje. Sin embargo, el propio texto cuando regula las facultades del comandante, en el párrafo 2o. de su artículo 5o. establece que "una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que cierran todas las puertas externas después del embarque y el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para su desembarque. El Convenio de La Haya, de 16 de diciembre de 1970, repite textualmente el párrafo antes señalado.

Folchi afirma que para que se realice este delito, la aeronave necesariamente deberá estar en vuelo, pues si se encuentra en algún aeródromo, hangar o plataforma se genera otra figura delictiva y en cuanto a cuando un avión se encuentra en vuelo - estima que lo está "entre calza y calza".

E).- La aeronave debe estar fuera del control efectivo y de las autoridades competentes situadas en tierra, lo que imposibilitará la protección de las mismas y su actuación respecto de los agentes delictuosos. Este requisito es fundamental, sin embargo, no debemos olvidar que aún estando bajo el control de las autoridades se pueden llevar a

cabo hechos delictivos.

F).- La aeronave debe tener carácter comercial. Si se trata de aeronave militar o de cualquier otra aeronave clasificada de Estado, la figura ilícita será de otra índole. Considero que deben de agregarse también las aeronaves de carácter civil, pues el mismo Convenio de La Haya no las descarta del todo.

G).- La aeronave quedará sometida al control del agente, despojando al comandante y personas de la tripulación de sus legítimas facultades de mando, dirección y actuación. La aeronave indiscutiblemente queda a disposición del o de los delincuentes, quienes logran sus propósitos, a través del comandante despojándolo de la autoridad de que está investido.

H).- La compulsión debe tener como fin la desviación de la aeronave de la ruta establecida para su viaje según los planes de vuelo ya elaborados y aprobados. La desviación de la aeronave de su ruta es un elemento esencial del delito y aún cuando no se trate de aeronaves comerciales, el piloto de cualquier aeronave civil tiene que seguir un plan de vuelo determinado.

I).- La desviación aludida tendrá propósitos totalmente ajenos a los del servicio aéreo a que está afectada la aeronave desviada. Los motivos que determinan la desviación son ajenos completamente a los del servicio aéreo a que está afectada la aeronave, porque si la desviación se hace para proteger a

la aeronave, las mercancías, las cosas, o la vida -
de los pasajeros por alguna contingencia de mal -
tiempo o cualquier otra causa, no se configura el -
delito.

J).- La violencia o intimidación pueden rea-
lizarse desde el interior de la aeronave por quien-
o quienes la ocupan o desde el exterior, cualquiera
que sea el procedimiento utilizado para ello. En -
cuanto a que la violencia se cometa desde dentro o
desde fuera del avión es correcta, sin embargo el -
Convenio de Tokio y el de La Haya establecen que la
persona que comete el delito debe estar a bordo del
avión.

C A P I T U L O I I I

EL DELITO EN LA LEGISLACION COMPARADA

- A).- LEGISLACION ARGENTINA
- B).- LEGISLACION AUSTRALIANA
- C).- LEGISLACION CANADIENSE
- D).- LEGISLACION CUBANA
- E).- LEGISLACION ESTADOUNIDENSE
- F).- LEGISLACION FRANCESA
- G).- LEGISLACION PORTUGUESA
- H).- LEGISLACION DOMINICANA
- I).- LEGISLACION RUMANA
- J).- LEGISLACION URUGUAYA
- K).- LEGISLACION VENEZOLANA
- L).- LEGISLACION ESPAÑOLA

En el artículo 2o. del Convenio de La Haya - para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronave, de 16 de diciembre de 1970, se establece el principio de que cada Estado contratante "se obliga a establecer penas severas". Este principio básico surgió en el Convenio antes mencionado, en razón de que dada la soberanía de cada Estado, estos tienen el derecho a legislar en materia penal, de acuerdo a las necesidades de su propio país, de no ser así, se hubiera incurrido en graves problemas, pues al tratar de imponer una sola pena a todos los Estados, estos hubieran rechazado inmediatamente el Convenio, por considerarlo violatorio de su soberanía. Por esta razón cada Estado, establece sus propias normas sancionadoras del delito, obligándose únicamente a imponer sanciones severas.

Indiscutiblemente no es posible transcribir todas las disposiciones de carácter positivo que rigen actualmente en los Estados, debido a ello, trataremos únicamente aquellas legislaciones que consideramos importantes en virtud, de que se han visto afectadas por estos hechos delictivos.

A).- LEGISLACION ARGENTINA

Código Penal

Artículo 198.- Será reprimido con reclusión de 3 a 15 años:

2.- El que practicare algún acto de depredación o violencia contra una aeronave en vuelo o -

mientras realiza las operaciones inmediatas anteriores al vuelo, o contra personas o cosas que en ella se encuentren, sin estar autorizado por alguna potencia beligerante o excediendo los límites de una autorización legítimamente concedida.

3.- El que mediante violencia, intimidación o engaño usurpara la autoridad de un buque o aeronave, con el fin de apoderarse de él o de disponer las cosas o de las personas que lleva.

Observamos en este artículo, que se sanciona al acto de depredación o violencia contra una aeronave en vuelo o mientras realiza las operaciones inmediatamente anteriores al vuelo. Es importante este párrafo, ya que la legislación Argentina, trata de igual manera al acto que se realiza antes del vuelo o durante éste, a diferencia de los Convenios de Tokio y de La Haya, que sólo sancionan el acto que se realiza durante el vuelo. Sanciona también el hecho de que estos actos se realicen por un exceso de autoridad concedida legítimamente.

En el tercer párrafo, nos habla del apoderamiento que se lleva a cabo, usurpando la autoridad de un buque o de una aeronave.

Código Aeronáutico de 1967:

Artículo 199.- Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada argentina sobre territorio argentino, sus aguas jurisdiccionales o donde ningún Estado ejerza soberanía, están regidos por las leyes de la nación argentina y serán juzgados por sus tribuna-

les. Corresponde igualmente la jurisdicción de los tribunales argentinos y la aplicación de las leyes de la nación en el caso de hechos ocurridos, actos realizados o delitos cometidos a bordo de una aeronave privada argentina sobre territorio extranjero si se hubiese lesionado un interés legítimo del Estado argentino o de personas domiciliadas en el o los hubiese realizado en la República el primer aterrizaje posterior al hecho, acto o delito.

Artículo 200.- En los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada extranjera en vuelo sobre el territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales, la jurisdicción de los tribunales argentinos y la aplicación de las leyes de la nación sólo corresponde en caso de:

1).- Que infrinjan leyes de seguridad pública, militares o fiscales;

2).- Que infrinjan leyes o reglamentos de circulación aérea;

3).- Que comprometa la seguridad o el orden público o afecten el interés del Estado o de las personas domiciliadas en él, o se hubiese realizado en la República el primer aterrizaje posterior al hecho, acto o delito si no mediase en este último caso, pedido de extradición.

Artículo 201.- Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave pública extranjera sobre territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales, están regidas por la ley del pabellón y serán juzgadas por sus tribunales.

Consideramos importante transcribir estos preceptos jurídicos, en virtud de que establecen

normas de competencia jurisdiccional para el caso -
de que se presente el delito.

B).- LEGISLACION AUSTRALIANA

Ley de 1963 Sobre Crímenes

(aeronaves)

Parte III. Crímenes que afectan a las aeronaves.

10 (I). Esta parte se aplica a:

a).- Aeronaves australianas (que no sean aeronaves del Common Wealth o destinadas a la defensa) utilizadas principalmente a los fines de vuelos prescritos o que se dediquen o exista la intención o la posibilidad de que se dediquen, a un vuelo prescrito;

b).- Aeronaves del Common Wealth

c).- Aeronaves de la defensa, y

d).- Toda aeronave extranjera que se encuentre en Australia o fuera de Australia, mientras realice un vuelo que haya comenzado en Australia o que esté destinado, en su iniciación, a finalizar en Australia.

(2). En esta sección "vuelo prescrito" significa un vuelo

a).- Entre dos Estados, durante la verificación del comercio con otros países o entre los Esta-

dos;

b).- Dentro de un territorio, entre dos territorios o entre un Estado y un territorio;

c).- Entre una parte de Australia y un país o lugar fuera de Australia, o

d).- Plenamente fuera de Australia.

11 (I). Ninguna persona podrá, sin excusa legítima apoderarse o ejercitar el control, ya sea directamente o por intermedio de otra persona, de una aeronave a la que se aplique esta parte.

Pena: Prisión por siete años.

(2). Ninguna persona podrá sin excusa legítima, apoderarse o ejercitar el control, ya sea directamente o mediante otra persona, de una aeronave a la que se aplique esta parte mientras otra persona, que no sea cómplice de la anteriormente señalada, se encuentre a bordo de la aeronave.

Pena: Por toda contravención de esta subsección, prisión por veinte años.

12.- Ninguna persona podrá destruir a sabidas una aeronave a la que se aplique esta parte.

Pena: Prisión por catorce años.

13.- Toda persona que destruya una aeronave a la que se aplique esta parte, con la intención de causar la muerte de una persona o con completa indiferencia sobre la seguridad de las vidas de las personas, es culpable de un delito punible por muerte.

14.- Ninguna persona podrá realizar un acto capaz de perjudicar la segura operación de una aeronave a la que se aplique esta parte con intención de perjudicar la segura operación de tal aeronave.

Pena: Prisión por catorce años.

15.- Toda persona que realice un acto capaz de perjudicar la segura operación de una aeronave a la que se aplique esta parte.

a).- Con intención de perjudicar la segura operación de dicha aeronave, y

b).- Con intención de causar la muerte de una persona o con indiferencia temeraria en cuanto a la seguridad de las vidas de las personas, es culpable de un delito punible por muerte.

16.- Ninguna persona podrá, mientras se encuentra a bordo de una aeronave a la que se aplique esta parte, atacar, intimidar o amenazar con violencia a un miembro de la tripulación de la aeronave, de forma que se interfiera con las funciones y obligaciones de dicho miembro de la tripulación relacionadas con la operación de la aeronave o disminuyan su posibilidad de llevar a cabo tales funciones u obligaciones.

Pena: prisión por catorce años.

17.- Ninguna persona podrá, mientras se encuentra a bordo de una aeronave a la que se aplique esta parte, realizar ningún acto que, a sabiendas de dicha persona, pueda poner en peligro la seguridad de la aeronave.

Pena: Prisión por siete años.

19.- (I) Ninguna persona podrá amenazar, declarar que tiene intención o hacer una declaración - de la que se deduzca razonablemente que tiene la intención de destruir o dañar o poner en peligro la seguridad de una aeronave a la que se aplique esta parte, o matar o lesionar todas o algunas de las personas a bordo de tal aeronave.

(2).- Ninguna persona podrá hacer una declaración o transmitir informes si sabe que tal declaración o informes son falsos, que tengan como efecto o que puedan deducirse razonablemente de ello que ha existido o existe un plan, propuesta, intento, conspiración o amenaza de

a).- hacerse con o ejercitar el control por - la fuerza o violencia de una aeronave a la que se aplique esta parte;

b).- destruir, dañar o poner en peligro la seguridad de tal aeronave, o

c).- matar o lesionar a todas o cualquiera de las personas a bordo de tal aeronave.

Pena: prisión por dos años.

Es de hacerse notar, que en esta legislación se prevé ya desde 1963, el apoderamiento de aeronaves, y no señala que necesariamente la persona que se apodera tenga que ir a bordo de la aeronave, ya que puede realizar el delito, directa o indirectamente.- Reglamenta además la destrucción de la aeronave o de las vidas de una o varias personas con pena de muerte. También reglamenta la seguridad del vuelo y sanciona el hecho de declarar que se tiene la intención

de apoderarse, destruir, dañar o poner en peligro a la aeronave o a las personas, estos últimos actos, - previstos ya en el Convenio para la Represión de Ac tos Ilícitos Contra la Aviación Civil, celebrado en Montreal, Canadá, el 23 de septiembre de 1971.

C).- LEGISLACION CANADIENSE

CODIGO PENAL, ENMIENDA

Sección 5A promulgada en 1959.

"1.- No obstante lo previsto en la presente ley, todo el que

A.- en una aeronave matriculada en el Cana-- dá en virtud de los reglamentos promulgados de - acuerdo con la ley aeronáutica, mientras la aeronave se encuentre en vuelo, si el vuelo terminó en el Canadá,

comete una omisión en o fuera del Canadá que, si se hubiese cometido en el Canadá constituiría un delito punible mediante proceso, se considerará que ha cometido tal acción u omisión en el Canadá.

II.- Cuando una persona haya cometido una ac ción u omisión considerada delito en virtud de la la subsección (I), dicho delito es de la competencia y podrá ser conocido y castigado por el tribunal que que tenga jurisdicción sobre delitos similares en la di visión territorial donde se encuentre tal persona, -

en la misma forma que si el delito hubiere sido cometido en dicha división territorial.

D).- LEGISLACION CUBANA

Ley Número 1266 Sobre Desvío de Aviones o Naves Marítimas (16 de septiembre de 1969).

Oswaldo Dorticós Torrado, Presidente de la -
República de Cuba

Hago saber: Que el Consejo de Ministros ha -
acordado y yo he sancionado, lo siguiente:

Por cuanto: el Gobierno de los Estados Unidos y Gobiernos lacayos de América Latina, como parte - de la política de bloqueo y agresión a Cuba, promovieron y alentaron el desvío forzoso y secuestro de naves aéreas y marítimas cubanas, acogiendo como hé roes a vulgares asesinos y apropiándose, en ocasiones, de las naves aéreas y marítimas sustraídas teniendo el pueblo de Cuba que lamentar inclusive pér didas de vidas valiosas.

Por cuanto: Esta actividad con relación a -
barcos y aviones cubanos y otras fechorías y violaciones de las leyes y las normas internacionales, - promovidas por el imperialismo en su política contra la Revolución Cubana, crearon un clima de ilega lidad propiciatorio de la proliferación de estos -
nuevos fenómenos de violencia.

Por cuanto: El Gobierno de Estados Unidos y Gobiernos lacayos de América Latina, han incitado - la salida ilegal de nuestro país empleando cuales--

quiera medios, con desprecio de la vida y la seguridad de las personas y especialmente a través del territorio ilegalmente ocupado por la base naval norteamericana en Guantánamo, lo que también ha contribuido al clima de violación e ilegalidad señalado anteriormente.

Por cuanto: Los desvíos forzosos de naves aéreas y marítimas de sus rutas y actividades normales ponen en riesgo la vida de personas inocentes, afectan el desenvolvimiento de la navegación aérea y marítima, infringen la legislación nacional e internacional y las disposiciones generales sobre migración vigentes en todos los países, e igualmente implican un peligro de intrrducción de epidemias, plagas y de enfermedades infectocontagiosas, que pueden afectar la salud del pueblo cubano y sus riquezas naturales, dada la entrada intempestiva de personas en nuestro país en dichas naves aéreas o marítimas sin cumplir las disposiciones sanitarias del caso.

Por cuanto: Si bien en contados casos los desvíos han sido producidos por personas en real estado de peligro por sus actividades políticas, en otros dichos actos han sido ejecutados por delincuentes comunes, sujetos de conducta viciosa, desequilibrados mentales, personas inadaptadas, socialmente ansiosas de cambiar de país de residencia o compelidas por motivaciones de índole estrictamente personal, que no pueden ser enmarcados dentro de una consideración de índole revolucionaria.

Por cuanto: El Gobierno de Estados Unidos y Gobiernos lacayos de América Latina, a través de sus órganos de prensa y agencias internacionales de noticias han intentado maliciosamente eludir la responsabilidad que tienen en el origen y desarrollo de estos hechos, ahora que la derivación de los mismos afecta a los países cuyos gobiernos, de una ma-

nera irresponsable los alentaron contra Cuba.

Por cuanto: El Gobierno Revolucionario de Cuba no está dispuesto a acatar acuerdos multilaterales que adopten organismos internacionales, como la OEA que es una institución desprestigiada y sin ninguna autoridad moral que ha sido cómplice de la política de bloqueo económico y de agresión imperialista a nuestro país y responsable, junto con el Gobierno de Estados Unidos de que Cuba fuese víctima muchas veces de desvíos piratescos de sus naves aéreas y marítimas, ni tampoco acuerdos que sobre esta cuestión puede adoptar la ONU, que permaneció con los brazos cruzados ante tales hechos contra Cuba.

Por cuanto: Nuestro país no puede admitir tipo alguno de presión, amenaza de bloqueo o boicot de carácter internacional para hacerle adoptar medidas que conciernen solo a sus prerrogativas soberanas.

Por cuanto: El Gobierno Revolucionario de Cuba, considera que la solución de este problema sólo puede ser posible mediante decisiones soberanas del Estado y la adopción de medidas recíprocas, que tiendan también a proteger al pueblo cubano de cualquier forma de violación de la legislación vigente.

Por cuanto: El Gobierno Revolucionario de Cuba ha respetado, de manera consecuente, los principios internacionales que rigen las relaciones entre Estados.

Por cuanto: El Gobierno Revolucionario de Cuba considera necesario adoptar medidas tendientes a poner término al clima de inseguridad creada en la navegación aérea y marítima de sus rutas y actividades normales, y adecuar su aplicación a la actitud

que asuman otros Estados sobre bases de igualdad y reciprocidad.

Por cuanto: En uso de las facultades que le están conferidas, el Consejo de Ministros resuelve dictar la siguiente ley:

Artículo I.- Esta ley se aplica a los actos que se relacionan enseguida

a).- Apresar, sustraer o apropiarse de una nave aérea o marítima por cualquier medio

b).- Desviar una nave aérea o marítima de su ruta o actividades normales mediante engaño, soborno, violencia, intimidación o en connivencia con cualquier miembro de la tripulación.

c).- Poner en peligro la seguridad de una nave aérea o marítima, de las personas o bienes a bordo de terceros, o el buen orden o la disciplina dentro de la misma.

d).- Entrar o salir en el país con infracción de las normas sobre migración, aduanales y de control epidemiológico, veterinario y fitosanitario nacional e internacional.

e).- Infringir las leyes penales de Cuba a bordo de cualquier nave aérea o marítima de bandera cubana y sea cual fuere el territorio donde se encuentren.

f).- Infringir cualesquiera otras normas vigentes por los miembros de la tripulación o personas a bordo de la nave aérea o marítima.

Artículo 2.- Los autores de los actos descritos en el artículo 1, que arriben al territorio nacional podrán ser devueltos al Estado afectado, siempre que sean reclamados por dicho Estado, conforme a lo dispuesto en esta ley.

Artículo 3.- Las medidas dispuestas en la presente ley se aplicarán únicamente sobre bases de igualdad y estricta reciprocidad respecto a los Estados afectados que acordaren bilateralmente con Cuba la aplicación de igual política a los casos comprendidos en la misma.

Artículo 4.- Cuando se trate de nacionales el Estado cubano se reserva el derecho de aplicar las medidas legales que correspondan.

Artículo 5.- Sin perjuicio de lo dispuesto en esta ley, el Estado cubano, en el ejercicio de su soberanía, se reserva la prerrogativa de otorgar el derecho de asilo cuando lo estimare justificado, a aquéllas personas que, por motivos de orden político, arriben a nuestro país habiéndose visto en la necesidad de utilizar esta vía extrema para eludir un real peligro de muerte o grave represión.

Artículo 6.- Los autores de los hechos definidos en el artículo 1, que arriben al territorio nacional serán puestos a disposición de las autoridades de inmigración, a fin de aplicar conforme a la legislación en vigor y con las recomendaciones de los órganos competentes del Estado, las medidas pertinentes para la eficaz consecución de los objetivos de esta ley.

En caso de que las autoridades de otro Estado reclamen oficialmente la devolución de tales personas, las autoridades cubanas de inmigración resolverán, mediante un procedimiento sumario, sobre la procedencia o improcedencia de dicha reclamación, conforme a los preceptos que anteceden.

Artículo 7.- Sin perjuicio de lo dispuesto - en los artículos 5 y 6, los autores de los hechos - definidos en el artículo 1, estarán sujetos a res--ponsabilidad criminal por los delitos en que puedan haber incurrido, según la legislación penal vigente.

Artículo 8.- Se derogan cuantas disposicio--nes se opongan a lo establecido en la presente ley, la que comenzará a regir a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República.

La República Cubana, que se ha visto en mu--chas ocasiones transtornada por estos hechos, pues una infinidad de aviones han sido desviados hacia su territorio, se ha preocupado del problema a tal grado, que ha promulgado la ley anterior en la cual podemos notar los aspectos siguientes: a).- está dirigida a desvíos aéreos y también a desvíos de na--ves marítimas; b).- se denuncia al gobierno de los Estados Unidos y Gobiernos lacayos de Latinoamérica, como los alentadores de estos desvíos forzosos como parte de una política de agresión a Cuba; c).- que - estos actos ponen en peligro la seguridad de la na--vegación aérea y marítima; d).- que se violan con - estos actos normas migratorias y sanitarias; e).- - la aplicación de normas que asuman otros Estados, - sobre la base de igualdad y reciprocidad; f).- pre--vé la reclamación de los autores de los hechos, - cuando sean nacionales o extranjeros; g).- se reserva el derecho de asilo cuando lo estimare justificado; h).- a los autores del hecho ilícito se les ha--rá responsables de los delitos que se cometan para la consecución de sus fines.

E).- LEGISLACION ESTADOUNIDENSE.

LEY DE AVIACION FEDERAL DE 1958

(Enmendada por la Ley Pública - 87-197, 87 Congreso, Primer período de sesiones, aprobado el 5 de septiembre de 1961).

Sección 902

PIRATERIA AEREA

(i) (1) Todo el que cometa o intente cometer un acto de piratería aérea, en la forma que aquí se define, será castigado

A).- por muerte si el veredicto del jurado - así lo recomienda o en el caso en el que haya reconocido su culpabilidad, o no la haya reconocido y - el demandante haya renunciado aun enjuiciamiento - por el jurado, si el tribunal, a su discreción así lo ordena, o

B).- Por prisión de no menos de 20 años, si no se impone la pena de muerte.

(2) Tal como se emplea en esta subsección, - la expresión piratería crea, significa todo apoderamiento o ejercicio del control, por fuerza o intimidación y con intención dolosa, de una aeronave en vuelo dedicada al comercio aéreo.

Interferencia con los miembros de la tripulación de vuelo o con los asistentes de vuelo.

j).- Todo el que, mientras se encuentre a bordo de una aeronave en vuelo dedicada al comercio aéreo, ataque, intimide o amenace a cualquier miembro de la tripulación de vuelo (incluso los mozos o mozas de servicio) de tal aeronave, de forma que interfiera en el cumplimiento de los deberes de tal miembro o asistente o disminuya la posibilidad del mismo para cumplir con sus deberes, será multado con una cantidad que no exceda de \$ 10,000 o sometido a prisión por menos de veinte años o ambos. Toda persona que cometa tales actos empleando una arma mortífera o peligrosa será encarcelado por cualquier período o vida.

Esta legislación denomina al delito "piratería aérea" e impone una drástica sanción a los autores de este ilícito, por otra parte, al definirlo nos habla de que debe realizarse con intención dolosa y sobre una aeronave comercial, por lo que entendemos que cuando no se realiza sobre aeronave comercial y dolosamente, no se configura el delito. Asimismo, castiga también a quien amenace o intimide a cualquier miembro de la tripulación interfiriendo su actividad o disminuyendo sus deberes.

F).- LEGISLACION FRANCESA

Ley Número 70-634, de 15 de julio de 1970, por la que se inserta en el Código Penal un artículo 462 que reprime el apoderamiento de aeronaves.

La Asamblea Nacional y el Senado han aprobado,

El Presidente de la República promulga la ley, cuyo tenor es el siguiente:

Artículo 1.- El Capítulo 2, del Título II del libro tercero del Código Penal se completa como sigue:

SECCION IV

APODERAMIENTO DE AERONAVES

Artículo 462.- Toda persona que encontrándose a bordo de una aeronave en vuelo, con violencia o amenaza de violencia, se apodere de esta aeronave o tome el control de la misma, será castigada con reclusión criminal, por un período de cinco a diez años.

Si de estos hechos resultan heridas o enfermedades la pena será de reclusión criminal por tiempo de diez a veinte años.

Si de los mismos resultare la muerte de una o varias personas, la pena será la de reclusión criminal perpetua sin perjuicio, si hubiere lugar, de la aplicación de los artículos 302, 303 y 304 del Código Penal.

Artículo 2.- La presente Ley es de aplicación a los territorios de ultramar con reserva de restituir las expresiones "reclusión criminal" por la de "trabajos forzados".

La presente Ley será ejecutada como ley del Estado.

La legislación francesa, aumenta la sanción de acuerdo a la gravedad del delito y pueden aplicarse penas que van desde los cinco años hasta reclusión criminal perpetua. Reglamenta también a los territorios de ultramar pero para estos casos - substituye la "reclusión criminal" por la de "trabajos forzados".

G).- LEGISLACION PORTUGUESA

Decreto de Ley Número 44202 Modificando el Código Penal

(Diario de Gobierno, número 39, la serie, - 21 de febrero de 1962).

Usando la facultad conferida por la primera parte del número 2 del artículo 109 de la Constitución, el Gobierno decreta y promulga, con valor de ley lo siguiente:

Artículo 1.- El artículo 162 del Código Penal pasa a tener la siguiente redacción:

Artículo 162.- Cualquier persona que por medios violentos cometa el crimen de piratería, dirigiendo o tripulando nave o aeronave para cometer robos o cualquier violencia contra la propia aeronave o contra cualquier otra, o contra persona o bienes de las mismas, o para atentar contra la seguridad del Estado o de nación amiga, será condenado a una pena de dieciseis a veinte años de prisión mayor y al máximo de multa.

1.- Integran el crimen de piratería cualquiera de los siguientes hechos:

1.- El apoderamiento por medio de fraude o violencia de nave o aeronave con alguno de los fines a que se refiere este artículo.

2.- Los actos ilegítimos de violencia o de fraude, de detención o de cualquier depredación cometidos, con fines personales por la tripulación o por los pasajeros de nave o aeronave, y dirigidos en el mar o en el aire libre o territoriales contra la propia u otra nave o aeronave o contra las personas o bienes que vayan a bordo de ellas.

3.- La usurpación de mando de nave o aeronaves nacionales o fletada por empresa nacional, seguida de navegación con violación de las normas fundamentales de libertad y de seguridad del comercio o con lesión de los intereses nacionales.

4.- Las señales desde tierra en el mar o en el aire que constituyan maniobras fraudulentas de naufragio, abordaje, amaraaje o aterrizaje de naves o aeronaves con el fin de atentar contra estas o contra las personas o bienes a bordo.

Párrafo 2.- Sufrirán igual para los que inciten a otros a cometer cualquiera de los actos comprendidos en este artículo en su párrafo lo., los autores e instigadores al proyecto criminoso y todos aquéllos que, incidiendo con el carácter de piratería de los actos, voluntariamente participen en ellos o los faciliten.

Párrafo 3.- Las penas del crimen de piratería se extienden a otros crímenes en concurso, procediéndose a su gravación en los términos del artículo 93:

a).- Siempre que concurra crimen de carácter privado, cualquier crimen contra la honestidad o el homicidio voluntario.

b).- Cuando los piratas dejen abandonada cualquier persona sin medios para salvarse.

c).- Cuando los piratas hayan causado la destrucción o la pérdida de la nave o aeronave o hayan abandonado la navegación.

Párrafo 4.- En todos los casos en que leyes especiales o Convenios internacionales consideren otros hechos como crimen de piratería se observarán sus disposiciones.

Artículo 2.- El artículo 48 del Código de Procedimiento Penal pasa a tener la siguiente redacción:

Artículo 48.- Es competente para conocer de las infracciones a las que sea aplicable la Ley Penal Portuguesa cometidas a bordo de navío portugués en alta mar o surto en puerto extranjero o de aeronave portuguesa en zona libre del aire o en territorio extranjero, el juez de la Comarca a que pertenece el puerto nacional a donde el agente se dirija o donde desembarque. Y no dirigiéndose a puerto alguno portugués o formando parte de la tripulación la Comarca del lugar de matrícula.

Publíquese y cúmplase como se contiene.

Gobierno de la República, 21 de febrero de 1962.

Esta legislación llama al delito "piratería" y señala cuatro hechos importantes en el delito, de los cuales por lo novedoso, ya que, no se encuentra en otras legislaciones, destaca el 4o. de ellos, - pues las señales desde tierra, mar o aire que constituyan maniobras para hacer aterrizar una aeronave - con el fin de atentar contra ella se equiparan al delito de piratería.

H).- LEGISLACION DOMINICANA

Ley Núm. 1,549, de 15 de octubre de 1947
(G.O. núm. 6,703, de 25 de octubre de 1947)

Artículo 1.- Todo aquél que en alta mar se haga culpable de cualquier acto de piratería, según esta es definida o caracterizada por el derecho internacional, será juzgado y condenado a la pena de veinte años a treinta de trabajos públicos, siempre que sea aprehendido en el territorio nacional o en las aguas jurisdiccionales dominicanas, o remitido a la República por extradición.

Artículo 2.- Se aplicará la misma pena en caso de actos cometidos de piratería en el aire.

Artículo 3.- En todos los casos las sentencias pronunciarán la confiscación de las naves con - utilización de las cuales se hubieren cometido los actos de piratería.

Artículo 4.- En los casos anteriormente previstos y en general en todos aquellos de procesos con

tra personas que violen las leyes penales dominicanas fuera del territorio nacional, cualquier tribunal penal de la República será competente para conocer de los procesos y para aplicar las penas correspondientes.

Lo más importante de esta legislación es que fué promulgada en el año de 1947 y quizá sea una de las primeras que legislaron la realización de actos delictivos dentro de la aviación. Sin embargo, trata de la misma manera a la piratería y al apoderamiento ilícito de aeronave, situación con la cual nos encontramos en desacuerdo.

I).- LEGISLACION RUMANA

El artículo 107 del Código Aéreo Rumano de 1953, ha sido completado por el decreto Núm. 342, de 14 de julio de 1970 publicado en el Boletín Oficial Núm. 85, de 17 de julio de 1970, a saber: se han introducido, a continuación del artículo 107-1 los artículos 107-2, 107-3 y 107-4, con el siguiente contenido:

Artículo 107-2.- La perpetración de uno de los hechos siguientes:

a).- El impedimento a la tripulación de mando de una aeronave de realizar sus atribuciones de servicio si, por esta acción se pusiere en peligro la seguridad de la aeronave;

b).- La toma de posesión, sin ningún derecho, del ejercicio del control de la aeronave, de manera directa o indirecta,

constituyen la infracción de impedimento de explotación de la aeronave, que se sanciona con la pena de prisión de tres a doce años.

Si la infracción se ha cometido con objeto de desviar el itinerario de vuelo de la aeronave, la pena es de cinco a quince años de prisión.

En caso de que, por la perpetración de los hechos previstos en los párrafos precedentes, resultare muerta una persona, o bien si los hechos cometidos hubieren causado la muerte de una o varias personas, u otras consecuencias excepcionalmente graves, se aplicará la pena de muerte o prisión de quince a veinte años.

El intento será igualmente sancionado.

Se considerará como intento la producción u obtención de medios o de instrumentos, así como la toma de medidas, al momento de cometer la infracción prevista en el presente artículo.

Artículo 107-3.- La omisión de la inmediata denuncia de la perpetración de la infracción prevista por el artículo 107-2, será sancionada en las condiciones y con las penas previstas por el artículo 170 del Código Penal.

Artículo 107-4.- Las infracciones previstas por los artículos 107-2 y 107-3, cometidos por personas civiles son de competencia del tribunal de Bucarest.

La legislación Rumana, así como la de otros

países y quizá obedeciendo a la obligación que tienen de imponer sanciones severas conforme al Convenio de La Haya, aplica a estos delitos, cuando su gravedad así lo amerita, la pena de muerte.

J).- LEGISLACION URUGUAYA

Decreto 92/970, Ministerio del Interior, 17 de febrero de 1970, se establecen normas de seguridad en el transporte aéreo, tendientes a evitar secuestros de aviones y desvíos de sus rutas (D.O., - 23 de febrero de 1970, número 18.258). Después de los considerandos del Decreto encontramos los siguientes artículos:

Artículo 1.- Previamente al embarque, el pasajero aéreo y el equipaje de mano serán sometidos a revisación para asegurarse que no son portadores de armas, sustancias o artefactos, explosivos o materiales análogos, susceptibles de ser utilizados como instrumentos de coacción para el desvío de la ruta o secuestro de la aeronave en que son transportados.

Artículo 2.- La citada revisación no se practicará cuando exista en cada caso, previo y expreso pedido por escrito en ese sentido de la respectiva compañía de transporte aéreo. Lo dispuesto en el párrafo precedente es sin perjuicio del derecho de la autoridad a ejercer dicho control en los casos que a su juicio lo justifiquen.

Artículo 3.- El Ministerio del Interior im--

partirá las instrucciones necesarias para la debida ejecución del presente Decreto.

En esta legislación el delito es denominado "secuestro aéreo". En esta ley encontramos algo - que no habíamos visto en las legislaciones analizadas hasta el momento, pues es preventiva del delito; nos señala qué medidas deben tomarse para evitarlo.

K).- LEGISLACION VENEZOLANA

Ley del 27 de junio de 1964 que reforma parcialmente el Código Penal. Publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela n; m. 915 de - 30 de junio de 1964.

TITULO VII

De los Delitos Contra la Conservación de Intereses Públicos y Privados.

Capítulo I

De los incendios, inundaciones, sumersiones y otros delitos de peligro común.

.....

Artículo 350.- El que aplique fuego a naves

o aeronaves o a cualquiera otra construcción flotante, o el que ocasione su destrucción, sumersión o naufragio será penado con presidio de tres a cinco años.

Capítulo II

De los Delitos contra la seguridad de los medios de transporte y comunicación

.....

Artículo 358.-

.....

.....

.....

Cualquiera que asaltare o ilegítimamente se apoderare de naves, aeronaves, ferrocarriles, medios de transporte colectivo o de cualquier otro vehículo automotor, será castigado con presidio de cuatro a ocho años. En igual pena incurrirán quienes sustraigan, cambien ilícitamente o adulteren las placas de matriculación, los números seriales u otras señales de identificación de aquéllos.

Quienes sin apoderarse del vehículo lo desvalijen quitándole piezas o partes esenciales, serán castigados con pena de prisión de uno a tres años.

Realmente se regula muy escasamente el delito que estamos estudiando y solo podemos hacer mención al párrafo cuarto del artículo 358, del Código Penal Venezolano, pues es el que hace mención a la penali-

dad de cuatro a ocho años para el que se apodere de aeronaves.

L).- LEGISLACION ESPAÑOLA

Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea
de 24 de diciembre de 1964

Capítulo III

Delitos Contra el Derecho de Gentes

Artículo 39.- El que se apodere con violencia o intimidación de una aeronave, de personas o cosas que se hallen a bordo en circunstancias de lugar y tiempo que imposibiliten la protección de un Estado, será castigado con la pena de reclusión mayor.

La pena será de reclusión mayor a muerte en los siguientes casos:

1.- Si el medio violento empleado para la aprehensión de la aeronave la pone en peligro de siniestro.

2.- Si el delito fuese acompañado de homicidio, lesiones graves, violación o abusos deshonestos.

3.- Si se hubiese dejado a alguna persona sin medios para salvarse.

Artículo 40.- Serán castigados con las mismas penas señaladas en el artículo anterior, según los casos:

1.- Los que con violencia o intimidación se apoderen de la aeronave en que vuelen o faciliten a otros su apoderamiento.

2.- Los que desde el aire, tierra o mar, y por cualquier otro medio, provoquen la caída, pérdida, incendio, aterrizaje o amarraje de una aeronave con el propósito de apoderarse de ella o de atacar en contra de las personas o cosas que se encuentren a bordo.

Es imposible hacer mención de todas las leyes existentes, ya que esto implicaría la elaboración de un tratado especial al respecto, lo único que hemos hecho es asomarnos someramente al estudio comparado de la reglamentación de este delito que obviamente reviste características internacionales. Sin embargo creo que lo anterior nos da una idea de que cada Estado en uso de su soberanía y adhiriéndose al Convenio de La Haya Sobre la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronave, ha reglamentado el delito, imponiendo sanciones severas. Esta reglamentación se ha hecho en cada Estado con características propias, a tal grado que muchas veces hay diferencias en cuanto a la denominación del delito, en las penas impuestas, en la manera de identificarlo y en otros aspectos importantes.

De las legislaciones estudiadas, se desprende que los Estados han seguido tres sistemas diversos en la reglamentación del delito: a).- reforman-

do o adicionando las normas ya establecidas en sus legislaciones; b).- creando normas totalmente nuevas y que se incluyen en los Códigos vigentes y; - c).- expidiendo leyes especiales al respecto.

C A P I T U L O I V

ACUERDOS INTERNACIONALES.

- A).- RESOLUCIONES DE LA IATA.
- B).- RESOLUCIONES DE LA INTERPOL.
- C).- RESOLUCIONES DE LA ONU.
- D).- RESOLUCIONES DE LA OACI.
- E).- ACUERDO ENTRE EE.UU., CANADA Y CUBA.
- F).- CONVENIO DE TOKIO "SOBRE INFRACCION Y
CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO
DE LAS AERONAVES".

La especialidad del delito, la peligrosidad que reviste y la internacionalidad del mismo, ha producido un clamor mundial condenando a los autores de tal ilícito. Las condenas provienen de todos los sectores, tanto privados como políticos, sin embargo, se presenta un gran problema y es necesario hacer un esfuerzo gigantesco para lograr unificar un criterio jurídico uniforme, pues los problemas de soberanía, de procedimientos para preparar convenios, de avances logrados en la propia aviación que dan lugar a situaciones imprevistas y otros muchos, hacen que los grandes esfuerzos se vean reducidos en los acuerdos internacionales, a simples principios que la mayoría de las veces tardan años y años en entrar en vigor por problemas de ratificaciones, de malas interpretaciones, por la creación de nuevos Estados y por problemas políticos que lógicamente retardan la aplicación de los principios vertidos en los convenios.

Entre los principales esfuerzos llevados a cabo, para la represión de este delito, señalamos los siguientes:

A).- RESOLUCIONES DE LA IATA.

Uno de los organismos internacionales de carácter privado que más se ha preocupado, por crear soluciones para evitar estos hechos delictuosos es la "Asociación de Transporte Aéreo Internacional" (International Air Transport Association) o IATA,-

cuya función va encaminada a lograr una unificación en cuanto a la aplicación de tarifas y de reglamentos tendientes a lograr un mejor servicio entre todas las líneas aéreas comerciales. Debido a la importancia que reviste este organismo, ya que, agrupa a la mayoría de las líneas comerciales, consideramos pertinente y de una gran importancia, incluir la resolución aprobada en la reunión general anual, celebrada en Teherán en noviembre de 1970:

RESOLUCION SOBRE INTERFERENCIAS ILICITAS
DE AERONAVES.

La Junta General Anual

DEPLORA el aumento y la violencia de las interferencias ilícitas en aviones del servicio de transporte aéreo público ocurridos durante el pasado, pese a las declaraciones hechas por las organizaciones intergubernamentales y las medidas tomadas por los Estados para atacar el problema.

NOTA con sentimiento que la legislación nacional de muchos países carece de una fuerza disuasora eficaz puesto que no garantiza la persecución y castigo de tales actos criminales ni la extradición de las personas responsables.

REITERA su declaración hecha en la XXV Junta General Anual en 1969, en la que se pedía a los Estados y a las organizaciones intergubernamentales, especialmente a las Naciones Unidas y a la Organización de Aviación Civil Internacional, que tomaran con urgencia las medidas necesarias para cortar efi

cazmente la interferencia ilícita en los aviones -
del servicio de transporte aéreo público.

RUEGA a los Estados que sin demora:

a).- Confirman públicamente su intención de aplicar la solemne declaración adoptada por la XVII Asamblea (Extraordinaria) de la OACI, en especial - la petición de que los Estados, mediante una acción conjunta, supriman todo acto que puedan poner en peligro la evolución segura y ordenada del transporte aéreo civil internacional y garanticen la persecu--ción y castigo de quienes cometen tales actos.

b).- Completen el trabajo jurídico y técnico actualmente en marcha como parte de su labor para - encontrar métodos que ayuden a preparar un sistema de reacción de convenios que sustituyan al ineficaz mecanismo presente, a fin de que los tratados relativos a la presente situación de emergencia entren en vigor rápidamente en todo el mundo.

c).- Adopten los instrumentos internaciona--les pertinentes como medida de emergencia.

d).- Promulguen la legislación pertinente para aplicar las disposiciones de tales instrumentos internacionales.

e).- Hasta que se adopten tales instrumentos internacionales promulguen la legislación pertinen--te que garantice la persecución y el castigo de dichos actos criminales.

PIDE a las compañías aéreas miembros que insten a sus gobiernos respectivos para que tomen - cualesquiera medidas conformes a la Ley, con objeto de suprimir e impedir todo acto de violencia contra la aviación civil y sus servicios.

PIDE al Director General que continúe con el pleno apoyo de las líneas aéreas miembros de la IATA, poniendo toda su buena voluntad para lograr tales objetivos.

El documento antes transcrito y que llama al delito interferencia ilícita de aeronave, por si sólo se explica, sin embargo, vale la pena hacer notar la preocupación que siente este organismo, por lograr mecanismos más eficaces para que los tratados que se celebren al respecto entren en vigor a la mayor brevedad posible.

B).- RESOLUCIONES DE LA INTERPOL

En la Asamblea General de la Organización Internacional de Policía Criminal (OIPC-INTERPOL) celebrada en Bruselas del 5 al 10 de octubre de 1970, se adoptó la resolución siguiente:

ACTOS ILICITOS CONTRA LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.

CONSIDERANDO

1.- Que los actos de apoderamiento ilícito - de aeronaves y otros actos de violencia perpetrados contra la aviación civil internacional y contra sus

instalaciones y/o sus servicios comprometen gravemente la seguridad indispensable para su buen funcionamiento y ponen en peligro la vida de pasajeros y tripulantes y la suerte de las aeronaves, como lo demuestran las muertes y actos de destrucción que ya han resultado de la realización de tales hechos.

2.- Que dichos actos ilícitos se están multiplicando de una manera inquietante.

3.- Que durante su XVII período de sesiones (Montreal, junio de 1970) la Asamblea de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) adoptó la Resolución A17-14 en la que se invita a la OIPC-INTERPOL a cooperar con aquélla organización en la búsqueda de una solución a los problemas presentados por la interferencia ilícita en la Aviación Civil Internacional.

TENIENDO EN CUENTA el informe número 6 sobre "las desviaciones ilícitas de aeronaves", presentado por la Secretaría General durante el XXXVIII período de sesiones celebrado en 1969 en México.

TOMANDO NOTA de las propuestas presentadas por la Secretaría General en su informe sobre la "protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita" presentado en 1970 ante el XVII período de sesiones de la Asamblea de la OACI y la IATA (Organización de Transporte Aéreo Internacional).

SEÑALA a los países afiliados la existencia de convenios y resoluciones adoptadas por la Asamblea de la OACI para fortalecer la cooperación internacional en la esfera considerada y para asegurar, evitar y reducir el número de tales actos, y pide a los países afiliados que aún no lo hayan hecho que acepten los convenios multilaterales de la OACI sobre la materia, y que adopten los principios

establecidos y las medidas recomendadas en dichos -
convenios y resoluciones.

DECIDE que los mecanismos y servicios esta-
blecidos por la OIPC-INTERPOL se utilicen contra -
las personas de quienes se sospechen que hayan come-
tido actos de apoderamiento ilícito de aeronaves u
otros actos ilícitos contra la aviación civil inter-
nacional, dentro de los límites permitidos por el -
Estatuto de la Organización (especialmente los artí-
culos 2 y 3).

INVITA A LA SECRETARIA GENERAL:

1.- A continuar cooperando en la materia con
la OACI y la IATA.

2.- A compilar todos los años las disposicio-
nes jurídicas y las medidas de seguridad adoptadas -
por los países afiliados tendientes a:

a).- Garantizar o mejorar la seguridad de -
las instalaciones y servicios de los aeropuertos y
la de las aeronaves en tierra y en vuelo.

b).- Prever penas para el delito y enjuicia-
miento y, cuando corresponda, la extradición de las
personas consideradas culpables de apoderamiento -
ilícito de aeronaves y de otros actos ilícitos come-
tidas contra la aviación civil internacional.

En este documento, se nota cooperación que -
brinda la INTERPOL a los organismos que se ven afec-
tados por la realización de estos hechos, creando -
así un sistema más completo en cuanto a la repre- -
sión del delito.

C).- RESOLUCION DE LA ONU.

RESOLUCION DEL XXV PERIODO DE SESIONES DE
LA ASAMBLEA GENERAL DE LAS NACIONES UNI--
DAS.

(Adoptada en la Sesión plenaria 1,914 de
25 de noviembre de 1970).

Desviación a mano armada de aeronaves o -
interferencias en los viajes aéreos civi-
les.

LA ASAMBLEA GENERAL

RECONOCIENDO que la aviación civil internacio-
nal constituye un vínculo vital para la promoción y
preservación de las relaciones de amistad entre los
Estados y que su funcionamiento seguro y armonioso -
redunda en beneficio de todos los pueblos,

GRAVEMENTE PREOCUPADA por los actos de desvia-
ción a mano armada de aeronaves u otras ingerencias_
ilícitas en los viajes aéreos civiles,

RECONOCIENDO que tales actos ponen en peligro
la vida y la seguridad de pasajeros y tripulación y
constituyen una violación de sus derechos humanos.

CONSCIENTE de que la aviación civil interna--
cional sólo puede desenvolverse adecuadamente en con-
diciones que garanticen la seguridad de sus operaci-
ones y el debido ejercicio de la libertad de los via-
jes aéreos.

ADHIRIENDOSE a la solemne declaración formulada por la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional en su período extraordinario de sesiones celebrado en Montreal en junio de 1970,

TENIENDO PRESENTES la resolución 2,551 (XXIV) de la Asamblea General, de 12 de diciembre de 1969, y la resolución 286 (1970) de 9 de septiembre de 1970, aprobada por consenso en la 1,552a. sesión del Consejo de Seguridad

1.- CONDENA, sin excepción alguna, todo acto de desviación de aeronaves u otras ingerencias en los viajes aéreos civiles, ya sean de origen nacional o internacional, mediante amenaza o empleo de la fuerza y todo acto de violencia que se cometa contra los pasajeros, tripulaciones y aeronaves que participen en el transporte aéreo civil y contra las instalaciones de navegación aérea y las comunicaciones aeronáuticas utilizadas en ese transporte;

2.- INSTA a los Estados a que tomen las medidas apropiadas para desalentar, impedir o reprimir la perpetración, en su jurisdicción, en cada etapa de la ejecución de los mismos, ya que dispongan el procesamiento y castigo de las personas que los cometan de manera acorde con la gravedad de estos delitos o sin perjuicio de los derechos y obligaciones que tengan los Estados en virtud de instrumentos internacionales vigentes relacionados con la materia, la extradición de tales personas a fin de facilitar su procesamiento y castigo;

3.- DECLARA que la explotación del apresamiento ilícito de aeronaves para tomar rehenes debe condenarse;

4.- DECLARA además que la detención ilegal -

de pasajeros y tripulaciones en tránsito o que participen de otra forma en los viajes aéreos civiles, debe condenarse como otra forma de ingerencia ilícita en la libertad y continuidad de los viajes aéreos;

5.- ENCARECE a los Estados a cuyos territorios se desvíen aeronaves apresadas que adopten disposiciones para el cuidado y seguridad de sus pasajeros y tripulación que les permitan proseguir su viaje lo antes posible y que devuelvan las aeronaves y su carga a las personas que sean sus legítimos dueños;

6.- INVITA a los Estados a que ratifiquen el Convenio Sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, o se adhieran a él, de conformidad con el mismo;

7.- PIDE a los Estados que inicien una acción concertada, de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas, para reprimir todo acto que ponga en peligro el desarrollo seguro y armonioso del transporte aéreo internacional;

8.- INSTA a los Estados a que, de acuerdo con la Carta, juntos o por separado, tomen medidas en colaboración con las Naciones Unidas y la Organización de Aviación Civil Internacional para asegurar que los pasajeros, tripulaciones y aeronaves que participan en la aviación civil no sean utilizados como medio de extorsión para obtener ventaja alguna;

9.- ENCARECE que se preste pleno apoyo a los actuales esfuerzos de la Organización de Aviación Civil Internacional para elaborar y coordinar, de conformidad con sus atribuciones, medidas eficaces respecto de la ingerencia de los viajes aéreos civili

les;

10.- INSTA a los Estados a que hagan cuanto esté a su alcance para asegurar el éxito de la Conferencia que se celebrará en La Haya en diciembre de 1970, con objeto de aprobar un convenio sobre el apresamiento ilícito de aeronave, de manera que tal convenio resulte eficaz y pueda ponerse en vigor en breve.

Este documento, es de trascendental importancia ya que, proviene de la Organización de Naciones Unidas, la cual al igual que otros organismos de carácter internacional se han preocupado por el problema. Podemos observar que no únicamente condena el apoderamiento ilícito de aeronave, al cual llama "apresamiento ilícito de aeronave", sino todos los delitos encaminados a entorpecer la aviación civil y a poner en peligro la seguridad del tráfico aéreo. Asimismo, al punto 10 de esta declaración, lo podemos señalar como un antecedente del Convenio de La Haya de 16 de diciembre de 1970, pues en él se insta a los Estados para que aprueben dicho convenio a fin de reglamentar eficazmente al delito y para que pueda entrar en vigor lo antes posible.

D).- RESOLUCION DE LA OACI.

RESOLUCION DE LA OACI ADOPTADA EN LA XVII ASAMBLEA -
(EXTRAORDINARIA) CELEBRADA EN MONTREAL.

DECLARACION DE LA ASAMBLEA

CONSIDERANDO que el transporte aéreo civil - internacional contribuye a crear y preservar la - amistad y la comprensión entre los pueblos del mundo y que fomenta el comercio entre las naciones;

CONSIDERANDO que los actos de violencia contra el transporte aéreo civil internacional y los - aeropuertos y otras instalaciones y servicios utilizados por el transporte aéreo internacional compromete la seguridad de los mismos, afectan gravemente el funcionamiento de los servicios aéreos internacionales y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad del transporte aéreo civil internacional.

CONSIDERANDO que los Estados contratantes, - habiendo observado el creciente número de actos de violencia contra el transporte aéreo internacional, se sienten hondamente preocupados por la seguridad del mismo.

LA ASAMBLEA

CONDENA todos los actos de violencia dirigidos contra las aeronaves dedicadas al transporte aéreo civil internacional, sus tripulantes y pasajeros;

CONDENA todos los actos de violencia dirigidos contra el personal de aviación civil, los aeropuertos civiles y otras instalaciones y servicios - necesarios para dicho transporte;

PIDE URGENTEMENTE a los Estados que no recurran en circunstancia alguna, a actos de violencia

dirigidos contra el transporte aéreo civil internacional y los aeropuertos y otras instalaciones y - servicios necesarios para dicho transporte;

PIDE URGENTEMENTE a los Estados que, en espera de la entrada en vigor de los convenios internacionales apropiados, adopten medidas eficaces para disuadir y prevenir la comisión de dichos actos y para asegurar, de conformidad con sus leyes nacionales, el enjuiciamiento de los autores de los mismos.

ADOPTA LA SIGUIENTE DECLARACION:

La Asamblea de la Organización de Aviación - Civil Internacional, reunida en período de sesiones extraordinario para tratar de la alarmante proliferación de los actos de apoderamiento ilícito y violencia contra las aeronaves de transporte aéreo civil internacional, las instalaciones aeroportuarias civiles y demás instalaciones y servicios conexos;

Consciente de los principios enunciados en - el Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

Reconociendo la necesidad urgente de utili--zar todos los recursos de la Organización para pre-venir y disuadir la comisión de dichos actos;

SOLEMNEMENTE:

1.- Lamenta los actos que socavan la confianza depositada en el transporte aéreo por los pue- - blos del mundo.

2.- Expresa su pesar por la pérdida de vidas humanas y por los sufrimientos y daños causados a importantes recursos económicos por dichos actos.

3.- Condena todos los actos de violencia contra las aeronaves dedicadas al transporte aéreo civil internacional, sus tripulaciones y pasajeros y contra el personal de aviación civil, aeropuertos -civiles y otras instalaciones y servicios utiliza--dos por dicho transporte.

4.- Reconoce la necesidad urgente de que los Estados lleguen a un acuerdo general para conseguir una amplia colaboración internacional, en interés -de la seguridad del transporte aéreo civil interna--cional.

5.- Pide una acción concertada por parte de los Estados encaminada a poner fin a todos los ac--tos que comprometen el desarrollo seguro y ordenado del transporte aéreo civil internacional.

6.- Pide la aplicación, tan pronto como sea posible, de las decisiones y recomendaciones de esta Asamblea, a fin de prevenir y disuadir la comi--sión de dichos actos.

De importancia vital, resulta este documento, ya que, proviene de un Organismo Internacional espe--cializado y dedicado únicamente a problemas inheren--tes a la aviación. Es obvio que este organismo tie--ne una fuerza extraordinaria, puesto que la mayoría de los Estados del mundo mantienen a sus represen--tantes en el seno del mismo y de ellos resultan las decisiones y documentos que emiten.

Esta condena surgió en la XVII Asamblea Extraordinaria, celebrada en Montreal en 1970, con la participación de 91 delegados de los 119 Estados contratantes de la OACI, de un Estado no contratante como lo era la U.R.S.S. y de doce organizaciones internacionales.

Creemos que esta resolución es importante, debido a que condena todos los actos de violencia perpetrados en contra de las aeronaves, los aeropuertos y otras instalaciones auxiliares de la aeronavegación lo que da la pauta para la creación de varios convenios que reglamenten los diferentes delitos que se han suscitado dentro de esta actividad.

E).- ACUERDO ENTRE ESTADOS UNIDOS, CANADA Y CUBA.

La preocupación de resolver los problemas que traen como consecuencia, la realización de hechos delictivos en la aviación, ha llevado a los países que más se han visto afectados por ellos, a la celebración de convenios bilaterales que reglamenten dichos actos. Así encontramos que la República de Cuba ha celebrado convenios bilaterales con los Estados Unidos de Norteamérica y Canadá. A pesar de que no existen relaciones diplomáticas entre Estados Unidos y la República Cubana, esto no obstó para que por encima de ello se vislumbraran

los beneficios que para ambos países se lograrían con este convenio. En efecto, por medio de la Embajada Suiza, que es la representante de los intereses de los Estados Unidos en Cuba y por medio de la intervención de la Embajada de Checoslovaquia, que representa los intereses de Cuba en los Estados Unidos, se logró el 15 de febrero de 1973, celebrar el acuerdo entre el Gobierno de la República de Cuba y el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica - Sobre Bases de Igualdad y de Estricta Reciprocidad. Asimismo, en la misma fecha la República Cubana celebró otro acuerdo con el Gobierno de Canadá en los mismos términos.

Debemos destacar del acuerdo, que no sólo reglamenta el apoderamiento de aeronaves, sino también el apoderamiento de naves marítimas; b).- prevé que los delincuentes sean devueltos al país de la matrícula de la nave para ser procesados y si no es así, deberán ser procesados en el país al que arriben. Asimismo los países contratantes se obligan a devolver las naves y todos los bienes que se hayan obtenido por extorsión u otros medios ilícitos; c).- acuerdan la aplicación rigurosa de las leyes, para aquéllos nacionales, arriben al territorio de la otra parte violando las leyes de migración, sanidad, de aduana y similares; d).- se establecen atenuantes, cuando se trate de perseguidos políticos con inminente riesgo de perder la vida y que no tengan otra alternativa que la de realizar estos hechos delictivos, pero siempre y cuando no medie extorsión, ni daños a los pasajeros y tripulantes; e).- se fija una duración para el Convenio de 5 años, duración que resulta demasiado corta para

lograr verdaderos resultados; f).- el inciso 3) del artículo V del Convenio, da cierta inseguridad o in consistencia al mismo, pues establece que cualquiera de las partes puede dar por terminado el acuerdo, avisando con 6 meses de anticipación, en cualquier momento de su vigencia.

Es lamentable que debido a las tensiones políticas o económicas existentes entre ambos países, - lleven a uno de ellos en un momento de crisis, a - dar por terminado el Convenio. Es menester la crea ción de cláusulas mas severas para hacer que los - países, no rompan con esos acuerdos de una manera - tan fácil. Es deseable para lograr aminorar la rea lización de este delito, que el acuerdo entre estos países dure los cinco años establecidos y se prorro gue al concluir su período de vigencia.

F).- CONVENIO DE TOKIO "SOBRE INFRACCIONES
Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BOR
DO DE LAS AERONAVES".

El Convenio en cuestión es importante, ya - que, fué el primero que se celebró para reglamentar ciertos actos delictivos llevados a cabo a bordo de las aeronaves. Se divide en siete capítulos que - son: I).- Campo de Aplicación del Convenio; II).- - Jurisdicción; III).- Facultades del Comandante de - la Aeronave; IV).- Apoderamiento Ilícito de una aero nave; V).- Facultades y Obligaciones de los Esta - dos; VI).- Otras Disposiciones y; VII).- Disposicio

nes Finales.

Todos sus artículos son importantes, pero de sus disposiciones, destaca el párrafo 3o. del artículo 1o. en el que se considera, para los fines del Convenio, que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar, - hasta que termina el recorrido del aterrizaje. No obstante lo anterior, el párrafo 2o. del artículo 5o., considera para los fines del capítulo III, denominado "Facultades del Comandante de la Aeronave", que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas del avión después del embarque y el momento en que se abran cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso se continúan aplicando estas disposiciones, hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave, las personas y bienes de la misma.

Para los fines del presente trabajo, resulta de gran trascendencia el artículo 11 del Convenio, - el cual se encuentra encuadrado dentro del Capítulo IV denominado "Apoderamiento Ilícito de Aeronave". Este artículo 11, es el antecedente indiscutible del "Convenio de La Haya para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronave" de 14 de diciembre de 1970. Aunque no define al delito de una manera precisa, da algunos elementos de él, afirmando que es cometido por una persona a bordo (de ahí la importancia que tienen el párrafo 3o. del artículo 1o. y el párrafo 2o. del artículo 5o. del Convenio) mediante intimidación o violencia, cometiendo cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia

o ejercicio del control de la aeronave en vuelo. -
Obliga además a los Estados contratantes a tomar me
didas necesarias para que el comandante de la aereo-
nave recobre o mantenga el control de la misma. El
párrafo 2o. del propio artículo 11 del Convenio, -
obliga a los contratantes en que aterrice la aereo-
na ve a permitir la continuación del viaje a los pasa-
jeros y a la devolución de la aeronave a sus legíti-
mos dueños, garantizando así el transporte aéreo.

A pesar de que los atentados contra las aereo-
naves proliferaron gravemente después de celebrarse
el Convenio, y este el único instrumento que podría
servir como directriz para la represión de dichos -
actos, este sufrió muchos obstáculos para entrar en
vigor, ya que el artículo 21 estableció que tan -
pronto como 12 Estados depositaran sus instrumentos
de ratificación, se iniciaría su vigencia, lo cual
no se logró sino hasta el 4 de diciembre de 1969.

Es una lástima que el esfuerzo realizado pa-
ra tal efecto, no haya encontrado el suficiente apo-
yo internacional que se necesitaba para que adqui-
riera universalidad, aunque últimamente se han ido-
adhiriendo diversos países, gracias a las presiones
ejercitadas por algunas organizaciones internaciona-
les como la IATA.

C A P I T U L O V

CONVENIO DE LA HAYA PARA LA REPRESION DEL APODERAMIENTO Ilicito DE AERONAVE.

- A).- PRECEPTOS GENERALES
- B).- CONCEPTUACION DEL DELITO
- C).- SANCION DEL DELITO
- D).- OBLIGACION DE LOS ESTADOS CONTRATANTES.

A).- PRECEPTOS GENERALES

Con la representación de 77 Estados y numero os observadores como la Asociación de Transporte - Aéreo Internacional, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas, el Instituto de Transporte Aéreo, la Unión Internacional de Policía Criminal y la Unión Internacional de Aseguradores de Aviación, se firmó en La Haya, el 16 de diciembre de 1970, el Convenio de La Haya para la - Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves. - Surgió bajo la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo patrocinada por la Organización de Aviación - Civil Internacional que se reunió del 10. al 16 de diciembre de 1970.

El Convenio quedó abierto en La Haya, para - la firma de los Estados participantes en la Confe-- rencia y, el 31 de diciembre de 1970, quedó abierto para la firma de todos los Estados en Londres, Moscú y Washington. Está sujeto a la ratificación de los Estados signatarios y a adhesiones que se depositarán ante los gobiernos de EE.UU., Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la U.R.S.S. Se estableció - que entraría en vigor después de que diez de los - países participantes en la Conferencia de La Haya, - hayan depositado sus instrumentos de ratificación. Para los demás Estados, entrará en vigor 30 días des pués de haber depositado su ratificación.

En este Convenio, se da una mayor flexibili- dad al mecanismo que señala su vigencia, a fin de - lograr que entre a regular el delito lo más pronto

posible, ya que como vimos con anterioridad, el Con
venio de Tokio, no tuvo mucha suerte para adquirir
 fuerza universal, pues entró en vigor 6 años des-
 pués de su firma. El Convenio se redactó en 4 idio
mas: español, francés, inglés y ruso y se depositó
 ante la Organización de Aviación Civil Internacio--
 nal.

B).- CONCEPTUACION DEL DELITO

El Convenio no define en forma expresa el -
 apoderamiento ilícito de aeronave, solamente nos di-
 ce en su artículo lo. "comete el delito de apodera-
 miento ilícito de aeronave toda persona que, a bor-
 do de una aeronave en vuelo,

a).- ilícitamente, mediante violencia, amena-
 za 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".

En primer lugar en el Convenio no se llegó a
 una definición del delito, ya que chocaría con mu-
 chas legislaciones de los Estados contratantes y es-
 to traería como consecuencia la no ratificación del
 Convenio por parte de muchos países. Únicamente se
 estableció la denominación del delito y esta fué la

de "apoderamiento ilícito de aeronave".

Analizando el artículo 10. del Convenio encontramos los siguientes elementos:

a).- El delito lo puede realizar cualquier persona, es decir, puede ser pasajero, miembros de la tripulación o cualquier ocupante del avión.

b).- Tiene que ir a bordo de la aeronave, lo que implica que solamente las personas que van en el avión pueden realizar el delito. En este caso el Convenio no prevé que este se pueda realizar desde fuera de la aeronave. La legislación Española, en este caso se encuentra en oposición al Convenio, pues acepta que el delito puede realizarse desde fuera del avión al señalar en el artículo 40 de la Ley Penal y Procesal de Navegación aérea: "serán castigados con las penas ya señaladas:

1o.- Los que con violencia o intimidación se apoderen de la aeronave en que vuelen, o faciliten a otro su apoderamiento.

2o.- Los que desde el aire, tierra o mar, y por cualquier otro medio, provoquen la caída, pérdida, incendio, aterrizaje o amaraje de una aeronave, con el propósito de apoderarse de ella o de atentar en contra de las personas que se encuentren a bordo".

Dados los avances de la técnica moderna, se puede engañar al comandante de una aeronave y de esa manera obligarlo, mediante falsas señales desde tierra o a través, de la radio u otros medios de co

municación, para que aterrice en un territorio que se encuentre fuera del control de las autoridades y así cometer el delito.

c).- La aeronave debe ir en vuelo y en este caso para determinar cuando una aeronave se encuentra en vuelo tendríamos que recurrir a lo establecido en el artículo 30. del propio Convenio.

Expresa Enrique Mapelli (1), "En el transcurso de la elaboración del Proyecto del Convenio al que nos referimos, no faltaron opiniones que pretendían una más generosa conceptualización del delito en cuanto a su duración. Así, el Delegado del Reino Unido apoyó la propuesta de los Países Bajos de suprimir las palabras "en vuelo" en el artículo 10. El Reino Unido considera que el Convenio debía comprender no solamente los actos de apoderamiento ilícito cometidos mientras la aeronave se encuentra en vuelo, sino también cualquier acto cometido después que el delincuente haya abordado la aeronave. Acontecimientos recientes -alegaba- habían demostrado que una persona podría obtener y conservar el control de una aeronave, aún cuando esta se encontrase en tierra con sus puertas abiertas. Tales actos podrían poner en peligro la seguridad de las aeronaves, sus pasajeros y tripulación, al igual que los actos de apoderamiento ilícito cometidos mientras la aeronave se encuentre en el aire. Además -añadía- si se conservaban las palabras "en vuelo" en el Convenio, esto podría significar que cuando se

(1) Enrique Mapelli.- El Apoderamiento Ilícito de Aeronave.

intentase el apoderamiento de aeronaves mientras es ta estaba en tierra y el delincuente huyese a un Es tado parte en el Convenio antes que se iniciase un proceso en él, no sería posible en todos los casos que el Estado al que hubiese huido, pudiera enjuiciarlo o someterlo a extradición ya que tal acto no se regiría por el Convenio".

C).- SANCION DEL DELITO

De los principios del Convenio de La Haya pa ra la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aerona ve el que mayor polémica alcanzó fué el establecido en el artículo 2o, el cual establece "los Estados - contratantes se obligan a establecer para el delito penas severas". El problema principal que se pre- sentó al momento de acordar este principio fué el - de la soberanía de los Estados, no se podía regular o establecer de manera concreta una sanción que ri- giera en todos los países, pues se violaría tal so- beranía. Esto trae como consecuencia la existencia de diferentes tipos de sanciones que pueden ser pe- cuniarias, privativas de la libertad y hasta de la vida, encontrando que actos que se dan con las mis- mas características se les aplican penas diferentes, dependiendo del Estado en el que se realicen tales actos.

El artículo 2o. del Convenio, sólo obliga a los Estados a imponer sanciones severas, pero para -

lo que a unos Estados parece severo para otros no lo es. por ejemplo en Argentina se aplica al delito una sanción de reclusión de 3 a 15 años, Australia aplica desde reclusión de 7 años a pena de muerte - según la gravedad del delito, Estados Unidos lo sanciona con pena de muerte o prisión de no menos de 20 años, México aplica una pena de 5 a 20 años de prisión. Con lo anterior podemos darnos cuenta de la falta de uniformidad en cuanto a la aplicación de la pena, quizá hubiera sido más preciso y se hubiera logrado una mayor concordancia, si se hubiese establecido en el Convenio un mínimo y un máximo.

D).- OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS CONTRATANTES.

Son varias las obligaciones de los Estados contratantes, la principal de ellas es la de establecer penas severas y ya la hemos señalado en el inciso anterior por lo que nos referiremos a otras, que también revisten cierta importancia:

A).- Obligación de los Estados contratantes de detener al delincuente si se encuentra dentro de su territorio o asegurar su presencia. Esta obligación señalada en el artículo 6o. del Convenio, tiene la finalidad de que el delito no quede inmune, - cuando el delincuente sustrayéndose a la autoridad de un Estado se refugie en otro. Este principio tiene una íntima relación con la extradición y el mis-

mo artículo 6o. establece que el Estado que lleve a cabo la detención, lo hará únicamente por el período que sea necesario para lograr un procedimiento penal o la extradición. Unidas a esta obligación de detención, se encuentra la de facilitar al delincuente la comunicación con el representante del Estado de su nacionalidad más próximo y la obligación de notificar al Estado de matrícula de la aeronave, al Estado en donde tenga su oficina principal o residencia permanente una persona a la cual se da en arrendamiento una aeronave sin tripulación, al Estado de que sea nacional el detenido y a los demás Estados interesados. Esta obligación surge del principio de reciprocidad que debe existir entre los Estados de ser oídos, pues se da oportunidad al Estado de que sea nacional el delincuente de defenderlo. Por otra parte con dicha notificación indicará si se propone ejercer su jurisdicción.

B).- El Estado contratante en cuyo territorio se hallare el presunto delincuente procederá a su enjuiciamiento si no procede la extradición del mismo (artículo 7o.).

C).- Obligación de informar a la OACI, de conformidad con la legislación de cada Estado, según el artículo 11: a).- las circunstancias del delito; b).- las medidas tomadas para que el legítimo comandante recobre o mantenga su control; c).- las medidas tomadas en relación con el delincuente y, especialmente, el resultado de todo procedimiento de extradición u otro procedimiento judicial.

D).- Obligación de que cada Estado contratan

te, establezca su jurisdicción sobre el delito o so
bre cualquier acto de violencia en los casos señala
dos por el artículo 4o.: a).- si el delito se come
te a bordo de una aeronave matriculada en tal Esta
do; b).- si la aeronave, a bordo de la cual se come
te el delito, aterriza en un territorio con el pre
sunto delincuente todavía a bordo; c).- si el deli
to se comete a bordo de una aeronave dada en arren
damiento sin tripulación a una persona que en tal -
Estado tenga su oficina principal o, de no tener -
tal oficina, su residencia permanente.

C A P I T U L O V I

REGULACION DEL DELITO EN NUESTRA LEGISLACION

- A).- TIPIFICACION DEL DELITO EN EL ARTICULO 170
DEL CODIGO PENAL.
- B).- SU SANCION.
- C).- COMPETENCIA.

**A).- TIPIFICACION DEL DELITO EN EL
ARTICULO 170 DEL CODIGO PENAL.**

Aún cuando la parte última de la fracción - III, del artículo 146, del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales en materia común y para toda la República en materia federal establece - "..... las disposiciones referentes a la piratería deberán igualmente aplicarse en lo conducente a las aeronaves", considero que no es correcto invo-cacar este artículo para el apoderamiento ilícito de aeronave, porque se estaría aplicando este artículo por simple analogía, la cual está prohibida en el - párrafo 3o. del artículo 14 constitucional al decir "..... En los juicios del orden criminal queda - prohibido imponer, por simple analogía y aún por mayoría de razón, pena alguna que no esté decretada - por una ley exactamente aplicable al delito que se trata", por otra parte el artículo 170 del Código - Penal ya citado, fué adicionado por decreto de 24 - de diciembre de 1968, tipificando el apoderamiento ilícito de aeronaves. Por la importancia que reviste dicho decreto, lo transcribimos a continuación:

**CC. SECRETARIOS DE LA CAMARA DE SENADORES
DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNION.**

El Ejecutivo de mi cargo ante una nueva forma de criminalidad cometida por quienes sin derecho desvían de su ruta una aeronave o la hacen cambiar - su destino con la consiguiente intranquilidad y peligro de los que prestan el servicio y de los que -

usan ese medio de transporte, considera conveniente promover, mediante esta iniciativa, la adición al - Código Penal para el Distrito y Territorios Federales en Materia del Fuero Común y para toda la República en Materia Federal, con el fin de tutelar la seguridad en el tránsito aéreo, proteger la vida de las personas, la vía de comunicación, el medio de - transporte y el patrimonio, tanto de particulares, - como de quienes se dedican en forma comercial a - prestar tan importante servicio, estableciendo una figura delictuosa que sancione con ejemplaridad a - sus infractores.

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

D E C R E T O

ARTICULO UNICO.- Se adiciona el Código Penal para el Distrito y Territorios Federales en Materia del Fuero Común y para toda la República en Materia del Fuero Federal, con el artículo 170 Bis, siguiente:

ARTICULO 170 BIS.- Se impondrá prisión de 5 a 20 años, sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa, al que por amenazas o ejerciendo violencia, intimidación o por cualquier otro medio ilícito, hiciere desviar de su ruta una aeronave, o cambiar su destino.

T R A N S I T O R I O

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

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

Palacio Nacional, a veintiseis de noviembre_ de mil novecientos sesenta y ocho.

SUFRAGIO EFECTIVO NO REELECCION

EL PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE
LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

GUSTAVO DIAZ ORDAZ
(26 de noviembre de 1968)

El decreto transcrito, fué publicado en el -
Diario Oficial de la Federación, el martes 24 de -
diciembre de 1968 como sigue:

ARTICULO UNICO.- Se adiciona con un tercer -
párrafo el artículo 170 del Código Penal para el -
Distrito y Territorios Federales en Materia del -

Fuero Común y para toda la República en Materia del Fuero Federal como sigue:

ARTICULO 170.-

"Asimismo se impondrá prisión de 5 a 20 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 hiciera desviar de su ruta".

T R A N S I T O R I O

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

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

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

La clasificación del delito de acuerdo a la doctrina podría ser:

a).- Por la conducta del agente de acción, - porque se comete mediante una actividad positiva; - en él se viola una ley prohibitiva y en ningún momento puede ser de omisión porque este delito no - consiste en la falta de actividad jurídicamente ordenada.

b).- En cuanto al resultado es material, debido a que, a decir de Castellanos Tena (I), "los delitos materiales son aquéllos en los cuales para su integración se requiere la producción de un resultado objetivo o material".

c).- Por su duración es permanente y Sebastián Soler (2), al hacer referencia a estos delitos expresa: "Puede hablarse de delito permanente solo cuando la acción delictiva misma permite, por sus características que se la pueda prolongar voluntariamente en el tiempo, de modo que sea idénticamente violatoria del Derecho en cada uno de sus momentos". En este delito se puede considerar que hay - continuidad en la conciencia y en la acción.

d).- Por el elemento interno o culpabilidad el delito es doloso, porque el hecho típico y anti-jurídico se hace conscientemente y no puede hablarse de delito culposo en este caso, porque el delito se integra por una serie de actos que no pueden realizarse por obrar sin las cautelas o sin las precauciones exigidas, necesariamente tiene que existir -

(1).- Castellanos Tena.- Lineamientos Elementales - de Derecho Penal.

(2).- Sebastián Soler.- Derecho Penal Argentino.

la intención de realizarse el hecho delictivo.

e).- En función a su estructura es complejo, ya que, la figura jurídica se integra por dos o más infracciones dando nacimiento a otra superior en gravedad. Lo anterior no debe confundirse con el concurso de delitos que se presenta cuando un mismo sujeto ejecuta varias infracciones que figuran por separado. En el delito complejo, la ley subsume varios delitos en uno solo como sucede con el apoderamiento ilícito de aeronave, pues en él se dan: robo con violencia, amenazas, privación ilegal de libertad, tentativa de uso de explosivos y otros más. En el orden civil se causan daños y perjuicios al dueño, operador o poseedor de la aeronave.

f).- Por los sujetos que intervienen para ejecutarlo puede ser unisubjetivo o plurisubjetivo, porque su realización puede ser llevada a cabo por un sólo individuo, o bien, puede ser plurisubjetivo, cuando intervienen dos o más sujetos para su consumación.

g).- Por la forma de su persecución es de oficio, pues la autoridad está obligada a actuar, por mandato legal, con independencia de la voluntad de los ofendidos y no opera el perdón del ofendido como en los delitos que requieren de la querella necesaria.

h).- En función de la materia es Federal, de acuerdo a lo ordenado por la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación de 30 de diciembre de -- 1935.

En cuanto al bien jurídico que protege, debe mos señalar que no puede ser otro que el de la segu ridad en el transporte aéreo, debido a eso el Código Penal para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, coloca la tipificación del delito dentro del capítulo de - Ataques a las Vías de Comunicación. También el Con venio de La Haya para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronave, de 16 de diciembre de 1970, se refiere a la protección de la seguridad de la - aviación al establecer en su preámbulo, que los países contratantes celebran el Convenio considerando que tales actos "..... socaban la confianza de - los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil".

Por último debemos hacer mención a que el ar tículo 170 del Código citado establece en su párrafo 3o. "Asimismo se impondrá prisión de cinco a - veinte años sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa,....." Esos - otros delitos son aquellos que no son necesarios para el apoderamiento ilícito de aeronaves, como pueden ser las injurias, lesiones, homicidios, etc.

B).- SU SANCION

Al hacer el estudio del Convenio de La Haya para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronave, hicimos referencia a que uno de los principios vertidos en dicho Tratado, obligaban a las pares

tes contratantes a establecer "sanciones severas",- como una medida necesaria a fin de aminorar la realización de este delito. Muchos países han establecido sanciones severísimas como son la pena de muerte y la cadena perpetua. En México para fortuna de muchos, sólo se aplica la pena de muerte en algunos casos, pero casi ha sido erradicada en los Códigos Penales. La Constitución limita la aplicación de tal sanción al establecer en el artículo 23: "Queda también prohibida la pena de muerte por delitos políticos, y en cuanto a los demás sólo podrá imponerse al traidor a la Patria en guerra extranjera, al parricida, al homicida con alevosía, premeditación y ventaja, al incendiario, al plagiarlo, al salteador de caminos, al pirata y a los reos de delitos graves del orden militar".

En este artículo se señala que la pena de muerte podrá ser impuesta al pirata, pero hemos visto que el que se apodera de una aeronave ilícitamente no comete el delito de piratería y no puede aplicarse la pena capital al delito que tratamos.

Nuestra legislación penal basada en el principio de mínimos y máximos, para establecer la sanción de los delitos, ha consagrado en el artículo 170 del Código Penal citado, una penalidad que va desde los cinco años a los veinte de prisión, lo que da amplio margen al juzgador para imponer la pena de acuerdo a la gravedad y a las circunstancias en que se realizó el delito. Tendrá que tomar en cuenta los medios empleados para la comisión del delito, el daño causado, el peligro ocasionado, la educación, la edad, la conducta, los motivos que lo

impulsaron a cometer el delito, en fin todas aquellas señaladas por el artículo 52 del propio Código Penal.

La sanción podrá ser mayor de veinte años - cuando se cometan delitos que no son necesarios para realizar el apoderamiento ilícito de aeronave, - pues habrá acumulación de delitos.

C).- COMPETENCIA

El apoderamiento ilícito de aeronave, es un delito de carácter federal por mandamiento expreso de la ley, el artículo 124 constitucional establece que "las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales se entienden reservadas a los Estados". Por otra parte, el artículo 73 de la propia Constitución, faculta al Congreso de la Unión, en su fracción XXI, para definir los delitos y faltas en contra de la Federación y fijar los castigos que por ellos deban imponerse, así la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación establece en su artículo 41, que los Jueces de Distrito del Distrito Federal en Materia Penal conocerán:

1.- De los delitos del orden federal.

Son delitos del orden federal:

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

b).- Los señalados en los artículos 2o. al -
5o. del Código Penal.

i).- Los perpetrados en contra del funciona-
miento de un servicio público federal o en menosca-
bo de los bienes afectados a la satisfacción de di-
cho servicio, aunque este se encuentre descentrali-
zado o concesionado.

Es importante también conocer, cuando son -
competentes las leyes mexicanas para conocer de los
actos y delitos que se dan sobre las aeronaves, pa-
ra este efecto es necesario recurrir a la fracción
IV, del artículo 5o. del Código Penal:

Artículo 5o.- Se considerarán como ejecuta--
dos en el territorio de la República:

.....

IV.- Los cometidos a bordo de aeronaves na-
cionales o extranjeras que se encuentren en territo-
rio o en atmósfera o aguas territoriales nacionales
o extranjeras, en casos análogos a los que señala -
para buques las fracciones anteriores.

Por último el artículo 309 de la Ley de Vías
Generales de Comunicación, nos dice lo siguiente:

Artículo 309.- Se someterán a las leyes mexi-
canas:

I.- Los hechos y actos jurídicos que ocurran
a bordo de las aeronaves mexicanas durante el vuelo,
ya sea sobre territorio nacional o sobre mares no -
territoriales y aquéllos que ocurran a bordo de ae-

ronaves mexicanas durante el vuelo sobre territorio extranjero, a menos que sean de tal naturaleza que atenten contra la seguridad o el orden público del Estado extranjero subyacente;

II.- Los actos delictuosos ocurridos a bordo de cualquiera aeronave sobre territorio extranjero, cuando produzcan o se pretenda que tengan efectos - en territorio mexicano.

C A P I T U L O V I I

ASPECTOS RELACIONADOS CON EL DELITO.

- A).- PROBLEMAS DE ORDEN POLITICO Y EXTRA-
DACION.
- B).- MEDIDAS PREVENTIVAS PARA EVITAR EL -
DELITO.
- C).- INTERVENCION DE LAS AUTORIDADES.

A).- PROBLEMAS DE ORDEN POLITICO Y EX-
TRADICION.

Entre los muchos problemas que se presentan para la represión del apoderamiento ilícito de aeronave, se encuentra el aspecto político, debido a que los Estados muchas veces por llevar dentro de sus regímenes instituciones completamente diferentes o doctrinas antagónicas consideran que el delito se ha realizado, debido a un inminente temor a perder la libertad o la vida, por sus actividades políticas. Al enfrentarnos a este problema debemos destacar también, que se ha tratado de definir lo que es un delito político y los autores que pretenden definirlo siempre caen en la posición política que defienden. Se dice que la delincuencia política es nacional y por eso esa conducta delictiva en un determinado país, puede dejar de serlo en otro.- Los móviles políticos que originan el delito en cuestión puede dar lugar a que quede inmune el sujeto que lo comete y esto dependerá de cada Estado. - El Congreso Internacional celebrado en Roma, en 1970, por el Instituto Internacional de Estudios Jurídicos, reconoció que la mayor parte de los apoderamientos ilícitos de aeronaves tienen como móvil circunstancias políticas, por lo que resultaba necesario determinar las responsabilidades penales de una manera objetiva, limitándose al asilo político y considerar como criminales los hechos y actos de piratería.

Por otra parte, en algunas legislaciones como la Cubana se establece en la Ley No. 1226, Sobre

el Desvío de Aviones o Naves Marítimas:

"Artículo 50.- El Estado Cubano, en ejercicio de su soberanía se reserva la prerrogativa de otorgar el derecho de asilo, cuando lo estimare justificado, a aquéllas personas que, por motivos de orden político, arriben a nuestro país habiéndose visto en la necesidad de utilizar esta vía extrema para eludir un real peligro de muerte o grave presión.

Estos problemas de carácter político, se encuentran estrechamente ligados a la extradición. Para Jiménez de Asua "la extradición es la entrega del acusado o del condenado, para juzgarlo o ejecutar la pena, mediante petición del Estado donde el delito perpetróse, hecha por aquél país en que buscó refugio". Algunos otros autores definen a la extradición como el acto por el cual un gobierno entrega un individuo refugiado en su territorio al gobierno de otro país que lo reclama por algún delito, para que sea juzgado.

Existen dos clases de extradición que son la activa y la pasiva. La primera es la solicitud de un Estado a otro pidiéndole la entrega de un delincuente; la pasiva consiste en la entrega que hace del delincuente el Estado requerido.

Conforme al artículo 15 de nuestra Carta Fundamental, no es posible la extradición de reos políticos o de aquellos delincuentes del orden común que hayan tenido en el país en donde delinquieron la condición de esclavos. México ha celebrado tra-

tados de extradición con muchos Estados y entre los principios básicos que los rigen podemos citar los siguientes: 1).- Que se trate de delitos del orden común, en sentido amplio (cabén también los federales); 2).- que sean punibles en ambos Estados; 3).- que tengan señalada una pena de prisión mayor de un año; 4).- que se persigan de oficio; 5).- que no haya prescrito la acción para perseguirlos; 6).- que los delincuentes no sean esclavos; 7).- que los delincuentes no se reputen como delincuentes políticos.

En cuanto al apoderamiento ilícito de aeronave, la extradición se encuentra reglamentada por el Convenio de La Haya en los artículos 7 y 8, cuyos principios básicos son: a).- si no procede la extradición en determinado Estado, este someterá el caso a sus autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento; b).- el delito se considerará incluido entre los que den lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados contratantes; c).- los Estados contratantes incluirán el delito como de extradición en los tratados que al respecto celebren en el futuro; d).- se podrá considerar el Convenio de La Haya, como la base jurídica necesaria para la extradición referente al delito entre Estados, que no hayan celebrado tratado de extradición; e).- a los fines de extradición entre Estados contratantes, se considerará que el delito se ha cometido no sólo en el lugar donde ocurrió, sino también en los Estados obligados a establecer su jurisdicción.

B).- MEDIDAS PREVENTIVAS PARA EVITAR EL
DELITO.

El constante crecimiento de la aviación, el éxito que ha tenido como un medio de transporte rápido y eficaz, la necesidad de aprovechar el tiempo al máximo como consecuencia de la agitada vida de nuestras ciudades, los avances técnicos logrados en la aviación y la creación de grandes aviones con capacidad hasta de 360 pasajeros, ha traído como consecuencia innegable una gran afluencia de pasajeros en los aeropuertos de las grandes ciudades, los cuales las más de las veces, se han visto envueltos ante el problema de lograr un servicio rápido y eficaz. Imaginémonos ante el pequeño mostrador de una compañía aérea a más de mil pasajeros, que representan el total de 3 Jumbos Jets llenos, dispuestos a esperar a que les toque su turno para poder documentarse. Obviamente nos vamos a encontrar con demoras en la salida de los aviones por el exceso de pasaje los pasajeros tendrán que llegar cuando menos con una hora y media de anticipación a su salida, las compañías aéreas tendrán que hacer un gran desplazamiento de personal para lograr una documentación más rápida. Esto hace cada vez menos rápida la aviación, pues el tiempo que se gana durante el vuelo se pierde durante la documentación, por eso es que el Anexo 9, del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, está dirigido a dar facilidades al transporte aéreo internacional, suprimiendo los obstáculos que se oponen al paso libre de las aeronaves, sus pasajeros, tripulaciones, equipaje, carga y correo, a través de las fronteras internacionales.

les. Así el Consejo y el Departamento de Facilitación tienen varios objetivos, entre ellos destacan: a).- eliminar la presentación de documentación que no sea necesaria; b).- simplificar y normalizar los formularios existentes; c).- prestación de servicios mínimos en los aeropuertos; y d).- simplificación de las formalidades aduaneras y de despacho. Si por ejemplo en un vuelo transoceánico de 6 horas las formalidades de aduana, inmigración, sanidad, requieren una hora al iniciarse el viaje y otra al terminar, la duración total del viaje aumenta en un 33%. Ante estos problemas se han visto las compañías aéreas al tratar de encontrar una solución a la seguridad de las aeronaves, ya que, las medidas que se tomen para ello, tendrán que ser lo más simple posible, pero también las más eficaces.

Algunos autores se pronuncian por la inclusión en los boletos de pasaje de una cláusula especificando que el pasajero deberá someterse a medidas de seguridad, entre otras que se han propuesto encontramos: a).- el evitar la desmesurada publicidad de los medios informativos, acerca de los apoderamientos ilícitos de aeronaves, pues muchas veces convierten en héroes a los delincuentes; b).- el ofrecimiento de recompensas a quien proporcione datos cuando tenga conocimiento de que se pretende realizar el delito; c).- registros personales de los pasajeros y las cosas antes de ser admitidos al embarque, medida que ha sido tomada en muchos países del mundo y que desgraciadamente en México solo se hace esporádicamente; d).- utilización de medios electrónicos, radiográficos, electroquímicos, etc., para la detección de objetos introducidos en la ae-

ronave para provocar el ilícito penal; e).- seguridad en la cabina de mando; f).- uso de televisión - mediante la instalación de circuitos cerrados en - las aeronaves; g).- guardias especialmente entrenados que viajen a bordo de las aeronaves; h).- solo_ permitir el acceso a las aeronaves al personal que se identifique plenamente, etc.

Consideramos importante transcribir las reco-
mendaciones a que se llegaron para la prevención -
del delito en la Octava Conferencia del Departamen-
to de Facilitación, celebrada en Dubrovnik, del 6_
al 22 de marzo de 1973.(1)

RECOMENDACION Núm. B-12

"SE RECOMIENDA QUE:

A fin de garantizar que se pongan en prácti-
ca las medidas de seguridad estimadas esenciales pa-
ra evitar la interferencia ilícita en la aviación -
civil, en la forma mas rápida posible y de manera -
que se causen los mínimos inconvenientes o demoras_
a la aviación civil internacional, debería existir_
una estrecha coordinación, adaptada a las circuns-
tancias, entre los programas de facilitación y de -
seguridad y, a tal fin, algunos miembros de los co-
mités de facilitación deberían ser al mismo tiempo_
miembros de los Comités de seguridad".

RECOMENDACION Núm. A-34

"Enmiédese el actual párrafo 9.2 para que -

(1) OACI.- DEPARTAMENTO DE FACILITACION.- Informe -
de la Octava Conferencia. Dubrovnik 6-22 de mar-
zo de 1973.

diga:

9.2 Método recomendado.- La tenencia de armas a bordo de las aeronaves por los agentes del mantenimiento o del orden público u otras personas autorizadas estará regida por las leyes de los Estados involucrados. La tenencia de armas en otros casos debería permitirse únicamente cuando dichas armas hayan sido inspeccionadas por los agentes autorizados del explotador o por el oficial de seguridad con el fin de determinar que no están cargadas, en su caso, y aún así solamente cuando los agentes autorizados del explotador o el oficial de seguridad las coloquen en un lugar inaccesible a los pasajeros".

RECOMENDACION Núm. B-13

"SE RECOMIENDA QUE:

a) Los explotadores de líneas aéreas consideren seriamente la eliminación del uso de documentos separados para subir a bordo y confíen, para este fin en el billete del pasajero o en la envoltura del billete; si algunos explotadores, debido a sus procedimientos de atención a los pasajeros, no pueden abolir los pases para subir a bordo, estos debieran guardarse en un lugar inaccesible al público y a las personas no autorizadas".

RECOMENDACION Núm. B-15

"Se recomienda que:

Cuando se ofrezcan a la venta artículos libres de derechos a los pasajeros que salgan en vuelos internacionales, se insta a los Estados Contratantes para que, en colaboración con los explotadores de líneas aéreas y las autoridades aeroportuarias, preparen procedimientos para impedir la introducción de armas o artefactos explosivos a bordo de una aeronave, en los paquetes que contengan los susodichos artículos libres de derechos".

En cuanto a las medidas que recomienda la IATA, encontramos la siguiente tomada del manual "FACILITACION POLICY MANUAL", editado en 1971:

"Los arreglos de seguridad para el tráfico de pasajeros en esencia consistirán en apropiados arreglos para la fluidez del tráfico, que impidan el acceso sin autorización a las áreas de salida internacional y a las áreas entre la aeronave y el edificio terminal. Tales arreglos permitirán la abolición del trámite de aduana así como el mani-fiesto de pasajeros, las tarjetas de entrada y salida que entre algunos países son usadas para asegurar que todos los pasajeros de un determinado vuelo o que todos los pasajeros llegados de un vuelo pasen a través de los puntos de control. Sin embargo el uso de formalidades puede reducirse por la efectividad de medidas para impedir el acceso a las aeronaves o a la negativa de entrada dentro del país; el objetivo puede mejorarse, por medio de vigilancia física de las áreas entre la aeronave y la terminal y la terminal y los movimientos de los pasajeros dentro de ella".

Entre las medidas tomadas en México, para la prevención del delito, podemos afirmar que estas - son muy precarias, aún cuando existe un Comité de - Seguridad, sin embargo es importante incluir una co - municación enviada por el Director de Aeronáutica - Civil al Comité de Gerentes, el 19 de febrero de - 1974:

"El Director de Aeronáutica Civil informa lo siguiente con relación a terroristas en los aero--- puertos:

Parece existir una nueva táctica terrorista, el procedimiento anterior de los secuestradores de abordar como pasajeros los expone al peligro de ser detenidos por las autoridades del aeropuerto catean do a los mismos en busca de armas o explosivos. Por lo anterior los terroristas planean tomar rehenes - antes de abordar el vuelo seleccionado.

Los terroristas pueden tomar sus rehenes de los camiones usados por las aerolíneas o de cual- - quier otro vehículo que transporte dichos pasajeros a sus respectivos aviones.

Aunque las autoridades no han podido confir- mar estos cambios de táctica los servicios de segu- ridad deben de tomar en cuenta esta posibilidad. - Por lo mismo anteriormente expuesto, debería de lle - varse a cabo un sistema más estricto de control en estas áreas del aeropuerto.

El Director de Seguridad clasifica lo ante-- rior como B2, que indica que dicha información es -

de fuentes fidedignas y que debe tomarse como verdadera y efectiva".

C).- INTERVENCION DE LAS AUTORIDADES

De acuerdo al Convenio de La Haya citado, - cuando la aeronave se encuentra en tierra con sus - motores parados y sin que el comandante se haya hecho cargo de la misma, serán las autoridades de tierra, las encargadas de preservar el orden y garantizar la seguridad de la aeronave, pasajeros y sus cosas, pero cuando la aeronave se encuentra en vuelo el ejercicio de la autoridad será por parte del comandante. Ahora bien, queda aclarar qué autoridades, qué leyes y qué tribunales son competentes una vez que el delito ha sido realizado.

El convenio de Tokio de 1963, declara en su artículo 3o., que "el Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo", sin embargo este principio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales, lo que supone que cada Estado puede establecer sus propios sistemas.

El artículo 4o. del Convenio de La Haya, dice que cada Estado tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre el delito, si se comete a bordo de una aeronave matriculada en -

tal Estado, si la aeronave en la que se comete el delito aterriza en su territorio con el presunto delincente y 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.

Esto nos da un sistema mucho más rígido y hace posible la sanción del delito, pues a diferencia del Convenio de Tokio, que establece simplemente normas de competencia, el de La Haya obliga a que se ejerza dicha competencia.

En cuanto a la competencia del comandante de la aeronave serán las consagradas en el Convenio de Tokio. En todo caso el comandante deberá dettomar las medidas necesarias para lograr la captura del delincuente a su arribo al aeropuerto al que debe llegar, pues la regulación de las facultades del comandante ante tales hechos, es necesaria y debe de hacerse lo más minuciosamente posible a nivel internacional. En él deberán de delimitarse también sus facultades estableciendo cuando termina su autoridad, para evitar conflictos entre las propias autoridades.

El ejercicio de la autoridad ante un hecho delictivo que ocurre a bordo de un avión en vuelo, debe de estudiarse detenidamente, puesto que el comandante puede recibir órdenes por radio de las autoridades terrestres, pero él es el que conoce y se da cuenta de la peligrosidad del delincuente y los

efectos que puede causar una orden desde tierra; en todo caso debe buscarse la seguridad de las vidas - de los pasajeros.

CONCLUSIONES

C O N C L U S I O N E S

- 1.- El delito que hemos venido estudiando debe denominarse APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVE, tal y como lo hace el Convenio de Tokio, Sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos Abordo de las Aeronaves y el Convenio de La Haya celebrado en diciembre de 1970 para la represión del mismo debiéndose deshechar cualquier otra denominación.
- 2.- EL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVE, es un delito eminentemente internacional y aeronáutico que atenta en contra de la libre comunicación de los pueblos.
- 3.- El bien jurídico protegido en el Apoderamiento Ilícito de Aeronave, es la seguridad de la aviación civil internacional y la libre comunicación entre los pueblos.
- 4.- Del estudio de las legislaciones de los diferentes Estados que tratan el delito, concluimos que existe una grave preocupación por erradicar este ilícito penal, ya que, menoscaba la confianza que los pueblos han depositado en el transporte aéreo.
- 5.- En cuanto a la imposición de las penas, aún cuando el artículo 2 del Convenio de La Haya para el Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, establece que los Estados Contratantes deben imponer sanciones severas no hay uniformidad al res

pecto, en virtud de que cada país en uso de su soberanía impone la sanción que considera apropiada, de tal forma que se presentan diferencias, pues lo que para unos es severo para otros no lo es.

- 6.- Los organismos de carácter internacional públicos y privados que se encuentran vinculados, de una o de otra manera, a la actividad aviatoria han unido sus esfuerzos para la creación de instrumentos jurídicos internacionales que reglamenten y erradiquen dicho delito.
- 7.- El delito debe regirse en el ámbito internacional, por el Convenio de La Haya para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves de diciembre de 1970, y todos los Estados Contratantes deben cooperar para su cumplimiento.
- 8.- En el ámbito nacional debe considerarse como un delito de carácter federal y debe de aplicarse el artículo 170 del Código Penal y para toda la República en Materia Federal, descartándose por completo la aplicación del artículo 146 del mismo Código, que se refiere a la piratería.
- 9.- El delito debe ser considerado dentro de los delitos sujetos a extradición y deberá incluirse en todos los tratados de extradición existentes y en los que se celebren en el futuro.
- 10.- Las medidas de seguridad que se tomen en los aeropuertos y en las propias aeronaves para prevenir el delito, deberán de ser lo más eficientes

y sencillos posible, a fin de no afectar el transporte aéreo internacional, debiéndose unir los esfuerzos de los gobiernos de los Estados, de las compañías aéreas y de los organismos especializados.

11.- Los problemas políticos que surgen alrededor de este delito cuando se realiza, deja en ocasiones impunes a los delincuentes, debido a que en consideración a determinadas ideologías políticas, algunos países lejos de castigar a los sujetos activos del mismo, les brindan asi lo político. Es importante que cuando se realicen estos delitos, los Estados cooperen entre sí extraditando a los delincuentes, basándose en un estricto apego a la ley, diferenciándolos de aquellos que realmente pueden con siderarse como delincuentes políticos.

12.- Por último consideramos que las buenas intenciones de algunos organismos internacionales, así como la de algunos tratadistas, que han lo grado reglamentar este delito a nivel internacional, sólo podrá llevarse a la práctica cuando todos los estados contratantes, conscientes de evitar la delincuencia internacional, coope ren más estrechamente dejando a un lado sus di ferencias políticas y económicas y en base a una solidaridad internacional, lleguen a lograr un orden justo para todos los pueblos del mundo.

BIBLIOGRAFIA

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

- 1.- Puig Peña Federico "Derecho Penal"
- 2.- José L. Azcárraga "Derecho Internacional Marítimo".
- 3.- Enrique Mapelli "El Apoderamiento Ilícito de Aeronave".
- 4.- Ramón A. Alfonso "Piratería Aérea".
- 5.- Mario Folchi "Los Delitos Aeronáuticos".
- 6.- Francisco U. Espada "Convenios Internacionales de Derecho Aéreo - Suscritos por Guatemala".
- 7.- Fernando Castellanos "Lineamientos Elementales de Derecho Penal".
- 8.- Sebastián Soler "Derecho Penal Argentino".
- 9.- Alberto G. Arce "Derecho Internacional Privado".
- 10.- OACI "Informe del Subcomité del Comité Jurídico Sobre el Secuestro de Aeronaves".

- 11.- OACI "Departamento de Facilitación. Informe de la Octava Conferencia. Dubrovnik.
- 12.- IATA "Facilitation Policy Manual".

LEYES CONSULTADAS

- 1.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- 2.- Ley de Vías Generales de Comunicación.
- 3.- Código Penal para el Distrito y Territorios Federales en Materia Común y para Toda la República en Materia Federal.
- 4.- Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación.
- 5.- Convenio de Tokio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves.
- 6.- Convenio de La Haya para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves.
- 7.- Convenio de Montreal para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil.