

16-2-

UNIVERSIDAD NACIONAL DE MEXICO  
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES

---

# ALGUNAS CUESTIONES DE DERECHO AEREO

Los delitos cometidos a bordo de aeronaves según el derecho positivo penal mexicano. Crítica. Conclusiones. Recomendaciones de la séptima conferencia internacional panamericana de Montevideo respecto de los delitos cometidos a bordo de aeronaves. Crítica. Conclusiones.

TESIS que para obtener el título de licenciado en Derecho, presenta a la consideración del H. Jurado, el alumno Ciro R. de la Garza Treviño

MEXICO, D. F. MAYO DE MCMXXXV



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



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

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

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

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

*Con inmenso cariño a mis padres, señor*

*Dn. Santos de la Garza*

*y señora*

*Otilia Treviño de de la Garza*

DIRECTO



*Con reconocimiento a mi hermano, el*  
***Dr. Dn. Lorenzo de la Garza Treviño***  
*a cuyo esfuerzo, en mucho, debo mi carrera*

*Con especial afecto a mis hermanos:*  
***Arturo, Marina, Lola, Pepe***

*Con respeto a mis queridos maestros:*

*Lic. Manuel J. Sierra*

*Lic. Emilio Pardo Aspe*

## A MANERA DE PROLOGO

H. JURADO:

Nada nuevo traigo para ustedes, viejos Maestros en la Ciencia del Derecho, este trabajo, bien modesto por cierto, sólo aspira contribuir, dentro de mis escasos conocimientos de la materia, a aclarar algunos puntos de vista que aún parecen oscuros en el Derecho Aéreo, que, por nuevo casi no ha sido objeto de estudio en nuestro país, y cabe apuntar que, aunque ya el Poder Constituyente y el Legislador Ordinario se ocupan de él (aparecen citándolo el artículo 30 de la Constitución General reformado por Decreto del 10 de enero de 1934 publicado en el "Diario Oficial" de la Federación, del 18 de enero del mismo año; el Código Penal, de 17 de septiembre de 1931; la Ley de Vías Generales de Comunicaciones, del 10 de septiembre de 1932, y, la Ley de Nacionalización y Naturalización, del 20 de enero de 1934), todo es reciente y por la premura con que la Legislación ha sido hecha, deja aún mucho que desear.

Cabe explicar que, precisamente por ser una novedad, apenas si ha sido objeto de estudio por nuestros Juristas; pero, siendo la rama del Derecho que nos ocupa de posibilidades insospechadas (*ubi societas ubi jus*), es necesario ir ahondando su estudio.

Debo decir también que, aunque el punto de fondo sobre que esta tesis versará, es: Sobre los delitos cometidos a bordo de aeronaves (nacionales y extranjeras sin desprenderse y en vuelo, públicas y privadas), y sobre las Recomendaciones sugeridas por la Séptima Conferencia Internacional Panamericana de Montevideo, por motivos de método, así como por las razones que he dejado apuntadas, haré un poco de historia de la Aviación, refiriéndome también a algunos aspectos del Derecho Aéreo en general.

Explicado lo anterior, sólo me queda, señores miembros del H. Jurado, una cosa que pedir: benevolencia.

C. R. G.

# SUMARIO

---

**ALGUNAS CUESTIONES DE DERECHO AEREO Y LOS DELITOS COMETIDOS A BORDO DE AERONAVES, SEGUN EL DERECHO POSITIVO PENAL MEXICANO. CRITICA. CONCLUSIONES. RECOMENDACIONES DE LA SEPTIMA CONFERENCIA INTERNACIONAL PANAMERICANA DE MONTEVIDEO, RESPECTO DE LOS DELITOS COMETIDOS A BORDO DE AERONAVES. CRITICA. CONCLUSIONES.**

## CAPITULO I

I. Breve reseña histórica: a) De la aeronáutica. b) De la aviación. c) Del Derecho Aéreo.

## CAPITULO II

II. Breve reseña histórica: a) De la aeronáutica en México. b) De la aviación en México. c) Del Derecho Aéreo Mexicano.

## CAPITULO III

III. Soberanía en general. Conceptos de propiedad del espacio y de soberanía sobre el espacio aéreo. Aeronaves. Circulación.

## CAPITULO IV

IV. Transportes: a) Responsabilidad y obligación del Porteador en relación con las personas y cosas transportadas. b) Responsabilidad del Porteador en caso de accidente por daños a personas o cosas en tierra.

**CAPITULO V****V. Guerra Aérea.****CAPITULO VI****VI. Actos y hechos ejecutados a bordo de aeronaves.****CAPITULO VII****VII. Régimen jurídico de los actos y hechos de carácter civil o patrimonial a bordo de aeronaves.****CAPITULO VIII****VIII. Régimen jurídico de los hechos delictuosos cometidos a bordo de aeronaves. Teorías respecto de los mismos: a) Bandera. b) País subyacente. c) Primer aterrizaje.****CAPITULO IX****IX. Código Penal del Distrito y Territorios Federales en materia común y para toda la República en el fuero federal, del 17 de septiembre de 1931. ¿Cuál teoría acepta? Crítica. Conclusiones.****CAPITULO X****X. La Séptima Conferencia Internacional Panamericana de Montevideo y los delitos cometidos a bordo de aeronaves: a) Recomendaciones. b) Crítica. c) Conclusiones.**

## CAPITULO I

- I. BREVE RESEÑA HISTORICA: a) DE LA AERONAUTICA. b) DE LA AVIACION. c) DEL DERECHO AEREO**

---

Cuenta la Mitología Griega de Icaro, hijo de Dédalo, (arquitecto este último que construyó el Laberinto de Creta, donde lo encerró el Rey Minos juntamente con su hijo) que, habiendo escapado del dicho Laberinto volando con alas hechas de pluma de ave pegadas con cera, aquél se acercó tanto al Sol, desoyendo los prudentes consejos de su padre que, derretido el pegamento, se precipitó al Mar Egeo. Esta leyenda prueba que la idea de elevarse en los aires no fué ajena a los antiguos y que los hombres de todos los tiempos se han ocupado de la conquista del aire. Nihil novum sub-soli.

La humanidad, en su constante afán de progreso y civilización, ha realizado con creces el magnífico pensamiento griego.

#### a) AERONAUTICA

El deseo de volar es tan viejo como el mundo. En efecto, ya 400 años antes de Jesucristo Archita de Taranti, amigo y contemporáneo de Platón, considerado como el precursor de la aviación, hizo investigaciones tratando de explicarse los problemas que encierra la acción mecánica de volar, inventando una especie de papete que podía sostenerse en los aires. Aristóteles, 384-322, antes de Jesucristo, en su obra "La Storia del Volo Degli Animal", Libro Segundo, resume en pocas palabras el movimiento de las alas y el servicio que presta la cola a las aves como timón para orientarse en el vuelo.

Oliverio Malmesbury, en 1050 atóse una especie de alas a los

brazos y pies, dejándose caer de una torre de 120 metros de altura, rompiéndose el cráneo.

Leonardo de Vinci, en 1460 hizo estudios profundos sobre el vuelo de las aves; el centro de gravedad de las mismas, resistencia de su área y las distintas direcciones de los vientos, creando principios que aún se aprovechan por la aviación contemporánea.

Fué al final del Siglo XVIII en que dos inventores franceses, los hermanos Montgolfier (José y Estéban), crearon la aerostación, es decir, la manera de elevarse en la atmósfera por medio de aparatos más ligeros que el aire o aeróstatos, verificando la primera ascensión en globo el 5 de junio de 1783. Se cuenta que, estando presente Benjamín Franklin en una ascensión de aeróstato, alguien le preguntó: "¿Para qué pueden servir los globos? A lo que replicó: ¿Para qué sirve un niño recién nacido?"

A partir de esa fecha, se ha buscado por sabios e ingenieros la manera de resolver el problema de la navegación aérea.

Un siglo más tarde, es decir, en 1884, el Capitán francés Charles Renard construyó el primer dirigible práctico, "El Francia", y que pudo ser controlado hasta volver a su punto de partida, después de un viaje al rededor de París, el 23 de septiembre de 1885.

En 1901, el brasilero Santos Dumont, en un dirigible al que se adaptó un motor de explosión, dió una vuelta a la Torre Eiffel.

En 1909, el Oficial alemán Conde Zeppelin inventó un nuevo tipo de dirigible rígido, logrando un viaje de 1000 kilómetros en 38 horas (entre el 2 y 6 de julio del año citado).

## b) AVIACION

Más asombroso ha sido aún el progreso de la aviación, es decir, el vuelo imitando a las aves, con aparatos más pesados que el aire.

El primer avión que logró elevarse fué construído por el Ingeniero francés Clement Ader, logrando el 14 de octubre de 1897 en el Campo de Satory, volar 300 metros.

Posteriormente, en 1904, dos norteamericanos, los hermanos Wright (Orvile y Wilbur), hicieron pruebas bastante satisfactorias, logrando volar varios kilómetros a una velocidad de 60 a 65 kilómetros por hora.

El 31 de octubre de 1908, el francés Bleriot realizó un viaje aéreo de 28 kilómetros (Beauce-Touty-Artenay-Beauce), tomando dos veces tierra y volviendo a elevarse hasta regresar al mismo punto de partida. El 25 de julio de 1909 el mismo aviador logró atravesar el Canal de la Mancha de Calé a Dóver.

En 1910, el peruano Chávez se elevó a 2,000 metros, pasando los Alpes sobre el Simplón y pereciendo trágicamente a su llegada.

Fue la Guerra Europea, 1914-1918, la que trajo como consecuencia un progreso casi fantástico en la aviación, y hasta después del conflicto cuando comenzó a utilizarse para el transporte de pasajeros, correspondencia y mercaderías.

Por último, el 20 de mayo de 1927, el aviador norteamericano Carlos A. Lindbergh logró un viaje sin escalas (New York-París), atravesando el Atlántico.

Desde entonces a la fecha los viajes de esa naturaleza no constituyen una novedad, pues basta recordar el de Eekener, el de Koehl y Hunefeld, el de Baldonell (recorrió 3,500 kilómetros en 36 horas); el de Costes y Le Brix volando (París-New York-Tokio-París), es decir, 60,000 kilómetros en 347 horas de vuelo y 14 etapas; el de Hinker volando 17,700 kilómetros en 134 horas; el de Ferrarin y Del Prete, quienes en un vuelo sin escalas lograron ir de Roma a Brasil, recorriendo 17,000 kilómetros y, por último, del que aún tenemos muchos recuerdos, el de los malogrados aviadores iberos Barberán y Cóllar, que cayeron ya para terminar su viaje en el Golfo de México.

Actualmente, hay vuelos sistemáticos entre todas las capitales de Europa y de América, entre Europa y América, tanto de correspondencia como de pasajeros.

En nuestros días y a manera de ilustración, se han conseguido los records siguientes:

En 1927, el aviador italiano Bernardi obtuvo con un avión Macchi M. 53, motor Fiat 1000 H. P., una velocidad media de 512 kilómetros por hora y máxima de 560. El record de altura lo obtuvo en diciembre del mismo año el piloto italiano Renato Donatti, quien con un avión "A. C. 3" logró ascender a 11,821 metros. Algunos datos estadísticos que demuestran el desarrollo de la aviación en los diversos países, son los siguientes:

### Alemania

Alemania, según el tratado de Versalles y que en los días que escribo esta tesis ha sido denunciado por el Canciller Hitler, no puede tener aviación militar.

Las principales Compañías de Navegación Aérea alemanas lo eran la Deutscher y Lloyd y la Junkers y de una competencia a muerte, entre ambas nació la Deutscher Lufthansa, con un capital de 25,000,000 de marcos, habiendo además en ese país 23 pequeñas compañías que se dedican a esta actividad. La Lufthansa recibe del Reich en calidad de subvención 2 marcos por kilómetro recorrido. En 1927 toda la aviación comercial alemana recorría 60,000 kilómetros diarios, con una regularidad de 97% en 90 de sus líneas. La misma Compañía recibía de Municipios alemanes el año citado, en calidad de subvención, la cantidad de 3,244,000 marcos.

El año de 1927, la Lufthansa registró los datos siguientes:

| Horas de vuelo | Kilómetros recorridos | Pasajeros transportados | Kilos de correspondencia transportados | Flete transportado                      |
|----------------|-----------------------|-------------------------|--|---|
| 42,341         | 9,208,029             | 102,681                 | 479,816                                | Mercancías 641,186<br>Equipajes 821,921 |
|                |                       |                         |  | <u>Total</u> 1,463,107                  |

El Aeropuerto de Berlín, Tempelhof, registró él solo el año a que nos hemos referido, los datos siguientes:

| Salidas y llegadas de aviones | Pasajeros que llegaron o salieron | Mercancías embarcadas o desembarcadas |
|-------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|
| 5,340                         | 15,530                            | 349,894 kilos.                        |

### Francia

En Francia, son 4 las principales Compañías de Navegación Aérea, a saber: Societé Générale des Transportes Aériens, L'Union, La Cidna y Compagnie Générale Aero-Postal.

La más importante es la Compañía Internacional de Navegación Aérea "C. I. D. N. A., S. A.", con un capital de 8.500,000 francos.

Sus vuelos el año de 27 se hacían con un 92% de seguridad.

El año de 28, la Cidna recibió, por concepto de subvención, la cantidad de 28.103,000 francos, como sigue: el Estado Francés, 23,000,000; Checoslovaquia, 3,000,000; Polonia, 400,000; Rumania, 1.258,000; Yugoslavia, 445,000.

En el mismo año registró los datos siguientes:

| Kilómetros recorridos | Mercancías transportadas | Vuelos interrumpidos |
|-----------------------|--------------------------|----------------------|
| 1.858,659             | 366,896 kilos            | 7.30%                |

Sólo el Aeropuerto de París, Le Burget, registró el año de 27 los siguientes datos:

| Partidas y llegadas de aerona-<br>ves | Pasajeros embarcados, desembarcados o transportados | Kilos de mercancías embarcadas o desembarcadas | Kilos de correspondencia embarcada o des-<br>embarcada |
|---------------------------------------|---|--|--|
| 12,744                                | 28,081  | 840,400  | 12,550   |

### Italia

Operan en Italia 6 Compañías de Navegación Aérea con un capital de 43.500,000 liras.

Las mismas reciben del Estado Italiano como subvención la cantidad de 15.440,000 liras.

Las mismas Compañías registraron en 1927 los datos siguientes:

| Kilómetros recorridos | Pasajeros Transportados | Kilos de correspondencia transportados | Kilos de equipajes transportados | Kilos de mercancías transportadas |
|-----------------------|-------------------------|--|----------------------------------|-----------------------------------|
| 1.327,656             | 9767                    | 12,517                                 | 102,332                          | 37,488                            |

El Estado Español consignó en su Presupuesto del año de 1928, para subvención a las Compañías de Transportes Aéreos, la cantidad de 1.500.000 pesetas.

### México

El artículo 459 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, literalmente dice:

“Artículo 459. El Gobierno Federal otorgará subvenciones para impulsar la explotación de líneas de navegación aérea a las compañías concesionarias constituídas en forma de cooperativa y a aquellas cuyo presidente y dos terceras partes de su Consejo de Administración sean mexicanos”.

En el país, en el plazo correspondiente al primer semestre de 1934, la aeronavegación civil arroja los datos siguientes:

## SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS

## DEPARTAMENTO DE COMUNICACIONES AEREAS.

Cuadro que manifiesta las actividades de la Aviación Civil en el país durante el primer semestre del año de 1934

| COMPAÑIAS   | Kilómetros recorridos | Tiempo Volado |           | Pasajeros Transportados | Kilogramos de correspondencia transportados | Kilogramos de mercancías transportadas | Kilogramos de Equipaje transportados | Número de Vuelos |
|---|-----------------------|---------------|-----------|-------------------------|---|--|--------------------------------------|------------------|
|   |                       | Horas         | Minut     |                         |   |  |                                      |                  |
| Cia. Mexicana de Aviación, S. A.<br><i>(Seis meses)</i>                 | 825,035               | 4,549         | 19        | 7,985                   | 20,019                                      | 44,669                                 | 142,407                              | 984              |
| Cia. Aerovías Centrales, S. A.<br><i>(Seis meses)</i>                   | 772,062               | 3,843         | 28        | 3,692                   | 4,836                                       | 11,660                                 | 48,787                               | 777              |
| Pan American Airways Inc.<br><i>(Seis meses)</i>                        | 31,200                | 236           | 37        | 74                      | 114   | 537                                    | 915                                  | 104              |
| Líneas Aéreas Occidentales, S. A.<br><i>(Seis meses)</i>                | 306,096               | 1,221         | —         | 600                     | 2,683                                       | 339                                    | 6,936                                | 156              |
| Cia. de Transportes Aéreos de Chiapas S. A.<br><i>(Seis meses)</i>      | 160,191               | 959           | 13        | 1,727                   | <i>no lleva</i>                             | 508,250                                | 19,370                               | 1,913            |
| Cia. Aeronáutica del Sur, S. A.<br><i>(Seis meses)</i>                  | 97,964                | 689           | 33        | 2,475                   | 1,331                                       | 3,156                                  | 29,341                               | 177              |
| Transportes Aéreos Mexicanos, S. A.<br><i>(Seis meses)</i>              | 42,228                | 279           | 15        | 446                     | 2,212                                       | 4,332                                  | 3,429                                | 154              |
| Francisco T. Moncilla<br><i>(Seis meses)</i>                            | 36,738                | 236           | 52        | 373                     | 5,137                                       | 4,772                                  | 3,946                                | 118              |
| Daniel P. Font<br><i>(Seis meses)</i>                                   | 37,038                | 236           | 30        | 681                     | 6,575                                       | 751                                    | 1,450                                | 84               |
| Comunicaciones Aereas de Veracruz, S. A.<br><i>(Seis meses)</i>         | 14,222                | 103           | 48        | 459                     | <i>no lleva</i>                             | —                                      | —                                    | 202              |
| Margarita Valdez Peza<br><i>(10 mes)</i>                                | 4,503                 | 29            | 35        | 51                      | "   | —                                      | —                                    | 28               |
| San Luis Mining Co.<br><i>(Seis meses)</i>                              | 91,550                | 453           | 34        | 605                     | "   | 123,347                                | 8,470                                | 567              |
| Cia. Aeronáutica de la Sierra, S. A.<br><i>(Seis meses)</i>             | 77,958                | 598           | 10        | 242                     | "   | 91,785                                 | 4,064                                | 237              |
| Vuelos eventuales y de turismo<br><i>(Seis meses)</i>                   | 516,627               | 3,324         | 20        | 5,188                   | —   | —                                      | 29,460                               | 5,757            |
| Permisos Industriales   | —                     | —             | —         | —                       | —   | —                                      | —                                    | —                |
| Mexican Candelaria Company<br><i>(Servicio de Aviación del Noreste)</i> | —                     | —             | —         | —                       | —   | —                                      | —                                    | —                |
| Fernando de la Garza  | —                     | —             | —         | —                       | —   | —                                      | —                                    | —                |
| <b>TOTALES</b>  | <b>3,013,412</b>      | <b>16,761</b> | <b>14</b> | <b>24,598</b>           | <b>42,910</b>                               | <b>793,298</b>                         | <b>298,575</b>                       | <b>11,758</b>    |

### c) DEL DERECHO AEREO

Por Derecho Aéreo debe entenderse el régimen legal de la circulación aérea. El Profesor italiano Pietro Cogliolo lo define así: "Derecho Aéreo es el conjunto de normas de derecho público y privado que regulan la navegación aérea y, en general, el movimiento de las aeronaves y aparatos que se mueven en el aire en relación con las cosas, con las personas y con la tierra".

La navegación aérea ha hecho surgir numerosos problemas jurídicos internos e internacionales.

Por su naturaleza y obedeciendo a fundamentos nuevos, ha venido a desmembrar principios jurídicos tradicionales que parecían inencomovibles. Tal pasa con aquellos de la soberanía y la propiedad.

Los alemanes le llaman Derecho Aeronáutico; nosotros le llamamos Derecho Aéreo.

Aeste concepto se le critica que es más amplio y que se refiere tanto a la navegación aérea como a la telegrafía sin hilos.

No lo consideramos así, ya que el Derecho Aéreo nada tiene que ver con las vibraciones del éter, que es donde se desarrolla la T. S. H., porque ésta comprende los espacios interestelares, es decir, mucho más de la altura de 20 kilómetros, que es donde se desarrolla la aviación propiamente dicha.

Su estudio comprende dos partes perfectamente bien definidas: hasta la guerra de 1914 y de 1918 a nuestros días.

Hasta antes de 1914 su estudio sólo tenía un interés meramente académico. Durante la guerra y con la violación a todos los principios, aun a los más elementales del Derecho de Gentes y con el desarrollo casi fantástico de la aviación, hizo que al día siguiente de firmada la paz todos los países tomaran interés en su estudio para formular un Código del Aire.

Como decíamos, los progresos realizados en la aviación después de la guerra, dan a ésta un rango preeminente en la actividad económica universal. Los servicios que ofrece a la sociedad son insospechados. Tiene la ventaja sobre los otros medios de comunicación su rapidez, siendo actualmente casi igual en seguridad. Lo anterior obliga a todos los Estados, dados los servicios políticos,

económicos y sociales que la misma presta, a dar a las compañías de esa naturaleza todo su apoyo, ya sea éste económico (subvenciones, y es así como lo hacen la mayoría de los Estados), ya sea moral.

Evidenciados los servicios y problemas que rama tan nueva del Derecho presenta, creemos debe ser preocupación fundamental de los Estados la adopción de un Código Aéreo Internacional, pues la navegación aérea, con su rapidez, ha acortado el tiempo y las distancias, creando de manera especial problemas, bien de Derecho Internacional, Privado o Público.

### **Derecho Aéreo antes de la Guerra**

En 1899 y con motivo de la Exposición Universal se reunió un Congreso Internacional de Aeronáutica.

De las cinco cuestiones que se le sometieron sólo votó afirmativamente la primera, que dice: "¿Deben comprometerse los diversos Gobiernos a instituir títulos de aeronautas civiles?" Después, tomó el nombre de Comisión Permanente Internacional de Aeronáutica y, aunque mostró gran actividad en sus Congresos de París (1900), de Milán (1906), de Nancy (1909), sólo accidentalmente se ocuparon de cuestiones jurídicas.

En este último ya los Abogados Hooghe y de la Barre expusieron algunos problemas en relación con la circulación aérea.

En la Sesión de Madrid de 1911 logró Fauchille, que venía estudiando el problema desde tiempo atrás, se resolviese afirmativamente la reglamentación de las aeronaves y aeróstatos, cuyos puntos principales propuestos por él, fueron los siguientes:

### **En tiempo de paz**

**Primero.** Las aeronaves se clasifican en públicas y privadas.

**Segundo.** La aeronave debe tener una nacionalidad y sólo una y será la del país en que esté registrada; debe llevar marcas especiales de identificación. Cada estado fijará reglas para la matrícula.

**Tercero.** La navegación aérea es libre, salvo el derecho del

del Estado subyacente para tomar medidas necesarias para su protección y seguridad.

### Tiempo de guerra

La guerra aérea es lícita, pero a condición de no ofrecer para las personas y las propiedades de la población no combatiente mayores peligros que la guerra terrestre o marítima.

El Congreso de Verona, Italia, reunido en 1910, aprobó entre otras cosas la resolución de considerar, lo que aún causaba ciertos escrúpulos, que la atmósfera (sobre el territorio y mar territorial) sea considerada como sometida a la soberanía del Estado subyacente.

También otras Entidades sumaron su esfuerzo para reglamentar la aeronavegación, debiendo hacer mención de la International Law Association, Aeroclub de Francia, Sindicato General de Aviación y Comité Jurídico Internacional de Aviación.

Ya la Conferencia de La Haya de 1889 había resuelto que: "Las Potencias contratantes consienten por un período de 5 años la prohibición de lanzar proyectiles y explosivos desde lo alto de globos o por otros medios análogos nuevos.

También en mayo de 1910 se inauguró en París una Conferencia Internacional de Navegación Aérea. En todas esas reuniones, se puede decir, han privado dos tendencias: la francesa con Fauchille, abogando por la libertad en la navegación, y la inglesa, oponiendo restricciones a la libertad de la navegación aérea.

### Después de la Guerra

La guerra, ya dijimos, trajo un progreso casi fantástico en la aviación. El tratado de paz impuso restricciones a los vencidos y ventajas a los vencedores sobre esta materia. Ya hemos dicho que Alemania, por ejemplo, no puede tener aviación militar ni naval.

El 13 de octubre de 1919 fué firmada en París la Convención que reglamenta la navegación aérea, suscrita por 27 Estados, a saber: Estados Unidos de Norteamérica, Bélgica, Brasil, Bolivia, Gran Bretaña, China, Cuba, Ecuador, Francia, Grecia, Guatemala, Haití,

**Honduras, Hedjaz, Italia, Japón, Liberia, Nicaragua, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Reino Servio-Croata-Esloveno, Siam, Checoeslovaquia y Uruguay.**

Renunciaron poco después Haití, Hedjaz y Honduras y posteriormente fué denunciado por Bolivia.

Los puntos principales aprobados por la Conferencia fueron los siguientes:

a) Divide las aeronaves en públicas o privadas, siendo las primeras militares y las afectas a un servicio del Estado (Aduanas, Policía).

b) Soberanía absoluta del Estado subyacente sobre su espacio atmosférico.

c) Permite el paso inofensivo en tiempo de paz de aeronaves de los Estados contratantes.

d) Cada Estado fijará los itinerarios y puntos de aterrizaje.

e) Los aparatos estarán provistos de la documentación correspondiente.

f) Sólo con permiso especial podrán llevarse aparatos de T. S. H.

g) Queda prohibido transportar explosivos.

Creó el Comité Internacional de Navegación Aérea C. I. D. N. A. con el objeto de que sirva de vínculo entre los Estados contratantes y la Convención, estando bajo la autoridad de la Liga de las Naciones.

Pocos Estados la ratificaron, primero, porque se notaba la preponderancia de los grandes países en cuanto a las votaciones y, segundo, porque prohibía que un Estado contratante entrara en relaciones con uno no contratante, siendo posteriormente modificados los artículos relativos (5 y 34).

En noviembre de 1926 se reunió en Madrid el Congreso Ibero Americano de Navegación Aérea que tomó mucho prestado de las resoluciones de la Convención de octubre de 1919, haciendo desaparecer los artículos antidemocráticos de aquélla y creando también un Comité Internacional de Navegación Aérea. Resolvió, entre otras cosas, que los conflictos aéreos deben ser sometidos a arbitraje.

Los Estados signatarios fueron, según el artículo 41, Argenti-

na, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, República Dominicana, Ecuador, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, Salvador, Uruguay y Venezuela, quedando abierto para la adhesión de otros países.

Es importante el artículo 43 y por él la firma de la Convención no implica la anulación de pactos anteriores estipulados por los países Ibero Americanos contratantes, sobre la materia.

Por las mismas razones que las anteriores, se reunió en París en 1925 (octubre, noviembre) la Convención de Derecho Internacional Privado Aéreo, en la que estaban representados 43 países, resolviendo: sobre la responsabilidad del transportador por el aire.

En mayo de 1926 (17-21) se reunió en París el Comité Internacional Técnico de Peritos Jurídicos Aéreos que trataron interesantes temas, como:

- a) Nacionalidad de la aeronave, registro, propiedad, derechos reales y embargos.
- b) Régimen de transportes, responsabilidad, arrendamientos.
- c) Daños y perjuicios y responsabilidad para terceros (aterri-zaje y echazón), límites de la responsabilidad.
- d) Condición jurídica del Jefe y personal de la aeronave, accidentes del personal y seguros, ley aplicable a los actos a bordo de aeronaves.

El último acuerdo colectivo de los países para reglamentar el tránsito aéreo, es la Convención Pan-Americana de Aviación Comercial.

El proyecto presentado y estudiado en Washington en 1927, de acuerdo con la resolución de la Quinta Conferencia Pan-Americana reunida en Santiago de Chile en 1923, se aprobó en la Sexta Conferencia reunida en La Habana el año de 1928, según los puntos siguientes:

- a) Esta Convención se aplica exclusivamente a las aeronaves privadas.
- b) Considera la posibilidad del vuelo inofensivo.
- c) Renocce el derecho del Estado para prohibir el vuelo sobre determinadas zonas.
- d) Obligación de descender en aeropuertos oficiales.

e) La nacionalidad de la aeronave es la del lugar de su registro.

f) Sólo las aeronaves nacionales pueden dedicarse al tránsito interior.

g) Las obligaciones del Comandante de una aeronave privada serán las de un capitán de navío mercante.

Los países han legislado interiormente sobre navegación aérea, como sigue:

Alemania, el 1o. de agosto de 1922; Argentina, el 4 de septiembre de 1925 y 30 de julio de 26; Austria, el 10 de diciembre de 1919; Bélgica, 16 de noviembre de 1919; Brasil, 22 de julio de 1925; Bulgaria, 23 de julio de 25; Chile, 17 de octubre de 25; Colombia, 15 de marzo de 920; Cuba, 21 de abril de 928; Dinamarca, 1o. de mayo de 1923; España, 25 de noviembre de 19; Estados Unidos de América, 20 de mayo de 1926 (Air Commerce Act y Reglamento del 31 de diciembre de 26, reformado el 22 de marzo de 27); Francia, 31 de mayo de 1924; Finlandia, 25 de mayo de 23; Inglaterra, 23 de diciembre de 920 (Air Navigation Act); Hungría, 30 de diciembre de 22, reformado el 22 de febrero de 924; Italia, 20 de agosto de 923, Reglamento del 11 de enero de 25; Japón, 8 de abril de 921; Letonia, 7 de junio de 926; México, septiembre 10 de 932 (Ley de Vías Generales de Comunicación); Noruega, 7 de diciembre de 23; Países Bajos, 30 de julio de 926; Polonia, 14 de marzo de 928; Portugal, 27 de abril de 927; Salvador, 17 de mayo de 923; Sarre, 25 de febrero de 928; Yugoslavia, 25 de junio de 26; Suecia, 8 de diciembre de 922; Suiza, 27 de enero de 920; Checoslovaquia, 8 de julio de 925; Unión de Repúblicas Soviéticas, 17 de enero de 921, y Venezuela, 16 de junio de 920.

## CAPITULO II

**BREVE RESEÑA HISTORICA: a) DE LA AERONAUTICA EN  
MEXICO. b) DE LA AVIACION EN MEXICO.  
c) DEL DERECHO AEREO MEXICANO**

---

## a) DE LA AERONAUTICA EN MEXICO

De antes de la Conquista bien poco tenemos que decir y sólo debemos apuntar (según lo enseña y reseña con tanta exactitud el Historiador Clavijero) que los aztecas volaban. En efecto, dicho pueblo cultivaba un deporte llamado de los "voladores" que se verificaba precisamente frente a lo que actualmente es el Palacio Nacional (ahora un pequeño jardín), y de allí el nombre con que aún se le conoce de "El Volador".

Este deporte se verificaba en los días más solemnes.

La primera ascensión en globo realizada en México, se llevó a cabo por el francés Guillermo Eugenio Robertson, el 12 de febrero de 1835, elevándose hasta perderse de vista, recorriendo en 2 horas 20 leguas, habiendo descendido en Chalma.

El primer ascenso hecho por un mexicano, Benito León Acosta, se verificó el 30 de abril de 1842 con todo éxito.

## b) DE LA AVIACION

En el país, quien primero hizo experimentos con aparatos más pesados que el aire fué don Miguel Lebrija, quien en 1908 ascendió, logrando recorrer 200 metros. También fueron de los primeros experimentadores don Alberto Braniff y los hermanos Aldasoro.

Juan Guillermo Villasana se elevó el 11 de abril de 1910 en Pachuca, habiendo logrado una altura de 3 metros y una distancia de 35.

La ciudad de México se cruzó en avión por primera vez el 30 de diciembre de 1911 por el Ingeniero mexicano Martín Mendía. El ruso Poberegsky se elevó en 30 de abril de 1912 hasta 200 metros.

Con fines militares el primer avión usado fué "El Sonora", que prestó importantes servicios a la Revolución. Fué tripulado por el Capitán francés Dadier Masón, llevando de Observador al Capitán Joaquín Bauche Alcalde. Después fué piloteado por Gustavo Salinas.

La primera escuadrilla militar cooperó en Yucatán, para terminar con la revuelta del neo-reaccionario Ortiz Argumedo, pasando luego al Campo del Ebano, donde prestó brillantes servicios.

La Escuela Militar de Aviación se inauguró el 15 de noviembre de 1915 bajo la dirección del Mayor Alberto Salinas, entregando el primer título a Samuel C. Rojas el 22 de febrero de 1918.

El Piloto Horacio Ruiz fué el primero en transportar una valija conteniendo correspondencia, de la ciudad de México a Pachuca.

Después, los más notables acontecimientos nacionales en la materia, han sido:

El vuelo directo hecho por el Capitán Emilio Carranza, México-New York, en 1928, pereciendo a su regreso trágicamente en Mont Holly. Pablo L. Sidar intentó en mayo de 1930 un vuelo directo México-Buenos Aires, pereciendo en Centro América. Por último, en 1931 el aviador Roberto Fierro logró un vuelo directo y sin escalas New York-México.

### c) DERECHO AEREO MEXICANO

En la Constitución de 1857 no encontramos antecedentes concretos sobre la materia a estudio, aunque sí lejanos, si se quiere, en las fracciones XXII y XXX del artículo 72, que a la letra, dice: "Artículo 72. El Congreso de la Unión tiene facultades: XXII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre postas y correos. XXX. Para expedir todas las leyes que sean necesarias y propias para hacer efectivas las facultades antecedentes y todas las otras concedidas por la Constitución a los Poderes de la Unión.

En la Constitución de 1917 encontramos ya preceptos **expresos**

que se refieren a la materia. En efecto, encontramos la fracción III del apartado (a) del artículo 30 y las X y XVII del artículo 73; la III del artículo 30 y X del 73, según reformas por Decretos del 10 de enero de 1934, publicadas en el "Diario Oficial de la Federación" del 18 del mismo mes y año, dicen a la letra: "Artículo 30. La nacionalidad mexicana se adquiere por nacimiento o por naturalización. A) Son mexicanos por nacimiento: III. Los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves, sean de guerra o mercantes".

"Artículo 73. El Congreso tiene facultades: X. Para legislar en toda la República sobre minería, comercio, instituciones de crédito y energía eléctrica, para establecer el Banco de Emisión Único en los términos del artículo 28 de esta Constitución y para expedir las leyes reglamentarias del artículo 123 de la propia Constitución. La aplicación de las leyes del trabajo corresponderá a las autoridades de los Estados en sus respectivas jurisdicciones, excepto cuando se trate de asuntos relativos a la industria textil, ferrocarriles y demás **empresa de transportes**, amparadas por concesión federal. XVII. Para dictar leyes **sobre vías generales de comunicación** y sobre postas y correos, para expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de aguas de jurisdicción federal".

### LEYES SECUNDARIAS

El Código de Comercio del 10 de enero de 1890, en la fracción XXIV del artículo 75, dice: "Artículo 75. La ley reputa actos de comercio: XXIV. Cualesquiera otros actos de naturaleza análoga a los expresados en este Código y las fracciones VIII y XV del mismo artículo y Código que literalmente, dicen: VIII. Las **empresas de transportes de personas o cosas por tierra o por agua**. XV. Todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior".

Se explica que por su edad nada diga expresamente sobre la materia, pero la analogía en los casos de la fracción citada, es clarísima.

El Código Penal de 1929 del fuero común para el Distrito y Territorios y para toda la República en materia federal, en su ar-

tículo 10, fracción IV, hace ya referencia a los delitos cometidos a bordo de aeronaves, y dice: "Artículo 10. Se consideran como ejecutados en territorio de la República: IV. Los cometidos a bordo de aeronaves nacionales o extranjeras que se encuentren en territorio o atmósfera territorial nacionales o extranjeras, en casos análogos a los que señalan para buques las fracciones anteriores.

El Código Penal del 17 de septiembre de 1931 y aplicable a los mismos fueros que el anterior, reproduce el concepto en la fracción IV del artículo 50., aumentando el caso de que la aeronave se encuentre en aguas territoriales, que no preveía el anterior, sea en vuelo sobre ellas o acuaticado.

Dicho precepto, dice: "Artículo 50. Se consideran como ejecutados en territorio de la República: IV. Los cometidos a bordo de aeronaves nacionales o extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera o aguas territoriales nacionales o extranjeras en casos análogos a los que señalan para buques las fracciones anteriores".

Por último, se expidió en junio 30 de 1930 la Ley de Aeronáutica Civil que fué derogada por la Ley de Vías Generales de Comunicación, que entró en vigor el 10 de septiembre de 1932 y que se ocupa ampliamente de la materia en sus artículos 1o., fracción IX, 8, fracciones II y III, 106, 108 y del 413 al 525, Ley de la que en su oportunidad nos iremos ocupando, y que en su artículo 4o. declara supletorios de la misma los Códigos de Comercio y Civil del Distrito y Territorios Federales.

## INTERNACIONAL

México asistió a la Conferencia de Madrid, del 1o. de noviembre de 1926, ratificando posteriormente el Convenio allí firmado; asistió asimismo a la Sexta Conferencia Internacional Pan-Americana reunida en La Habana en mayo de 1928, aprobando la Convención Pan-Americana de Aviación Comercial, la que, para la fecha, ha sido ratificada.

Es también en la actualidad miembro de la Liga de las Naciones y, como tal, se adhirió a la Conferencia relativa habida en París en el año de 1919.

## CAPITULO III

### III. SOBERANIA EN GENERAL. CONCEPTO DE PROPIEDAD DEL ESPACIO Y DE SOBERANIA SOBRE EL ESPA- CIO AEREO. AERONAVES. CIRCULACION

---

## SOBERANIA EN GENERAL

Los Estados, como miembros de la comunidad internacional (*magna civitas*) y en esa calidad, tienen derechos y deberes.

Entre esos derechos, quizá el más importante sea el de autonomía o soberanía, del que son consecuencia inmediata y directa los derechos de legislación y jurisdicción.

El concepto de soberanía, cuya significación literal, es: "Poderío sobre todos", admite diversas acepciones, a saber:

I. La soberanía es la facultad que tiene el Estado para auto determinarse.

II. La soberanía es una suma de facultades concretas que el Estado tiene (administrar justicia, crear y cobrar impuestos, dar concesiones, acuñar moneda, etc.)

III. La soberanía es el atributo principal del Estado y consiste en el poder político que éste ejerce sobre su territorio para los efectos de imponer su voluntad con exclusión de toda acción de parte de otro.

Nos inclinamos por la última que involucra las anteriores y que, con el concepto negativo "exclusión" que, según entendemos, es de Jellinek, resulta más clara.

Cabe explicar que el concepto de soberanía (libertad e independencia), según las modernas teorías del derecho internacional público no es tan absoluto como en antea y los Estados, como los individuos, están limitados por el respeto a las demás Entidades de su clase, según la cortesía internacional o *comitas gentium*.

La forma en que cada Estado desarrolla el ejercicio de su soberanía es indiferente, con tal de que exista en la realidad el poder público capaz de responder a los deberes que impone la coexistencia entre las Naciones.

Dentro de la más pura teoría jurídica del Derecho Internacional Público la diferencia de poderío no engendra entre los Estados diferencia de derechos, aunque en la realidad la situación de hecho es muy otra. Así, pues, los Estados independientes son jurídicamente iguales entre sí.

La soberanía puede ser interior o exterior. La primera, es la independencia de ese Estado con respecto de los demás y reglamenta las relaciones entre el Estado y sus ciudadanos. La segunda, es la libertad que tiene un Estado para expresar con actos su voluntad, sin que otro Estado pueda oponerse y reglamenta relaciones de Estado a Estado.

La soberanía es el atributo de mayor importancia del Estado. En ejercicio de ese derecho el Estado dicta su legislación y la aplica en el territorio y límites objeto de su soberanía.

Ya anotamos que son una consecuencia de la soberanía los derechos de legislación y jurisdicción.

El primero, consiste en que sólo el Estado puede dictar reglas sociales obligatorias (leyes) para todos los habitantes de su territorio. El segundo, es la facultad que tiene el Estado para administrar justicia por medio de sus tribunales y haciendo cumplir por la fuerza las resoluciones de éstos.

La legislación y la jurisdicción se extienden sobre todas las cosas muebles e inmuebles y sobre las personas, con tal de que se encuentren en el territorio de ese Estado.

¿Qué debe entenderse por territorio? El territorio es aquella parte de la superficie del globo en donde se ejerce la soberanía de un Estado, con exclusión de toda autoridad extraña.

Para el Marqués de Olivart, el territorio "es el lugar en que el Estado ejerce sus derechos políticos y la mayor parte de los internacionales, logrando por tal posesión su particularización e independencia de la Sociedad Política de las Naciones".

Westlake, dice que el espacio aéreo forma parte del Estado subyacente.

La Constitución Federal, en su artículo 42, reformado por Decreto del 10 de enero de 34, publicado en el "Diario Oficial de la Federación" del 18 del mismo mes y año, dice: "Artículo 42. El Territorio Nacional comprende el de las partes integrantes de la Federación y, además, el de las Islas adyacentes en ambos mares. Comprende asimismo la Isla de Guadalupe y las de Revillagigedo, situadas en el Océano Pacífico".

En cuanto a la propiedad de las aguas territoriales, hace referencia la Ley Fundamental a las mismas en el artículo 27, dejando su extensión y términos a la interpretación del Derecho Internacional. (1)

La noción jurídica del territorio no comprende sólo y meramente el espacio de tierra comprendido entre los límites del Estado, sino que también comprende, además:

- a) El mar territorial.
- b) Los barcos.
- c) Los lugares ocupados fuera de sus fronteras, sea en tiempo de paz o de guerra.
- d) La atmósfera, tanto sobre el territorio como sobre el mar territorial.
- e) Las aeronaves.

Así, pues, por territorio se entiende aquello que, sin ser por una ficción del Derecho, está considerado como tal, de allí que los Estados puedan tener: un territorio terrestre, un territorio marítimo y un territorio aéreo.

#### a) **MAR TERRITORIAL**

En principio, el mar es libre (por su extensión ningún país puede ejercer en él constantemente actos de soberanía o apropiárselo), pero tiene sus excepciones por motivos de seguridad, defensa y conservación de los Estados ribereños. En efecto, el Estado ribereño ejerce soberanía y tiene jurisdicción entre una línea (la

---

(1) Nada dice el Código Político respecto de la Atmósfera y son las leyes secundarias las que de ello se ocupan.

playa y otra ficticia trazada paralela a la costa). A eso se llama **mar territorial**. La extensión se determina por 3 ó 6 millas marinas o por el alcance de una bala de cañón (antiguamente).

## b) **LOS BARCOS**

Los navíos, por una ficción del Derecho, son considerados como una parte flotante del territorio del país a que pertenecen y cuya bandera llevan. Todavía hay que distinguir los barcos de guerra que llevan en sí mismos una parte del poder público que representan y por mayoría de razón son considerados como parte del territorio del Estado a que pertenecen (estando gobernados por una fuerza naval organizada). Adelantando algunos pensamientos, queremos decir que pueden ejercerse sobre un barco de guerra extranjero por un Estado actos de soberanía desde un punto de vista del Derecho Penal, por excepción, cuando:

I. El navío hace actos de hostilidad contra el país ribereño.

II. En caso de una rebelión, si el Capitán considera no poder dominarla y solicita auxilio de la fuerza pública de la Autoridad del puerto en que se encuentre anclado. Respecto de los navíos de guerra, hay quien asegure que en todo caso los delitos cometidos a bordo deben conocer de ellos las autoridades del país a que pertenece el buque. Estamos contra el principio por su absolutismo, pues ya hablamos de los casos de excepción, de los cuales algunos ya consigna nuestro Código Penal. Sobre los navíos de comercio también puede el Estado, en cuyo puerto se encuentren anclados, ejercer actos de soberanía en los casos siguientes y, según llevo explicado, que se trate de aplicación de leyes penales:

a) Cuando en el barco se afecte penalmente a una persona por otra, basta con que una de ellas sea el agente activo o pasivo del delito, no sea de la tripulación.

b) Cuando los actos ejecutados alteren la tranquilidad del puerto.

c) Cuando el Capitán acuda solicitado auxilio de la Autoridad local.

Algunos autores sostienen que los delitos cometidos a bordo de navíos mercantes escapan de la jurisdicción local para caer

dentro de aquella a la que el navío está sometido. Aplicamos el mismo razonamiento anterior y por mayoría de razón nos declaramos, tanto en uno como en otro caso (navíos de guerra y mercantes), por una teoría mixta.

### e) LOS LUGARES OCUPADOS

Los lugares ocupados por un Estado en tiempo de paz o guerra, ya que esa ocupación obedece al deseo del Estado ocupante, de afirmar su voluntad sobre el Estado ocupado.

d y e) Respecto de la atmósfera territorial y aeronaves, se puede aplicar lo ya dicho respecto del mar territorial y navíos (incisos a y b) con las restricciones consecuentes a su naturaleza.

## CONCEPTO DE PROPIEDAD DEL ESPACIO Y DE SOBERANÍA SOBRE EL ESPACIO AEREO

### Propiedad del espacio

El uso del espacio aéreo por la circulación de las aeronaves, ha venido a echar por tierra algunos conceptos que se creían fundamentales sobre la propiedad.

El viejo precepto romano de que la propiedad era el uso, disfrute y disposición de una cosa (*utendi, fruendi et abutendi*), ha ido siendo cercenado poco a poco y más aún lo es ahora en que el liberalismo aparece anticuado y que es desplazado día a día y más y más por las ideas socialistas, lo que es perfectamente explicable por la gran complejidad de la vida moderna.

Antes del nacimiento de la aeronavegación los propietarios de los fundos creían tener ciertos derechos de propiedad sobre el espacio aéreo y consecuentemente se consideraba que el propietario del fundo podía, de acuerdo con ese principio, construir hasta alturas ilimitadas, vender y alquilar espacio aéreo y reglamentar, además, los vuelos sobre su propiedad, según el principio romano, de que la atmósfera sigue la condición jurídica del suelo.

El Código Civil francés así lo garantiza, así como el español y el italiano. El nuestro sigue otras orientaciones que nos parecen

más prudentes: en efecto, el derecho de propiedad tiene un aspecto claro cuando se trata de bienes, pero resulta difícil cuando se trata del aire (*res communis*), por su intangibilidad, movilidad y fluidez.

El principio así traído desde el Derecho Romano de que "qui dominus est soli, dominus est coeli et inferiorum" (el que es dueño del suelo lo es desde debajo hasta el cielo), no resulta tan claro en tratándose del aire, porque no es apropiable, característica fundamental de las cosas que están dentro del comercio.

Lo que es ya indiscutible, es que sí pertenece al propietario del fundo el espacio aéreo utilizable y nada más.

Antes de 1914, preocupaba a los teóricos del Derecho Aéreo la siguiente cuestión: Si el propietario de un fundo era o no dueño del aire que existía gravitando sobre el territorio de su propiedad, pues se quería aclarar el poder que el individuo tenía sobre el espacio, usado hasta entonces para construcciones y líneas de comunicación aérea. La confusión está, según creemos, en no distinguir el aire del espacio aéreo, concepto que explicaremos al referirnos a la soberanía. Pues en efecto, el espacio, como el mar, es estable, mientras que el aire, como el agua, es movable y más aún, debe hablarse de espacio aéreo y no de aire, como se hablaba del mar y no del agua que contiene. Esta cuestión ahora sólo tiene un interés académico.

En efecto, el principio romano admitía que el aire era "*res communis*" y, como tal, inapropiable, pero que sí lo era el espacio (*coelum*) (*cujus est solum ejus est usque ad coelum*), resultando, aun así enunciado, exagerado el principio, si no es con la taxativa de que el espacio es de la propiedad del "*dominus soli*", hasta donde lo haya utilizado, tomando en cuenta circunstancias en las que no tenían por qué pensar los juristas romanos, ya que, a medida que la vida social se desarrolla, los derechos absolutos se van atenuando y porque la misma soberanía viene a limitar el derecho de propiedad; teniendo sobre lo no utilizado el propietario solamente una mera **facultad legal** (E. Niquet). Fauchille, proponía que esa propiedad llegara a 330 metros, altura de la Torre Eiffel.

## JURISPRUDENCIA

De que el propietario de un fundo no tiene derecho ni para reglamentar ni para impedir el vuelo razonable de aeronaves sobre la columna de espacio perpendicular a su fundo, ya hay jurisprudencia, a pesar de lo nuevo de la materia.

En junio 10 de 1914 (estos datos son de Henry Couannier), el granjero Heurtebise presentó una demanda ante el Tribunal Civil del Sena, contra Enrique y Mauricio Farman, quejándose de los vuelos que se hacían sobre su granja y pidiendo que fueran éstos prohibidos.

El Tribunal desestimó la demanda, basándose en que, fuera de la altura utilizada por el propietario en sus construcciones y plantaciones, etc., en nada se afectaba al quejoso con los vuelos de los demandados.

Ante un Tribunal de Minesota, Estados Unidos de América, se presentó un propietario rural reclamando daños y perjuicios de un aviador que, por un accidente, cayó en su fundo, pidiendo, además, que se prohibieran los vuelos sobre el mismo y apoyando su demanda la fundamentó en el principio "usque ad coelum". El honorable Juez John Michael desestimó la demanda, resolviendo: Que el principio invocado era un aforismo legal que no estaba dentro de la legislación; que había sido enunciado en una época en que no se estimaba posible uso alguno del espacio atmosférico; que la atmósfera era una heredad común y que su uso razonable no podía quedar supeditado a una antigua máxima; que aceptar el posible peligro que el accidente representaba como una causa para prohibir los vuelos sobre el fundo del quejoso, sería tanto como afirmar un precedente peligroso para suprimir todos los vuelos; que se rechazaba la demanda en cuanto a la prohibición para los vuelos, dejando a salvo los derechos del actor por daños y perjuicios, para que los ejerciere, según al mismo le conviniera.

Para la costumbre inglesa, a la tierra corresponde todo lo que está encima y debajo. Después se ha modificado, diciendo que el derecho estricto de propiedad no se extiende ilimitadamente hacia arriba, de modo que el propietario carece de acción para perseguir como perturbación posesoria el paso de un globo.

## DERECHO POSITIVO MEXICANO

La Constitución Federal, en su artículo 27, tercer párrafo, dice:

“La Nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público”.

El Código Civil en materia común para el Distrito y Territorios Federales y para toda la Unión en el fuero federal, en vigor desde el año de 1932, tiene sobre propiedad dos preceptos interesantísimos, los artículos 830 y 840, que se refieren a limitaciones de la misma, especialmente el último, cuya redacción deja ver la teoría del uso abusivo del derecho. Esos preceptos dicen:

“Artículo 830. El propietario de una cosa puede gozar y disponer de ella con las limitaciones y modalidades que fijen las leyes”.

“Artículo 840. No es lícito ejercitar el derecho de propiedad de manera que su ejercicio no dé otro resultado que **causar perjuicios a un tercero**, sin utilidad para el propietario”.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 424, prescribe las prohibiciones para el vuelo en lugar habitado a una altura menor de 500 metros; y en las zonas prohibidas, así como arrojar durante el vuelo objetos que puedan causar daños o molestias a las personas o a las cosas.

## SOBERANIA SOBRE EL ESPACIO AEREO

Así como los individuos creyeron tener derechos absolutos de propiedad sobre la columna de espacio perpendicular a sus fundos, se ha discutido mucho si el Estado subyacente ejerce su soberanía sobre la columna de espacio perpendicular a su territorio. Actualmente todos los juristas y legisladores están de acuerdo en el derecho del Estado subyacente para ejercer su soberanía sobre su territorio aéreo; pero hubo de pasar antes el principio por muchas pruebas.

Antes de 1914, preocupaban a los juristas de la materia las dos cuestiones siguientes:

**¿Existe la libertad de volar? ¿Un Estado tiene o no el dominio del aire que se cierne encima del territorio nacional?**

Como decimos antes, los problemas ya están resueltos. Las dos tendencias de la libertad y no libertad del espacio aéreo tienen sus antecedentes en la discusión del mar libre de Grocio y mar cerrado de Selden, habiéndose conseguido el triunfo de la primera idea, no después de pocas y sangrientas luchas.

Respecto a que el aire sea libre, o se ejerza soberanía sobre el mismo por el Estado subyacente, tiene la idea amigos e impugnadores. Se puede decir que encabeza la primera idea Fauchille, quien sólo pone como limitación la seguridad y conservación del Estado subyacente. Otro de los sostenedores de la libertad del aire es Nys, quien asegura "que el aire, como el mar, es inapropiable, que nadie deja en él huella de su poder, que así nadie puede manifestar su derecho y que los aviadores no dejan en la atmósfera, según expresión de D'Anunzio, más surco que el de su gloria".

El italiano Castellani, dice que el aire escapa al dominio del Estado por su condición de movilidad y fluidez, pero en su contra se argumenta que la autoridad del Estado se afirma sobre el espacio aéreo, no en cuanto a soberanía ocupable, sino como elemento integrante del territorio.

Ya en 1910, en el Congreso de Verona, el Profesor italiano Vittorio Scialoja abogó por la soberanía absoluta del Estado subyacente sobre su espacio atmosférico.

Meyer, al contrario, dice que se ejercita la soberanía sobre el espacio aéreo del Estado subyacente, porque sin él el suelo sería inservible y que el resto de espacio no utilizado es libre.

El error proviene, como ya dijimos, de que se han confundido los conceptos **aire y espacio aéreo**. En efecto, el primero es cosa común y, por su naturaleza, rebelde a toda posesión material e inapropiable, consecuentemente, si no es apropiable no es objeto de soberanía; pero el espacio aéreo no tiene ni la intangibilidad, ni la movilidad ni la fluidez del aire, por el contrario, es fijo y constante. Que el espacio aéreo es apropiable —dice Fernández de la Riva—, lo han demostrado los newyorkinos con sus rascacielos, quienes, al construir, han desplazado solamente el aire, no así el espacio aéreo.

El autor Perrone, habla de dos zonas atmosféricas: territorial y libre. Fauchille, propone que sea la territorial de una altura de 1,500 metros; otros, la proponen a una altura en que una aeronave sea invisible a simple vista. No consideramos acertada la división de Perrone, porque la hace asimilando absolutamente el mar al espacio aéreo y porque en aquél se han establecido esas zonas. Así, parece que escapa al autor citado que, mientras una aeronave volando a cualquiera altura puede causar daño al Estado subyacente, en tratándose del mar, entre más lejos esté un barco del Estado ribereño y más se adentre en el mar libre, el peligro del mismo va siendo cada vez menos para el Estado de que se trate.

El Profesor Pittard, dice con gran juicio que la división de la atmósfera en dos zonas (territorial y libre), como el mar, no resiste ni una somera crítica, pues que, en efecto, mientras que el mar está yuxtapuesto al territorio, el espacio aéreo está superpuesto.

Además, para establecer las zonas del mar en libre y territorial, se han tenido en cuenta las siguientes razones:

I. Una jurídica. Sobre la zona del mar territorial el Estado puede extender su autoridad construyendo obras de defensa.

II. Una razón económica. En cuanto existen géneros de riqueza (la pesca) que pueden ser explotados por los súbditos del Estado ribereño.

III. Una razón política. Defensa de esa zona para evitar ataques a su territorio.

Tratándose de espacio aéreo, no se reúnen las dos primeras condiciones, porque, en efecto, en el aire nada se puede construir y, en consecuencia, ninguna apropiación será posible.

En la atmósfera, hasta ahora, no existen géneros que, como en el mar, puedan ser explotados.

Por lo dicho creemos que, en tratándose de la columna de espacio sobre el territorio o aguas territoriales, sólo debe haber una atmósfera: territorial y toda bajo la soberanía del Estado subyacente, con las limitaciones razonables.

Debe haber, ciertamente, una división de la atmósfera en libre y territorial, siendo territorial aquella que se encuentre sobre el territorio y aguas territoriales de cualquier Estado y, siendo libre, la que se encuentre sobre mar libre o sobre tierras "nullius".

En efecto, desde el punto de vista práctico, no se podría establecer hacia lo alto la división en atmósfera territorial y, pasada cierta altura, libre, porque aun navegando las aeronaves en esta última, pueden causar daños al Estado subyacente, pudiendo, aun perdidas a la simple vista, por medio de potentes aparatos, fotografiar y hacer reconocimientos.

Un argumento más contra la división en dos zonas de la atmósfera que esté sobre el territorio de un Estado, es que, si bien una aeronave en alta mar y sobre atmósfera libre puede afectar, si lo afecta, en cada caso un país distinto, maniobrando en la atmósfera sobre el territorio de determinado Estado, su actitud sólo afectará única y exclusivamente a ese Estado. Sobre lo mismo, Anzillotti dice: "Admitir una zona en que la actividad humana pueda ejercitarse, pero a la que el poder del Estado no alcance, no se concibe en modo alguno. Si las aeronaves extranjeras pueden circular hasta una determinada altura en el espacio, ¿cómo no reconocer que hasta esa misma altura pueden circular las aeronaves del Estado encargadas de hacer valer su autoridad y su poder y que hasta esa misma altura se extienda la soberanía del Estado?"

El autor Elsieas Pallais, propone los siguientes puntos:

- a) El aire sobre alta mar es libre.
- b) El aire sobre el territorio y sobre el mar territorial, es del Estado subyacente.
- c) Cada Estado podrá prohibir y reglamentar la navegación aérea dentro de su atmósfera.
- d) Los casos de arribo forzoso y fuerza mayor serán juzgados por la Nación en cuyo territorio acontezcan.

Fué la Guerra Europea la que vino a afianzar la teoría de la absoluta soberanía del Estado subyacente sobre el espacio aéreo, y así el Estado Suizo, en agosto de 1914, comunicó a los beligerantes que quedaba prohibido a los aviadores extranjeros volar sobre territorio suizo.

El Convenio Ibero Americano de Madrid, del 16. de noviembre de 1926, aceptó el paso inocente de las aeronaves por la atmósfera territorial de los Estados contratantes, teniendo como limitación el vuelo inofensivo y las necesidades de policía y seguridad del Estado subyacente en cada caso.

Siendo uno de los fines del Estado la realización de la justicia y, en consecuencia, el de la armonía social para obtenerla, debe estar en posibilidad de hacer sentir su imperio en todo el territorio bajo su soberanía; así, pues, los actos que en su atmósfera puedan realizarse y que afecten al grupo humano del país subyacente, no debe haber limitación alguna para que ese país pueda reprimirlos.

El Tratado de Paz de Versalles también reconoce ese derecho a los Estados subyacentes, al decir en sus artículos 16. y 20. que cada Estado tiene la completa y exclusiva soberanía sobre el espacio atmosférico existente encima de su territorio y aguas territoriales.

Fuera ya de especulaciones, la Conferencia de París de 1919, reconoce expresamente a los Estados contratantes la completa y exclusiva soberanía sobre la atmósfera perpendicular al territorio y aguas territoriales.

Por último, el Congreso Ibero Americano de Madrid ya citado, también reconoce expresamente a los Estados allí reunidos la soberanía de la atmósfera sobre su territorio y aguas territoriales.

De lo dicho, sacamos las conclusiones siguientes:

I. El Estado ejerce una soberanía absoluta y exclusiva sobre todo el espacio atmosférico correspondiente a su territorio.

II. Militan poderosas razones para resolver que no cabe, en tratándose de la atmósfera situada sobre el territorio de un Estado, la división en libre y territorial, debiendo de considerarse toda como territorial.

III. En tiempo de paz puede un Estado permitir el paso inocente de aeronaves de otras naciones, siempre sometidas a los ordenamientos de ese Estado.

IV. En tiempo de guerra los beligerantes deben respetar la atmósfera territorial de un Estado neutral.

V. Sólo es libre la atmósfera situada sobre el mar libre o sobre tierras "nullius".

VI. La navegación aérea en mar libre queda sometida a la reglamentación internacional.

VII. Un Estado puede impedir libremente el acceso a su territorio de aeronaves extranjeras.

En nuestro país, la soberanía sobre el aire la ejerce el Estado

**Federal, según lo ordena la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución, que dice:**

**“Artículo 73. El Congreso tiene facultad: XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre postas y correos”.**

Este precepto se complementa con la fracción X del mismo artículo, reformado por Decreto de 10 de enero de 34, publicado el 18 del mismo mes y año en el “Diario Oficial” de la Federación.

Los preceptos citados sirven de base a otros tantos de leyes secundarias, especialmente a los artículos 1o., fracción IV, y 413 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, reconociendo este último a favor de México la soberanía sobre el espacio aéreo que gravita sobre su territorio; esos preceptos dicen:

**“Artículo 1o. Son vías generales de comunicación: IV. Las líneas de navegación aérea: a) Cuando son establecidas por la Federación. b) Las de servicio público regular de transportes establecidas por particulares”.**

**“Artículo 413. Los Estados Unidos Mexicanos ejercen soberanía sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio y mares territoriales”.**

### **Aeronaves**

El autor Hammell define la aeronave como sigue: “La aeronave, como el buque, es un mueble de una naturaleza especial”. Esta definición, por así decirlo, no dice nada. Pittard, asimila las aeronaves a los navíos y las divide en aquellas que son propiedad del Estado o de particulares. Hace aumentar su similitud entre las públicas y las privadas y los buques de guerra; pues las primeras, como éstos, gozan, según él, de extraterritorialidad, no estando en un caso de excepción.

La ley italiana define las aeronaves así: Se entiende por “aeromobile un meccanismo od una qualisiasi struttura che utilizzando il sostentamento statico o quello dinamico dell'aria, siá atto a trasportare cose e persone”, (un mecanismo cualquiera que, utilizando la sustentación estática o dinámica del aire, sea apto para el transporte de personas y cosas).

Nuestra Ley de agosto de 32, en su artículo 414, define las aeronaves como sigue: "Se consideran como aeronaves los aparatos capaces de volar mediante la sustentación estática o dinámica del aire y destinados al transporte de personas o cosas".

Las aeronaves se dividen en públicas y privadas. Las públicas, a su vez, se dividen en militares y civiles. Las aeronaves públicas civiles son aquellas que están afectas a un servicio público (menos el de guerra), como, por ejemplo, Policía, Sanidad, Aduanas, etc. Todas las demás aeronaves son privadas. Por su misma naturaleza las aeronaves públicas están sujetas a un régimen jurídico especial.

Las aeronaves deben tener una nacionalidad y sólo una. Esto es eficaz, porque en caso de infracciones, identificada la aeronave es fácil recurrir al Estado que tiene jurisdicción sobre la misma, para obtener el castigo del culpable y la reparación de los daños y perjuicios causados. Así resulta también que el Estado, al cual pertenece la aeronave, la protege.

El signo de la nacionalidad debe ser permanente y ostensible. Lo primero para que no pueda ser cambiado ni disimulado fácilmente con fines fraudulentos; lo segundo para que pueda ser advertido fácilmente a distancia.

Fueron varios los puntos de vista que sirvieron a los juristas para determinar la nacionalidad de la aeronave; algunos la hacían depender de la nacionalidad del propietario; Fauchille, de la nacionalidad del piloto; Grote, por el lugar de matrícula.

Ya el Congreso, reunido en Mónaco en enero de 1922, resolvió que la nacionalidad de una aeronave la determina la nacionalidad del propietario.

La Conferencia de París de 1919 y la de Madrid de 1926 resolvieron que la nacionalidad de la aeronave la determina el lugar de la matrícula o registro. En efecto, el artículo 6o. de la primera, dice: "Las aeronaves tendrán la nacionalidad del Estado en cuyos registros hayan sido matriculadas".

Así lo resuelve expresamente nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 415, que dice:

"Artículo 415. Son aeronaves mexicanas: I. Las aeronaves matriculadas en el Registro de la Secretaría de Comunicaciones.

**II. Las aeronaves militares nacionales. III. Las aeronaves pertenecientes al Gobierno Federal o a los Estados".**

Nuestra Ley, en su artículo 433, prohíbe el registro en el país de aeronaves ya registradas en el extranjero.

Hemos dicho que la aeronave es asimilable al buque y, como tal, considerada bien inmueble para los efectos de su registro y, en consecuencia, pueden pesar sobre las mismas los gravámenes reales que sobre aquéllos, tales y como la hipoteca.

Al principio, por la movilidad de las aeronaves se tenían ciertos escrúpulos para considerarlas como hipotecables; pero actualmente es admitido por la legislación de todos los países.

La ley francesa ordena que la inscripción en el registro equivale al título, por lo que no se podrá cambiar de propietario sin el cambio previo del registro, estando, pues, asegurados por este procedimiento los acreedores reales, tanto como si se tratara de un inmueble.

Algunas leyes, para dar más confianza a los prestamistas, consideran y admiten que el gravamen pesa no sólo sobre el bien, sino también sobre el o los seguros que tenga la aeronave, para salvaguardar los intereses de aquéllos en caso de accidente.

La hipoteca se sujeta para sus formalidades, en todo caso, a la ley del país de matrícula.

El Congreso de Praga, al elaborar el Código del Aire, resolvió:

I. Que las garantías reales constituidas sobre una aeronave en un país, deben ser válidas en todos los demás países.

II. Que las garantías reales constituidas sobre una aeronave han de ser públicas (registro).

III. Que no han de aplicarse a las aeronaves las garantías reales establecidas por el derecho común.

Nuestra Ley acepta todos los principios anteriores en sus artículos del 432 al 440, siendo de vital importancia este último, que exige para autorizar el vuelo de una aeronave nacional que esté tripulada por un piloto mexicano por nacimiento.

En cada caso la aeronave debe llevar letras y marcas que la individualicen de las demás y la identifiquen.

## Circulación

Para determinar el espacio atmosférico en el cual tienen fuerza obligatoria las leyes dictadas por cada país, es preciso fijar las fronteras del territorio aéreo.

En tratándose de la frontera aérea y los conceptos frontera superficie y frontera volumen, nos parece más acertado el de la frontera superficie, determinado por las verticales a la línea fronteira trazadas sobre el territorio.

Los transportes regulares han hecho nacer la noción de rutas aéreas y puntos obligatorios de aterrizaje, así como también la obligación de franquear una frontera por un punto determinado de antemano.

Otro aspecto interesante es el de la nacionalidad del piloto, y ya vemos que, conforme a la ley nacional de la materia, para conducir una aeronave mexicana es preciso que el piloto sea mexicano por nacimiento (artículo 439). El precepto es muy prudente por cuanto a que, en efecto, nada representaría la nacionalidad del aparato en relación con el elemento humano que lo conduce y que está a merced de éste, pues en caso de conflicto todo dependerá de la nacionalidad del aviador.

El Maestro don Manuel J. Sierra, en la cátedra de Derecho Internacional Público que dicta en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales (Apuntes, página 359), ha dicho: "En caso de guerra un Estado puede movilizar todas las aeronaves a las cuales les haya conferido su nacionalidad; pero si éstas están manejadas por pilotos extranjeros, no solamente la ejecución de sus órdenes será casi imposible, sino que la fuerza con que contaba para su propia defensa, podría convertirse instantáneamente en fuerza enemiga.

El vuelo sólo puede efectuarse llenando los aparatos ciertos requisitos para su seguridad (por ejemplo, inspección), afectando también al personal en lo que se refiere a aptitud, peritaje, condiciones físicas, etc. El aparato sólo puede aterrizar o acuatizar (excepto en caso de accidente) en los lugares autorizados por el Estado (aeródromos o aeropuertos).

No pueden efectuarse vuelos por zonas prohibidas, debiendo

llevarse a bordo todos los papeles que la ley exige, tanto en lo que concierne a la aeronave como al piloto.

Todos estos requisitos los tiene previstos nuestro Ordenamiento en sus artículos del 416 al 431.

### **Aeronaves militares**

Las aeronaves militares, así como los navíos de guerra, están sujetas a ciertos requisitos para ser admitidas en territorio extranjero, sea en vuelo o para aterrizar o acuatizar.

De acuerdo con la práctica establecida en México, una aeronave extranjera sólo puede internarse dentro de la atmósfera del territorio nacional, previa autorización otorgada por el Gobierno del país, mediante los conductos diplomáticos. Las aeronaves militares extranjeras deben respetar los reglamentos, leyes y preceptos de orden público del país subyacente; pero en lo que respecta a la jurisdicción (civil y penal) se rigen por los preceptos aplicables a los buques de guerra. De estos problemas nos ocuparemos en los Capítulos VIII y IX de esta tesis.

El autor Henry Couannier, propone las siguientes conclusiones:

I. La aeronave debe tener una sola nacionalidad.

II. La nacionalidad conferida a las aeronaves es la del Estado que asume la responsabilidad de su funcionamiento.

III. Los Estados no deben conferir su nacionalidad ni permitir el vuelo bajo su pabellón respectivo más que a las aeronaves pilotadas por sus nacionales.

IV. Los pilotos no pueden dirigir otras aeronaves que las de su nacionalidad.

V. La nacionalidad de la aeronave se acredita por su signo oficial estable y ostensible, sin que se permita ninguna modificación en el mismo, bajo sanciones severas.

VI. Salvo recurso contra sus nacionales, los Estados garantizan, en la medida que las Convenciones determinan, los actos realizados por sus aeronaves en perjuicio de otros Estados o de súbditos de éstos.

Sólo nos resta decir que nuestro Derecho Positivo ya consigna todos los preceptos anteriores.

## CAPITULO IV

**IV. TRANSPORTES: a) RESPONSABILIDAD Y OBLIGACION  
DEL PORTEADOR EN RELACION CON LAS PERSONAS  
Y COSAS TRANSPORTADAS. b) RESPONSABILIDAD  
DEL PORTEADOR EN CASO DE ACCIDENTE POR  
DAÑOS A PERSONAS O COSAS EN TIERRA**

---

**a) RESPONSABILIDAD Y OBLIGACION DEL PORTEADOR  
EN RELACION CON LAS PERSONAS Y  
COSAS TRANSPORTADAS**

Hasta antes de la Guerra Europea, era para la mayoría de las gentes interesadas en la aviación sólo un deporte lo que hoy es una realidad.

Con la organización sistemática de las compañías de transportes por aire de personas, equipajes y mercaderías se han presentado respecto de la responsabilidad del Porteador los mismos problemas que en los otros medios de transporte.

La responsabilidad en que puede incurrir el dueño de una aeronave puede ser debida, bien a malicia, bien a negligencia o puede ser puramente fortuita.

Admitiendo grados de responsabilidad, según que sea contractual, delictiva o cuasi delictiva.

La primera, es aquella que se produce cuando se acoplan dos voluntades para producir efectos de derecho (contratos).

La otra, comporta la responsabilidad civil que es cuando una persona causa a otra un daño, no existiendo entre ellas previa relación contractual.

Y, en tratándose de la responsabilidad aérea, nos preguntamos: ¿El riesgo del aire constituye causa extraña al contrato? Consideramos, desde luego, que no, según después explicaremos. ¿Pueden admitirse para el aire los principios aplicables a los transportes terrestres o marítimos? Creemos que sí y hasta hay en el Derecho

**Aéreo antecedentes tomados de aquéllos (Harter Act de los Estados Unidos de América).**

¿La responsabilidad en que se incurre es contra o extracontractual? Desde luego que la idea de responsabilidad extracontractual ha evolucionado hasta ser substituída la noción de culpa por la de riesgo, la que nos parece más aceptable.

La responsabilidad cambia, según que se trate de viajeros o mercaderías, porque, como dice Thaller, "sobre las mercaderías, materia pasiva e inerte, el Porteador tiene pleno y absoluto dominio; el pasajero, por el contrario, puede contrariar al transportante hasta ser el responsable de un accidente".

Aún, y con la circunstancia de que las compañías han querido exonerarse de su obligación por el llamado "riesgo del aire", no lo han conseguido, haciéndose a ellas extensiva la obligación. ¿Son válidas las cláusulas de exoneración para mercaderías, equipajes y pasajeros transportados en aeronave? No lo creemos así. Algunas compañías, en sus boletos de viaje o conocimientos de embarque, estipulan condiciones en que se exoneran de responsabilidad (en todo caso de accidente o de pérdida). La cláusula es nula y la jurisprudencia francesa es uniforme en ese sentido, pues la responsabilidad es considerada como de orden público y, como tal, irrenunciable.

En efecto, si el Porteador falta a la obligación primordial de llevar las mercaderías, equipajes y pasajeros sanos y salvos al lugar de su destino, debe pagar los daños y perjuicios que se causen al faltar a los términos de lo pactado, cuando no justifique que la inejecución proviene de causa extraña que no le puede ser imputada (desde el punto de vista contractual y no delictivo). Por supuesto que las legislaciones nacionales han dado al problema diferentes soluciones.

Así, por ejemplo, Inglaterra y España nada dicen sobre responsabilidad del Porteador aéreo en su legislación.

En Suiza, la responsabilidad es ilimitada.

En Francia (Ley del 30 de mayo de 1924), se admite la cláusula de no responsabilidad.

En Alemania, la Ley del 10. de agosto de 1922 admite la responsabilidad del Porteador, limitándola a 25,000 marcos. La ley

italiana exonera de responsabilidad al Porteador, excepto cuando hay culpa de su parte.

Nosotros creemos que el problema tiene su solución, no exonerando a las compañías de responsabilidad, sino mediante el seguro. En efecto, la compañía puede establecer los seguros para el pasaje y la mercadería (así se hace en Alemania), cobrando el valor de la póliza juntamente con el boleto de pasaje o el precio de transporte de las mercaderías.

The British Aviation Insurance Group, cobra, como tal, del 15 al 17%, calculado sobre el posible costo de reparaciones del aparato en caso de accidente.

En vista de que la aeronavegación ha venido a desarrollar mucho "el contrato sucesivo de transportes", la internacionalización de la jurisdicción aérea se impone.

El italiano Musto, en "L'Aeromobile diritto i Legislazione", dice: "No es concebible que las compañías internacionales de navegación aérea, para transportar internacionalmente, estén sujetas a sistemas diferentes de responsabilidad de un Estado a otro. La necesidad de un Código del Aire es inaplazable".

En efecto, se ocurre preguntar: ¿Debe regirse el transporte por la ley del lugar del nacimiento del contrato? ¿Por aquella del país donde comenzó el viaje? ¿Por la del país subyacente? ¿Por la ley nacional del viajero? ¿Por la del remitente, en su caso?

Para reglamentar internacionalmente tanta y tanta cuestión el Gobierno francés convocó a una Conferencia, a la cual México fué invitado y asistió.

El Congreso resolvió, entre otras cosas, que las cláusulas de exoneración puestas en los boletos y conocimientos por las compañías de transportes aéreos son nulas.

El Congreso Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos, reunido en París en mayo de 1928, resolvió: Que en principio, el Porteador es responsable de accidentes, pérdidas y retrasos y escapa a la responsabilidad si prueba haber tomado medidas razonables para evitarlos. Con ello demuestra que no ha incurrido en culpa alguna.

El artículo 22 (párrafo segundo) exonera al Porteador de las culpas o faltas de los encargados. Se funda la resolución en que el

dueño ausente no puede vigilar cómo se maneja la tripulación y tiene su origen en el "Harter Act" de los Estados Unidos de América, respecto de la irresponsabilidad del propietario por causa de la tripulación.

En dicho Congreso se limita la responsabilidad del Porteador a 100 francos por kilo de mercaderías, y a 25,000 por viajero. El artículo 29 se refiere al transporte sucesivo. En este caso todos los transportadores se sujetan al convenio y se tiene acción contra el Porteador del momento del accidente, excepto cuando hay estipulación en contrario.

Nuestro Derecho Positivo (Ley de Vías Generales de Comunicación) se refiere a la responsabilidad en sus artículos del 471 al 474.

En principio (artículo 471), el propietario de la aeronave es ilimitadamente responsable respecto a los daños que ella causa a las personas o a las propiedades.

Si el propietario la alquila para servicios comerciales (artículo 472) y no lo avisa a la Secretaría de Comunicaciones, serán ambos solidariamente responsables (arrendador y arrendatario).

Se exonera de responsabilidad al propietario (artículo 473) por casos fortuitos o de fuerza mayor.

El artículo 474 exonera al propietario y tripulación de responsabilidad en caso de accidente en las personas, si comprueba haber tomado las medidas razonables para evitarlo. También queremos agregar que, aunque la seguridad de las aeronaves está prescrita de manera general en la fracción I del artículo 683, falta que expresamente se sancione el caso en que el Porteador sobrecargue con personas o cosas el aparato.

#### **b) RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN CASO DE ACCIDENTE POR DAÑOS A PERSONAS O COSAS EN TIERRA**

Ya vimos en la Circulación que la aeronave está obligada a aterrizar precisamente en los campos autorizados. Pero si, por causa de fuerza mayor, se ve obligada a aterrizar en lugar no auto-

rizado, no incurrir ni el piloto ni el propietario, por este solo hecho, en responsabilidad.

Pero si al aterrizar se producen daños en las personas o cosas en tierra, quedan obligados a los daños y perjuicios, aun en el caso de accidente, ya que se ha perturbado en sus derechos de propiedad a un tercero.

En cuanto a la "echazón", sólo está autorizada la de lastre consistente en agua o arena fina, pero aun en este caso y, aunque se trate de fuerza mayor, el Porteador o dueño de la aeronave está obligado a pagar los daños y perjuicios que la "echazón" produjere". Si fuere la misma de otros objetos que no sean los ya enumerados y, aunque se vea obligado a la "echazón", incurre igualmente en responsabilidad.

Esta obligación resulta de los principios jurídicos que imponen la obligación de indemnizar la violación de la propiedad ajena.

Italia, en 20 de agosto de 1923, legisló sobre la materia prohibiendo toda lanzamiento de cuerpos u objetos capaces de perjudicar, y da, en todo caso, la acción de daños y perjuicios.

La ley francesa sólo exonera de responsabilidad cuando se prueba que la víctima tuvo la culpa.

En los Estados Unidos se aplica la "common law" y en Inglaterra, en cuanto a los accidentes, a la tripulación se reglan por The British Workmen's Compensation Act.

Sobre el punto que nos ocupa, ya se elabora un proyecto de reglamentación, cuyos puntos principales son los siguientes:

Se declara que todo daño causado por cualquier forma en las personas o cosas en tierra, es objeto de reparaciones de pleno derecho.

El artículo 2o. declara indemnizables los daños y perjuicios producidos por "echazón", aun de la reglamentaria (agua o arena fina) y aun cuando se trate de caso de necesidad.

La responsabilidad es solidaria entre el dueño y el explotador de la aeronave y sólo se atenúa por culpa de la víctima.

Ya tenemos visto cómo y en qué forma nuestra legislación tiene reglamentada la responsabilidad.

## **CAPITULO V**

### **V. GUERRA AEREA**

---

Al llegar a este punto encontramos el problema que mayor inquietud está produciendo a Estados y juristas.

La aeronáutica, desde su nacimiento fué orientada y aplicada a fines militares. Sus antecedentes son remotos.

### **Globos cautivos**

En efecto, en 1794 (10 años después del invento de los hermanos Montgolfier) Guyton de Maveau fué quien propuso al Comité de Salud Pública de la Revolución Francesa utilizar el globo como medio de observación de los ejércitos de la República.

El Globo "L'Entepennat", construido por Coutelle (fisico) y Condé, logró un efecto decisivo para la victoria de Fleurus en 26 de junio de 1794.

En 1862, durante la Guerra de Secesión de los Estados Unidos de América, el norteamericano Allan, por medio de un globo cautivo y desde su barquilla transmitió mensajes al Estado Mayor y tomó fotografías de las líneas enemigas.

### **Globos libres**

Napoleón, los usó en Egipto para intimidar a los turcos y, al parecer, con magníficos resultados.

En 1812, los rusos trataron de usar los globos con explosivos contra los franceses, pero fracasaron en todos sus intentos.

Durante la guerra franco-prusiana (1870-71), los globos pres-

taron grandes servicios a la ciudad de París para mantener sus comunicaciones con los Departamentos, verificándose 64 ascensiones.

### Dirigibles y aeroplanos

La guerra del aire viene a ser mucho más peligrosa cuando ya las máquinas se dirigen a voluntad de su conductor.

En 1913, en la Guerra de los Balkanes, los griegos practicaron reconocimientos sobre la Escuadra turca, no sin protestas de los turcos por el medio empleado.

Durante la Guerra Europea fué tal el auge que adquirió la aviación, su capacidad para reconocimientos, combates aéreos, ataques directos sobre tierra o mar, que basta con dar los datos siguientes:

En 1914 (junio), la mayor velocidad desarrollada por una aeronave era de 80 kilómetros por hora; en 1918, lo era de 150. Al principio sólo podía volar 3 horas a 1,000 metros de altura; al final era cosa corriente que volasen 5 horas a 5,000 metros.

Fué, pues, durante la Guerra Europea, cuando la aeronave adquirió, como máquina de guerra, un valor insospechado, pues aún se recuerdan con pavor los raids aéreos verificados sobre Londres y París por la aviación militar alemana.

Hemos dicho que en tiempo de paz la navegación aérea es libre, sujetándose a los requisitos del Estado subyacente, imperando el principio de seguridad y conservación de los Estados. En tiempo de guerra no es así.

Durante una guerra ningún aparato beligerante puede cruzar el territorio aéreo de un país neutral, sino con especial autorización del subyacente.

Esto se explica, porque si dos aeronaves de países beligerantes se encuentran sobre la atmósfera de un territorio neutral ¿renunciarán a atacarse?, y porque el paso, según la situación geográfica de los Estados, puede beneficiar a uno de los beligerantes más que al otro, y porque la actitud de un neutral, en relación con la de los beligerantes, debe ser la de un simple espectador.

## LEGITIMIDAD DE LA GUERRA AEREA

La guerra aérea, propiamente dicho, es la sostenida por aeronaves tripuladas por militares pertenecientes a los beligerantes. Desde luego, se presenta esta cuestión: ¿Es legítima la guerra aérea?

Algunos de los impugnadores de la misma son Berthelemy, Von Bar y W. O. Hart.

El primero, aboga por su supresión; Von Bar, la rechaza, salvo el caso de legítima defensa; Hart, la considera ilegítima y la condena.

Son sus sostenedores, Brun, que sólo la limita por el Derecho de Gentes establecido para el bombardeo terrestre. Así razonan también Ivon y Le Mayne.

Los juristas de La Haya, reunidos de diciembre de 1922 a febrero de 1923, declararon:

“La guerra aérea tiene que admitirse. La aeronave participará de las operaciones de los beligerantes; podrá formar parte de las fuerzas de tierra, de las de mar, o formar un organismo separado”.

A nosotros nos parece legítima, porque, si bien el procedimiento la hará más intensa, pierde, en cambio, en extensión y quizá las guerras del porvenir se reduzcan a semanas y, como Rolland, la consideramos, según el caso, accesoria de la marítima o de la terrestre.

La guerra aérea debe estar limitada, claro está, por los principios de la humanidad y de la civilización.

El Congreso de Madrid de 1911, la admitió como legítima, con la limitación de que no presente para la población pacífica mayores peligros que la guerra terrestre.

## BOMBARDEO AEREO

La Conferencia de La Haya, de 1899, resolvió: “Se prohíbe durante 5 años lanzar proyectiles o explosivos desde lo alto de globos o por cualquier otro nuevo medio análogo”. Posteriormente volvió a prorrogarse el acuerdo por 5 años más, no ampliándose posteriormente.

El Instituto de Derecho Internacional reunido en Madrid en 1911 declara: La guerra aérea es permitida; pero con la condición de no ofrecer para las personas ni para la propiedad de la población pacífica peligros mayores que los que ocasionan las guerras terrestre y marítima.

Cuando tanto se criticaron los raids aéreos alemanes sobre algunas capitales de los países aliados, el Gobierno de Berlín contestó:

"Que no existían pactos en el Derecho de Gentes relativos a la guerra aérea; que su objeto era de carácter militar; que se trataba de destruir elementos militares y de tránsito para evitar la concentración; que, por lo demás, eran también bombardeos de intimidación, los cuales estaban autorizados".

Hay que distinguir cuándo las aeronaves maniobran dentro de las zonas de combate y más allá de ellas, pues este último caso suscita cuestiones muy delicadas cuando son bombardeadas ciudades abiertas, hospitales, iglesias, etc., etc.

Picciotto dice que es lícito el bombardeo de establecimientos militares, así como de plazas defendidas y fortificadas (contra el aire), procurando el beligerante no afectar a los no combatientes.

Si se toma en cuenta la distancia a que se efectúen las maniobras la distinción es bien difícil.

Por considera siempre lícito el bombardeo de objetivos militares e ilegítimo a **contrario sensu** el que no reúne tales requisitos, considerando ilegítimo el bombardeo de ciudades, villas y aldeas no defendidas, aunque se trate de bombardeos de intimidación, si la población de aquéllas es puramente civil.

Así, pues, el aviador deberá aproximarse, en tratándose de objetivos militares, al objeto de su ataque lo bastante para no errar los tiros, en perjuicio de los no combatientes; pero hay que hacer notar que la aproximación a dichos objetivos hace perfectamente vulnerable el aparato. Bombardear los medios de transporte es lícito cuando se evita la concentración militar o el aprovisionamiento.

En cuanto a los buques, se pueden atacar desde los aires barcos de guerra enemigos, pero no de comercio, a menos que este último sea el agresor y siempre procurando el salvamento de la tripulación.

## BLOQUEO AEREO

El bloqueo que ejecuta una fuerza naval en condiciones de licitud puede ser auxiliado por aeronaves y aún ejecutarse exclusivamente por éstas, con tal de que sea efectivo.

## PRISIONEROS DE GUERRA

Bismarck, en el sitio de París (1870-71) propuso que los aeronautas fueran asimilados a los espías; pero tan cruel concepto fué universalmente rechazado, resolviéndolo así el Instituto de Derecho Internacional en su Sesión de Oxford.

Actualmente la tripulación de una aeronave de guerra, en caso de caer en poder del beligerante contrario, es tratada como prisioneros de guerra terrestre o marítima.

## ZONAS

La Conferencia de La Haya (1922-23) adoptó casi todos los principios a que nos hemos referido en relación con el bombardeo aéreo e hizo la diferenciación de zonas neutrales, considerando como tales allí donde hay monumentos históricos, iglesias, hospitales, obras de arte o aglomeración de población civil, con tal de que dichas zonas no sean usadas para fines militares.

Henry Couannier dice: "No podemos resignarnos a admitir que el único abrigo de los vecindarios pacíficos, de los niños, de las mujeres, viejos y heridos puedan ser las galerías subterráneas. La humanidad no puede retrotraerse a la época de las cavernas". "El remedio son zonas de respeto en que esté prohibida la guerra aérea. Estas zonas deberán ser controladas por un organismo neutral que obligue a cumplir lealmente a ese Estado el hecho de no utilizar esa zona con fábricas de aprovisionamiento, campos de entrenamiento militar que le darían más ventajas a ese Estado sobre su enemigo".

Hay quien proponga que en los países beligerantes sólo pueda haber guerra aérea en la zona de guerra, bien sea marítima o terrestre, considerándose como zonas neutrales el resto del país.

Esto tiene muchos inconvenientes, como por ejemplo, que estarían con las manos atadas los países en guerra respecto de las comunicaciones que sin estar estrictamente dentro del teatro de la misma, sirven a cada país para concentrar fuerzas militares, concentración que todo Estado beligerante tiene derecho a impedir.

## ASILO

Sobre hospitalidad hay dos corrientes de ideas:

I. La que dice que si las aeronaves buscan refugio en territorio neutral no pueden permanecer más de 24 horas, excepto en el caso de avería o de mal tiempo. Si se llegasen a encontrar dos aparatos beligerantes en territorio neutral, uno saldrá 24 horas después que el otro. No pueden hacer acto alguno de hostilidad ni aumentar su poderío.

II. La otra corriente quiere que sea decomisado por el neutral todo el material de guerra e internado el piloto hasta el fin de las hostilidades.

Hay que distinguir el asilo en voluntario y forzoso.

Las dos corrientes de que hablamos se practicaron en la Guerra Europea; la de la soberanía absoluta por Dinamarca, la que apresó aparato y tripulación el 2 de diciembre de 1914 que cayeron al mar cerca de la Isla Jano. La otra tendencia fué practicada por Noruega, que asimila al buque náufrago las aeronaves beligerantes (y así obró respecto de la tripulación del Zeppelin L-20, la que puso en libertad después de haber sido recogida en alta mar por uno de sus barcos). La teoría más equitativa es la danesa, pues, en efecto, internacionalmente un Estado neutral no debe cooperar al desarrollo de las hostilidades y su carácter debe ser el de un simple espectador, ya que con el criterio noruego se favorece a un Estado más que a otro reintegrándole elementos de guerra, pues en buen derecho los beligerantes que caen en poder de neutrales deben conservarse allí hasta el fin de las hostilidades.

La Décima Conferencia de La Haya reunida en 1907 resolvió que si un buque de guerra se encuentra náufragos de aeronave de guerra en alta mar debe apresarlos y si es la tripulación de aeronave de comercio, ponerlos en libertad.

## VISITA Y CAPTURA

La visita y captura de una aeronave puede hacerse tanto en alta mar como sobre un territorio.

En tiempo de guerra un Estado debe, por todos los medios a su alcance, impedir que el contrario se abastezca de elementos que le permitan continuar la contienda, por lo que puede obligar a las aeronaves a aterrizar o acuatizar para examinar su documentación y mercaderías, pudiendo hacerlo por la fuerza en caso de resistencia.

La visita es necesaria como un antecedente obligado de la captura, la que es necesaria tanto para identificar la nacionalidad de la aeronave como el material que transporte el visitado.

Hay autores que desconocen ese derecho, argumentando que la nacionalidad de la aeronave es fácil de reconocerse, pero se nos ocurren estas cuestiones: ¿Y los documentos? ¿Y el material que transporte?

La visita, pues, se impone como si se tratara de un navío.

Ya dijimos que la visita y apresamiento, en su caso, se puede hacer tanto en alta mar como sobre el territorio.

**Alta mar.**—Las aeronaves, en este caso, pueden ser sujetas a visita por un beligerante cuando haya duda respecto de la documentación y cargamento. Si no hay duda respecto a sus papeles y la mercadería que transportan no es de guerra, debe autorizarse en seguida su partida.

Si resulta dudosa la documentación y el cargamento es de guerra, el beligerante debe proceder a destruir el cargamento, a retener el aparato y a libertar a la tripulación neutral en caso de que no resista. Por el contrario, es considerada como enemiga en caso de resistencia, imponiéndose su retención. Concluidas las hostilidades, la aeronave perteneciente al neutral debe ser entregada.

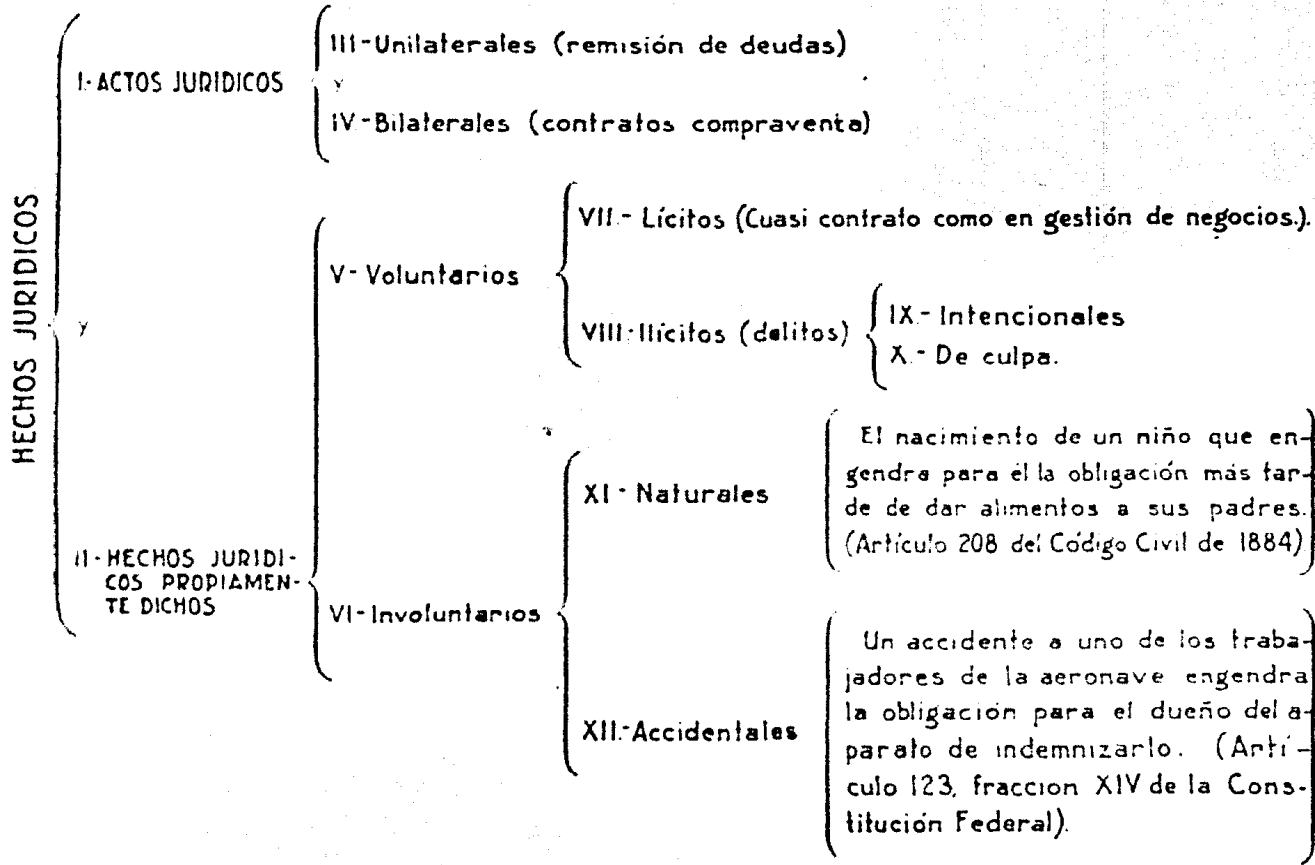
Las aeronaves militares, al capturarse, dan derecho a su destrucción; pueden también capturarse las aeronaves públicas enemigas no militares, y su captura da derecho a su decomiso en favor del beligerante que la apresó.

La tripulación de las aeronaves militares debe retenerse como prisioneros de guerra. La aeronave particular enemiga puede capturarse en todo caso y tiempo. Las aeronaves neutrales pueden visitarse cada vez que lo considere prudente el beligerante; pero capturarse en muy especiales casos, como, por ejemplo, si resiste la visita, si no lleva en orden sus papeles o si transporta contrabando de guerra. Encontrándose en falta, la aeronave particular neutral puede ser decomisada, destruido el contrabando de guerra y aun retenida la tripulación.

**CAPITULO VI**

**VI. ACTOS Y HECHOS EJECUTADOS A BORDO  
DE AERONAVES**

En los términos del Cuadro que más abajo se da, pueden a bordo de aeronaves ejecutarse toda la gama de actos y hechos jurídicos que el derecho reconoce, a saber:



Del Cuadro anterior, desde el punto de vista del Derecho Civil y Mercantil Aéreo, nos interesan los números I, II, III, IV, V, VI, VII y XI. Desde el punto de vista penal, nos interesan los números II, V, VIII, IX y X y, por último, desde el punto de vista del Derecho Industrial, nos interesa el número XII.

## **CAPITULO VII**

### **VII. REGIMEN JURIDICO DE LOS ACTOS Y HECHOS DE CARACTER CIVIL O PATRIMONIAL A BORDO DE AERONAVES**

---

Por Derecho Civil se entienden todas las relaciones entre particulares resolubles en dinero, y por patrimonio, todo lo que posee una persona que pueda apreciarse en dinero.

Debemos aclarar que los actos o hechos de carácter civil a bordo de aeronaves, vendrán a crear problemas de Derecho Internacional Público y Privado, por haberse acertado por dicho medio de transporte el tiempo y las distancias.

En efecto, ¿qué ley debe regir para la contratación cuando una aeronave vuele sobre atmósfera de un país que no es el de su nacionalidad? ¿Debe imperar la Ley del Pabellón? ¿La del país subyacente? ¿Qué legislación debe aplicarse para atravesar diferentes Estados? ¿El piloto está sometido a la ley del Estado subyacente o a la de su país?

Si hacemos relación al punto número IV del Cuadro de la página 75, es decir, de los contratos que son los actos jurídicos más importantes, vemos la necesidad de una reglamentación, porque la contratación entre ausentes se complica y, dadas las posibilidades de la aviación moderna, nada remoto será la propalación de contratos de toda clase y formas entre ausentes, desde las aeronaves.

Es, pues, perfectamente factible que un comerciante argentino, volando en aeronave argentina, solicite compradores de ganado y que propale un contrato por medio del radio; que la peticitación la haga en atmósfera territorial de Colombia y reciba la contestación de un comerciante norteamericano residente en Chicago, aceptando el contrato cuando se encontrase volando sobre atmósfera territorial de México, aterrizando posteriormente en el Esta-

do de Texas. En caso de que dicho contrato tuviera que ser interpretado o tenga que llevarse adelante mediante su ejecución forzada, ¿qué autoridad judicial será la competente para interpretarlo o mandarlo ejecutar? ¿La argentina, por llevar la aeronave su bandera y ser considerada suelo argentino? ¿La colombiana, por haberse hecho la polícitación sobre la atmósfera territorial de Colombia? ¿La mexicana, por haberse perfeccionado el contrato cuando se volaba sobre atmósfera territorial de México? ¿La norteamericana, por haberse verificado el primer aterrizaje en suelo de ese país?

Sería necesario determinar cuándo se perfeccionó el contrato de que se trate, porque:

a) Hasta ese momento cada una de las partes puede revocar su consentimiento.

b) Para juzgar si en ese momento los contratantes tenían capacidad para obligarse (la muerte o la locura antes de perfeccionarse quitan a éste todos sus efectos).

c) Para decidir con qué ley deberán juzgarse las relaciones derivadas del contrato.

d) Para determinar judicialmente cuál es la autoridad competente que debe conocer de ellos en caso de interpretación o de ejecución forzada (domicilio de la persona o ubicación de la cosa si es inmueble).

e) Porque en los contratos translativos de la propiedad las cosas perecen para su dueño y la propiedad se translada al momento de perfeccionarse el contrato.

¿Cómo se perfecciona un contrato? En Derecho Civil hay cuatro teorías:

I. La de la declaración.

II. La de la expedición.

III. La de la recepción.

IV. La de la información.

¿Cuál de ellas acepta nuestro Código? El Código Civil, en su artículo 1807, dice: "Artículo 1807. El contrato se forma en el momento en que el proponente recibe la aceptación, estando ligado por su oferta, según los artículos precedentes".

Acepta, consecuentemente, la teoría de recepción, es decir,

hasta que el policitante recibe la contestación del policitado, formándose contrato al momento preciso de la recepción.

El Código de Comercio, en su artículo 80, no acepta el anterior sistema, sino el de expedición, cuando dice: "Artículo 80. Los contratos mercantiles que se celebren por correspondencia, quedarán perfeccionados desde que se conteste aceptando la propuesta o las condiciones en que ésta fuere modificada.

En cuanto a la forma y solemnidades rige el conocido principio de derecho *locus regit actum*, teoría que acepta expresamente el Código Civil en su artículo 15.

En cuanto a los números II, VI y XI del Cuadro de la página 75, (hechos involuntarios naturales) pasados en la aeronave, la Constitución Federal, en su artículo 30, fracción (a), inciso 3o., reformado por el Decreto del 10 de enero de 1934 y publicado en el "Diario Oficial" de la Federación del 18 del mismo mes y año y en relación con el artículo 1o., fracción III de la Ley de Nacionalidad y Naturalización, del 20 de enero de 1934, ambos dicen literalmente: "Son mexicanos por nacimiento: III. Los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes".

Al piloto corresponde dar fe de lo que ocurra en la aeronave concerniente a la vida civil, como nacimientos, defunciones, levantando el acta correspondiente; autorizar los testamentos, dando luego noticia a la primera autoridad del primer lugar de aterrizaje en el país a que la aeronave pertenece o, en su defecto, si ha aterrizado en suelo extranjero, al Cónsul del país en que la aeronave esté registrada. En cuanto a los números II, VI y XII del Cuadro citado, es decir, hechos jurídicos involuntarios y accidentales, la Ley Federal del Trabajo, en su artículo 1o., dice: "Artículo 1o. La presente Ley es de observancia general en toda la República y su aplicación corresponde a las autoridades federales y locales en los casos y términos que la misma establece".

Refiriéndose a la competencia de las Juntas de Conciliación y Arbitraje Locales, Centrales y Federales, en cada caso los artículos de la Ley del 334 al 366 se refieren a la misma, resolviéndose así la duda.

Los números II, V, VIII, IX y X, es decir, hechos jurídicos voluntarios e ilícitos intencionales y de culpa, nos ocuparemos de ellos en el capítulo siguiente.

La Ley del Pabellón, dice Ripert, sigue a la aeronave en país extranjero.

El Código del Aire, en su artículo 23, dice que la aeronave que se encuentre en alta mar o sobre tierra "nullius" está sometida a la ley y a la jurisdicción del Pabellón.

Una legislación tan avanzada como la italiana, contiene los siguientes preceptos:

a) En general, las aeronaves que viajan sobre territorio nacional o bien sobre el mar o el territorio de un Estado extranjero vienen sometidas a la Ley del Pabellón.

b) En consecuencia, los contratos, los testamentos, los nacimientos y las muertes, así como los delitos sobrevenidos a bordo de una aeronave, hállese donde se halle, se regirán como si hubiesen sobrevenido en territorio del país del Pabellón de la aeronave. La ley de la nacionalidad de la aeronave es la única aplicable en tales casos.

c) No obstante, cuando la aeronave de un determinado país viaje o vuele sobre Estado extranjero vendrá sometida a las normas legales que en base de la soberanía del Estado haya dictado el país extranjero que soporte el vuelo.

d) Los actos jurídicos llevados a cabo a bordo de aeronaves extranjeras mientras vuelen por encima del territorio de nación extranjera, vienen regulados por la Ley Nacional de la aeronave o del país en que ésta haya sido inscrita, excepción hecha por los hechos previstos en las leyes penales, en las leyes de orden público y en las fiscales.

También se prevé el caso de la reciprocidad. Nuestra legislación ya no admite dudas sobre el particular, pues preven ya la Constitución, ya el Código Penal, ya la Ley de Vías Generales de Comunicación, los casos a que nos hemos referido.

En efecto, el artículo 431 del último Ordenamiento citado textualmente dice: "Los actos jurídicos que ocurren a bordo de una aeronave matriculada mexicana durante el viaje se someterán a las leyes mexicanas siempre que naveguen dentro del territorio

nacional y aguas jurisdiccionales". "Los nacimientos y muertes que ocurran se registrarán en el Diario de Navegación y se pondrán en conocimiento de las autoridades locales del primer lugar de aterrizaje o se darán a conocer a la primera autoridad consular mexicana cuando la aeronave aterrice en territorio extranjero y se considerarán como ocurridos en territorio mexicano.

## CAPITULO VIII

**VIII. REGIMEN JURIDICO DE LOS HECHOS DELICTUOSOS  
COMETIDOS A BORDO DE AERONAVES. TEORIAS RES-  
PECTO DE LOS MISMOS: a) BANDERA. b) PAIS  
SUBYACENTE. c) PRIMER ATERRIZAJE**

---

Los delitos cometidos a bordo de aeronaves crean mil problemas fundamentalmente de Derecho Internacional Público, ya que sólo el Estado, y en su carácter de tal, puede castigar aplicando sanciones, dato esencial del Derecho Penal.

Por la gran similitud entre el mar libre y territorial y la atmósfera libre y territorial y entre buques de guerra y mercantes y las aeronaves de la misma naturaleza, son aplicables a la atmósfera y a las aeronaves muchos de los principios y excepciones que se aplican a aquéllos.

En las aeronaves pueden ejecutarse toda clase de delitos (voluntarios, de culpa, simples, colectivos, flagrantes, no flagrantes, instantáneos, continuos, contra la cosa pública, contra particulares, comunes, políticos, ordinarios y especiales), pudiendo ejecutarse en las circunstancias a que se refiere el siguiente cuadro:



Respecto de los delitos cometidos a bordo de aeronaves existen diversas soluciones teóricas:

a) **BANDERA.** Para los autores que asimilan una aeronave a un navío es el país cuya bandera lleva (a aquél pertenece) o cuya nacionalidad tenga (allí ha sido registrada) el único que puede ejercer actos legítimos de soberanía y, en consecuencia, sus autoridades, las del país cuya bandera lleve la aeronave o cuya nacionalidad ostente, las competentes para conocer de todo hecho delictuoso que en ellas se haya efectuado. El Derecho Positivo Mexicano acepta esta teoría, según lo mandado por los artículos 415 y 433 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que a la letra dicen:

“Artículo 415. Son aeronaves mexicanas: I. Las aeronaves matriculadas en el Registro de la Secretaría de Comunicaciones. II. Las aeronaves militares nacionales. III. Las aeronaves pertenecientes al Gobierno Federal o a los de los Estados”.

“Artículo 433. Una aeronave matriculada en el extranjero no podrá ser inscrita en el Registro de la Secretaría de Comunicaciones sino se comprueba la cancelación de aquella matrícula. En caso de registro simultáneo de una aeronave en México y en el extranjero, la inscripción en el Registro de México producirá todos los efectos jurídicos en cuanto a dicha aeronave se refieran.”

b) **País subyacente.**—Otros tratadistas rechazan la teoría anterior diciendo que no son ni la bandera que la aeronave lleva ni su nacionalidad las que determinan que autoridades deben ejercer sobre la misma actos de soberanía, sino el país subyacente en el momento de haberse cometido el delito.

c) **Primer aterrizaje.**—Hay aún quien discrepe de la teoría enunciada asegurando que ni el país de la bandera ni el subyacente son los competentes para conocer, sino aquel del primer aterrizaje que haga la aeronave precisamente después de haberse cometido el delito de que se trate.

Estas teorías, claro está, tienen su pro y su contra y ninguna satisface plenamente por su absolutismo, teniendo en consecuencia que buscar y declararnos por una teoría ecléctica.

Si se reconoce la competencia de las leyes del Estado subyacente la jurisdicción será ejercitada sobre actos en que el Estado no tiene interés real y presenta además dificultades.

En efecto ; Cómo determinar la zona aérea en la que el delito ha sido cometido?

La doctrina que pretende que sean las autoridades y la ley del país cuya bandera lleven las aeronaves el competente para juzgar sustrae el hecho de la jurisdicción de un Estado interesado para atribuírsela a otro que quizá no tenga ningún interés.

La mejor, pues, será una teoría ecléctica que participe de dos de las tres ya enunciadas: de la de la bandera y de la del país subyacente.

El Comité Jurídico Internacional de Aviación resolvió los puntos siguientes:

El hecho de que una infracción se produzca a bordo de un aeroplano crea una competencia especial, la competencia penal de Derecho Aéreo.

La competencia penal de Derecho Aéreo pertenece al Estado del Pabellón y al Estado subyacente.

Los efectos de la competencia penal aérea son los mismos que los de la competencia terrestre.

La Competencia penal aérea no excluye el ejercicio de la represión sobre bases distintas de aquellas de la competencia terrestre.

Cuando la aeronave no tiene la nacionalidad del Estado subyacente, el Estado competente, desde este punto de vista, será el que tenga en su poder al presunto culpable. Respecto a tercer Estado la competencia se regla por la Ley del Pabellón, excepto:

I. Si la infracción compromete la seguridad del Estado subyacente.

II. Si lesiona nacionales del Estado subyacente.

Los Estados que no admiten el principio de la extradición de sus nacionales están obligados a castigar a sus ciudadanos que entren al país después de haber sido declarados culpables a bordo de avión extranjero, de un delito conforme a la legislación de su país.

## CAPITULO IX

**IX. CODIGO PENAL DEL DISTRITO Y TERRITORIOS FEDERALES EN MATERIA COMUN Y PARA TODA LA REPUBLICA EN EL FUERO FEDERAL, DEL 17 DE SEPTIEMBRE DE 1931. ¿CUAL TEORIA ACEPTA? CRITICA. CONCLUSIONES**

---

Hay países que tienen leyes especiales sobre delitos cometidos a bordo de aeronaves. En nuestro Derecho, como hemos apuntado, están previstos, si no todos, por lo menos una parte, en el Código Penal, habiendo algunas otras sanciones en leyes especiales. Los países que tienen leyes especiales son: Francia, Alemania, Estados Unidos de América, Suiza y Bulgaria.

Entrando al estudio del Derecho Penal Positivo Mexicano sobre la materia que nos ocupa debemos decir que el Código Penal "Martínez de Castro", del 10. de abril de 1872 para el Distrito y Territorios Federales en delitos del fuero común y para toda la República sobre delitos contra la Federación, por su respetable edad nada dice concretamente sobre delitos cometidos a bordo de aeronaves.

El Código Penal del 15 de diciembre de 1929, también para aplicarse por Autoridades Comunes o Federales, según el caso, en su artículo 10, dice:

"Se considerarán como ejecutados en territorio de la República: IV. Los cometidos a bordo de aeronaves nacionales o extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera territorial nacionales o extranjeras, en casos análogos a los que señalan para los buques las fracciones anteriores."

El Código Penal actualmente en vigor, de 17 de septiembre de 1931, reproduce en su artículo 50., fracción IV, el concepto anterior, pero con un aditamento, y literalmente dice:

"Artículo 50. Se considerarán como ejecutados en el territorio de la República: IV. Los cometidos a bordo de aeronaves naciona-

les o extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera o aguas territoriales nacionales o extranjeras, en casos análogos a los que señalan para los buques las fracciones anteriores.”

Para los buques se señalan en las fracciones anteriores del mismo artículo, como delitos cometidos en territorio nacional, los siguientes casos:

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

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

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

Haciendo el cambio correspondiente en los términos quedarán los preceptos transcritos como sigue:

“Artículo 50. Se considerarán como ejecutados en territorio de la República: I. Los delitos cometidos por mexicanos o extranjeros en la atmósfera libre a bordo de aeronaves nacionales. II. Los ejecutados a bordo de una aeronave de guerra nacional que se encuentre aterrizada o acuatizada en territorio o aguas territoriales de otra nación. Esto se extiende al caso en que la aeronave sea mercante, si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a la que pertenece el lugar donde está aterrizada o acuatizada. III. Los cometidos a bordo de una aeronave extranjera aterrizada o acuatizada en territorio nacional o en aguas territoriales de la República si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido no fueren de la tripulación. En caso contrario se obrará conforme al derecho de reciprocidad”.

Vemos, pues, que el Código Penal no se inclina por una sola de las teorías enunciadas. En efecto, la fracción I acepta la teoría de la Bandera o de la nacionalidad de la aeronave; la segunda acepta también la teoría de la nacionalidad (aeronaves de guerra), haciendo excepción de los buques mercantes en ciertos casos a los

que se aplica la teoría del país subyacente. En cuanto a la fracción III aceptada en los casos de excepción a que se refiere la teoría del país subyacente.

De acuerdo con lo expuesto en el Cuadro de la página 75, en relación con el de la página 88 corresponderá conocer a las Autoridades Judiciales Penales mexicanas de todo hecho jurídico que se suceda en las aeronaves, en las condiciones a que se refieren los números I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII y XIX, es decir, en tratándose de aeronaves nacionales sean de guerra o mercantes no desprendidas y en vuelo, sea que estén aterrizadas en tierra firme o acuaticadas en aguas nacionales, sea que vuelen en la atmósfera libre o en la territorial y que cuando se trate de la atmósfera territorial esté ésta sobre mar territorial o sobre tierra firme.

También toca conocer a las autoridades mexicanas de hechos jurídicos a bordo de aeronaves de guerra nacionales aterrizadas o acuaticadas en territorio o aguas territoriales de otros países y no podrán conocer de lo acontecido en aeronaves mercantes sino llenándose los requisitos de la fracción II del artículo 5o. del Código Penal.

En tratándose de los números XX, XXI, XXII, XXIV, XXXII, XXVII y XXXV del Cuadro de la página 88, es decir, de aeronaves extranjeras, sean de guerra o mercantes, en vuelo sobre atmósfera libre, no corresponde conocer de ellos a las Autoridades Judiciales nacionales, sino a las del país a que la aeronave pertenece.

En cuanto a los números XX, XXI, XXII, XXIII, XXIV, XXXI, XXXII, XXV, XXVI, XXXIII, XXXIV, XXVIII, XXXVI, XXIX, XXX, XXXVII y XXXVIII, es decir, tratándose de aeronaves extranjeras de guerra y mercantes no desprendidas y en vuelo sobre aguas territoriales o sobre tierra firme o volando sobre atmósfera territorial, sea ésta sobre el mar territorial o sobre tierra firme, conocerán de ellos (de los hechos delictuosos ejecutados en esas condiciones) las Autoridades Judiciales Penales mexicanas; pero siempre que, tratándose de los números XX, XXI, XXII, XXIV, XXXII, XXVIII, XXXVI, XXIX, XXX, XXXVII y XXXVIII, es decir, de aeronaves extranjeras, de guerra o mer-

cantes, en vuelo volando sobre la atmósfera territorial, ya sea ésta sobre el mar territorial o sobre tierra firme, se altere la tranquilidad pública del lugar o cuando de los sujetos de un delito, activo o pasivo, basta con que uno de ellos no sea de la tripulación.

También conocerán las Autoridades Judiciales Penales mexicanas de los hechos jurídicos acontecidos según los números XX, XXI, XXII, XXIII, XXXI, XXV, XXVI, XXXIII y XXXIV, es decir, tratándose de aeronaves extranjeras de guerra o mercantes **NO DESPRENDIDAS**, aterrizadas o acuatzadas sobre tierra firme o aguas territoriales nacionales, encontrándose en las condiciones de que se habla en el punto anterior.

### CRITICA

La primera fracción del artículo 5o. y como resulta cambiada aplicada a las aeronaves, según lo manda la fracción IV del mismo precepto, es completa.

Desde luego que nada tenemos que objetar respecto de la teoría aplicada (la de la nacionalidad), ya que en esa hipótesis el delito se ha cometido en la atmósfera libre donde en tiempo de paz ningún país ejerce soberanía, por lo que la ejercerá el país al cual la aeronave pertenezca, es decir, en aquél donde ha sido registrada.

La fracción II es la más completa en relación con la IV del mismo artículo. En efecto, haciendo la substitución de los términos, acepta la teoría de la nacionalidad y prevé todos los casos en tratándose de aeronaves nacionales de guerra que al momento de la comisión del delito se encuentren aterrizadas, acuatzadas o volando en tierra firme, aguas o atmósfera territorial, ya sea nacional o extranjera. Decimos que se complementa con la fracción IV por la naturaleza de los casos (diferencia entre un buque y una aeronave), pues esto viene a aclarar para el caso en que la aeronave nacional de guerra se encuentre volando en atmósfera territorial de otra nación. Nada tenemos que criticar a la teoría, ya que representando la aeronave de guerra una parte del poder público al cual pertenece, aún suponiéndola en territorio extranjero

(no encontrándose en caso de excepción) deben conocer las autoridades del país al cual la aeronave pertenece.

Comentando el segundo punto y seguido, al efectuar la inversión de los términos, quedaría así: "Esto se extiende al caso en que la aeronave sea mercante, si el delincuente no ha sido juzgado por la nación a la que pertenece el territorio o las aguas o la atmósfera.

Se complementa también con la citada fracción IV que prevé el caso de la aeronave de comercio que se encuentre volando en atmósfera territorial de otra nación, siempre que no se encuentre en caso de excepción.

Sólo tenemos que agregar que si en este caso el delincuente es castigado en el país al que el lugar pertenece (territorio, aguas o atmósfera) es que se encuentra en uno de los casos de excepción a que se refiere la fracción III.

Por último, vamos a referirnos a la tercera fracción, que es la más compleja por referirse a casos de excepción.

Desde luego queremos hacer hincapié en los efectos que en derecho penal persigue el castigo. Son dos, uno preventivo, represivo el otro.

El preventivo, va dirigido a aquellos que están a punto de delinquir para que, por el ejemplo de la pena, se abstengan de hacerlo (el efecto ejemplificante de la pena está ya, como teoría, muy desprestigiado), y el represivo, contra el agente activo del delito, para que sufra las consecuencias de sus actos antisociales.

Por los dos objetos, preventivo y represivo que el Derecho Penal persigue, el castigo debe imponerse y aplicarse precisamente en el lugar donde los hechos delictuosos se hayan cometido, ya que es allí donde el grupo social ha experimentado la reacción contra el delincuente y donde, por instinto de conservación, todo el grupo social quiere que sea castigado el que ha roto la norma obligatoria.

Tenemos la impresión de que la fracción III, combinada con la IV del mismo precepto, adolece de algunas omisiones. En efecto, insertando en dicha fracción el término AERONAVE por el de BUQUE, quedará como sigue:

"Artículo 50. Se considerarán como ejecutados en territorio de la República : III. Los cometidos (delitos) a bordo de una aereo-

nave extranjera aterrizada o acuatizada en territorio nacional o aguas territoriales de la República, si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido no fueren de la tripulación. En caso contrario, se obrará conforme al derecho de reciprocidad.

Así, pues, hace referencia la fracción a las aeronaves extranjeras, sean de guerra o mercantes, que se encuentren al cometerse el delito, ya sea en territorio o aguas nacionales o volando en atmósfera territorial de la República, pero, además, deben llenarse cualesquiera de estas condiciones:

a) Que se turbe la tranquilidad pública del lugar.

b) Que el delincuente o el ofendido no sean de la tripulación.

Escapó, desde luego, al legislador prever el caso en que, tratándose de buque (con el término AERONAVE cambiado en las condiciones a que se hace referencia en esa fracción, ocurra un desorden interno (rebelión, por ejemplo) y que el Capitán del mismo, considerándose impotente para dominarla, pida el auxilio de las autoridades del país ribereño (subyacente, en tratándose de aeronaves).

Pero hay más aún: la fracción no distingue en buques de guerra y de comercio, en su caso, aeronaves de la misma calidad, siendo necesaria tal distinción, por cuanto que el buque de guerra o la aeronave, aun en estado de paz, pueden ejecutar actos de hostilidad en contra del país ribereño o subyacente, en su caso, lo que no puede hacer un mercante, pues en caso tan especial sí puede ejecutar el país ribereño, si se trata de barcos, o el subyacente si de aeronaves, sobre los mismos actos de soberanía.

Lo explicado, quiere decir que la fracción no preve casos de tanta importancia como los que hemos enumerado y que es perfectamente factible se presenten, por lo que la reforma se impone, proponiéndola el sustentante en los términos siguientes:

"Artículo 50. Se considerarán como ejecutados en territorio de la República: III. Los cometidos (delitos) a bordo de un buque extranjero surto en puerto nacional o en aguas territoriales de la República, si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido no fueren de la tripulación, o en caso de desorden interno si el Capitán del mismo pide auxilio a las autoridades de la

**República.** Se considerará como el caso anterior cuando un buque de guerra en tiempo de paz ejecute actos de hostilidad contra México. En caso contrario, se obrará conforme al derecho de reciprocidad."

La fracción IV del artículo 50., también nos parece incompleta, pues, en efecto, se refiere a los delitos cometidos a bordo de aeronaves nacionales y extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera o aguas territoriales **nacionales** o **extranjeras**; pero hace la fracción caso omiso, en tratándose de delitos cometidos a bordo de aeronaves nacionales en territorio o atmósfera "nullius", por lo que proponemos que la fracción se complete, agregándole a partir de la palabra "anteriores", como sigue: "así como los cometidos a bordo de aeronaves nacionales en territorio o atmósfera "nullius".

## CONCLUSIONES

Por las consideraciones hechas, estimamos prudente la reforma del artículo que comentamos, como sigue:

Artículo 50. El artículo 50. del Código Penal, en su fracción I, dice: "Se considerarán como ejecutados en territorio de la República: I. Los delitos cometidos por mexicanos o por extranjeros en alta mar a bordo de buques nacionales." Creemos que esa fracción debe conservarse así. La fracción II, dice: "Los ejecutados a bordo de un buque de guerra nacional surto en puerto o en aguas territoriales de otra Nación. Esto se extiende al caso en que el buque sea mercante si el delincuente no ha sido juzgado en la Nación a que pertenece el puerto".

Esta fracción nos parece la más completa y proponemos que quede redactada tal y como actualmente aparece en el Código.

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

Debe decir, además de lo transcrito, lo siguiente, intercalándose desde la palabra "tripulación": "o en caso de desorden inter-

no si el Capitán del mismo pide auxilio a las autoridades de la República. Se considerará en el caso anterior, cuando un buque de guerra, en tiempo de paz, ejecute actos de hostilidad contra México. En caso contrario, se obrará conforme al derecho de reciprocidad".

La fracción IV del mismo artículo, dice:

"Artículo 5o. Se considerarán como ejecutados en territorio de la República:

"IV. Los cometidos a bordo de aeronaves nacionales o extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera o aguas territoriales nacionales o extranjeras, en casos análogos a los que señalan para buques las fracciones anteriores. . .", debe decir, además de lo transcrito, intercalándosele a partir de la palabra "anteriores", lo siguiente: así como los cometidos a bordo de aeronaves nacionales en territorio o atmósfera "nullius" y.

En definitiva, proponemos que el artículo 5o. del Código Penal, quede redactado como sigue:

"Artículo 5o. Se considerarán como ejecutados en territorio de la República: I. Los delitos cometidos por mexicanos o por extranjeros en alta mar a bordo de buques nacionales. II. Los ejecutados a bordo de un buque de guerra nacional surto en puerto o en aguas territoriales de otra Nación. Esto se extiende al caso en que el buque sea mercante si el delincuente no ha sido juzgado en la Nación a que pertenezca el puerto. III. Los cometidos a bordo de un buque extranjero surto en puerto nacional o en aguas territoriales de la República si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido no fueren de la tripulación, o en caso de desorden interno, si el Capitán del mismo pide auxilio a las autoridades de la República. Se considerarán en el caso anterior, cuando un buque de guerra extranjero, en tiempo de paz, ejecute actos de hostilidad contra México. En caso contrario, se obrará conforme al derecho de reciprocidad. IV. Los cometidos a bordo de aeronaves nacionales o extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera o aguas territoriales nacionales o extranjeras en casos análogos a los que señalan para buques las fracciones anteriores, así como los cometidos a bordo de aeronaves nacionales en territorio o atmósfera "nullius", y. V. Los cometidos en las Embajadas y Legaciones mexicanas".

El Código Penal, en sus artículos del 146 al 147, habla de la piratería en el mar, considerándola como delito contra el Derecho Internacional, y la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 695, se refiere a la piratería en el aire y dice: "Artículo 695. Serán aplicadas a la navegación aérea y se sancionarán con las mismas penas las disposiciones del Código Penal relativas a piratería".

De paso y, aunque no sea en relación con el Código Penal, sino con la Ley de Vías Generales de Comunicación, aclaramos que ésta, para los efectos de la misma, establece las sanciones por violación a sus preceptos en los artículos del 682 al 688; debiendo hacer mención del artículo 60, del Código Penal, que dice: "Artículo 60. Cuando se cometa un delito no previsto en este Código, pero sí en alguna ley especial se aplicará ésta, observando las disposiciones conducentes de este Código", precepto que queda complementado con el artículo 30, transitorio del mismo Ordenamiento, que dice: "30. Quedan vigentes las disposiciones de carácter penal contenidas en leyes especiales en todo lo que no esté previsto en este Código".

## CAPITULO X

**X. LA SEPTIMA CONFERENCIA INTERNACIONAL PANAMERICANA DE MONTEVIDEO Y LOS DELITOS COMETIDOS A BORDO DE AERONAVES. a) RECOMENDACIONES. b) CRITICA. c) CONCLUSIONES**

---

## a) RECOMENDACIONES

La Séptima Conferencia Internacional Panamericana reunida en Montevideo, Uruguay, del 3 al 26 de diciembre de 1933 (México estuvo representado por los señores: Dr. José Manuel Puig Casaurane, Lic. Alfonso Reyes, Prof. Basilio Vadillo, Lic. Genaro V. Vázquez, Lic. Remeo Ortega, Lic. Manuel J. Sierra y Lic. Eduardo Suárez), aprobó en su sesión del 23 de diciembre del año citado, respecto de los delitos cometidos a bordo de aeronaves, **recomendar** la adopción por los países reunidos, de los siguientes principios:

I. Los actos cometidos a bordo de una aeronave privada, mientras se encuentre en contacto con el **suelo** de un Estado extranjero, caen bajo la competencia de los Tribunales de ese Estado y serán juzgados por sus leyes.

II. La aeronave que se encuentre fuera de los límites de cualquier Estado sobre alta mar, está sometida a la legislación y jurisdicción del Pabellón.

III. Si se cometiere el delito a bordo de una aeronave que se encuentre en vuelo sobre un Estado extranjero, caerá bajo la jurisdicción de ese Estado, si la aeronave hiciere en él su próximo aterrizaje. En caso contrario, la jurisdicción será del Estado en cuyo territorio se efectuare dicho primer aterrizaje. En este último caso se aplicará la legislación del Estado subyacente y cuando no fuere posible determinar sobre qué territorio se cometió el delito, la Ley del Pabellón.

Será obligatorio para el piloto de una aeronave en vuelo a

quien se denuncie la comisión de un delito aterrizar en el primer aeródromo conocido y dar cuenta a la autoridad respectiva. El sumario que allí se substancie determinará la ley que debe aplicarse.

IV. En el caso de que se produjeran daños de una aeronave contra personas o cosas del Estado subyacente, la competencia será la de este Estado cuya legislación se aplicará.

V. El Estado que no admita la extradición de sus nacionales, estará obligado a castigarlos cuando regresen a su territorio, después de haber sido declarados culpables a bordo de una aeronave, de una infracción prevista por la legislación penal. Cuando se trate de un extranjero, regirán las reglas de extradición respectivas.

(El señor Wright dejó constancia de que, como Delegado de los Estados Unidos de América, se abstenía de votar este punto). Invitar a adherirse a la Convención de La Habana y recomendar que se incluya la reglamentación de dicha Convención en el programa de la Octava Conferencia Panamericana y se encargara a todos los países el estudio de las reglas aprobadas en la Convención de Varsovia.

## b) CRITICA

Al criticar, haremos cotejo con lo ordenado por nuestro Derecho Positivo para ver si se concilian los principios, así como observar sus puntos de discrepancia.

En cuanto a la primera Recomendación, la encontramos demasiado general por un lado e incompleta por el otro, pues considera que deben conocer los Tribunales del país subyacente, siempre y cuando que la aeronave privada se encuentre en contacto con el SUELO extranjero.

La fracción III del artículo 50, del Código Penal preve el caso, pero, por una parte, no sólo se refiere a las aeronaves privadas, sino a las privadas y públicas (1), extranjeras y, por otra parte, exige dos condiciones:

(1) Por pública debe entenderse oficial o de guerra, por privada mercante, sea de carga o pasaje.

a) Que se turbe la tranquilidad pública.

b) Que el delincuente o el ofendido no sean de la tripulación.

Ya tenemos comentado y criticado este artículo por parecernos incompleto, pero aun y con todo, es superior, tal como está redactado, a la primera Recomendación de la Séptima Conferencia Panamericana, ya que esa Recomendación es tan general que chocea con los principios de una buena doctrina, ya que, si se trata, por ejemplo, de una aeronave privada extranjera que esté sin desprenderse y en ella se cometa un delito por un miembro de la tripulación contra otro (y no encontrándose en caso de excepción), no tiene que intervenir el país subyacente, sino el del Pabellón. La Recomendación equivocadamente acepta la teoría del país subyacente para todos los casos de aeronaves privadas extranjeras sin desprenderse, cuando que, tratándose de aeronaves privadas extranjeras sin desprenderse, debe hacerse el distingo de las circunstancias en que o contra quien el delito se haya cometido, pues en cada caso puede, según las condiciones, conocer la autoridad judicial del país subyacente, si se trata de **caso de excepción** y la del país del Pabellón, si se trata de casos que no están comprendidos en excepciones.

Pero hay que hacer notar que esa recomendación sólo se refiere a cuando la aeronave esté **EN CONTACTO CON EL SUELO**. ¿Deberá entenderse como suelo las aguas territoriales? Por lo dicho deberá cambiarse el término **suelo** por el de **territorio extranjero**, para que el concepto sea completo, ya que ni el suelo puede considerarse como aguas ni las aguas como suelo, pero ambos sí forman parte del territorio nacional.

La segunda recomendación también adolece de graves defectos. Acepta en primer término la teoría de la nacionalidad y se refiere a la aeronave pública o privada que se encuentre fuera de los límites del Estado y luego particulariza diciendo: "En alta mar".

El caso también está previsto en la fracción I del artículo 50. de nuestro Código Penal. La fracción aplica la teoría del Pabellón y nada tenemos que objetar en lo que a ella se refiere, pero como ya dijimos, el precepto hace referencia a la aeronave que está fuera de los límites del Estado y "sobre alta mar). La frac-

ción es incompleta porque nada dice para el caso en que la aeronave, aún fuera de los límites de su Estado, no se encuentre en alta mar, sino sobre tierra *nullius*; en este caso claro está que interpretando por analogía el problema queda resuelto; pero la ley es mejor si es clara y aunque al presente prácticamente puede decirse que ya no hay tierras *nullius*, pues hasta los Polos han sido apropiados por los Estados, es mejor que se prevena cualquier caso aún remoto que pueda presentarse. La aeronave sobre tierra *nullius* también está sometida a la Ley del Pabellón por la misma razón que lo está en alta mar, es decir, porque allí ningún Estado ejerce su soberanía.

La tercera recomendación comprende varios casos, a saber: Primero. Que si se comete un delito a bordo de una aeronave en vuelo sobre un Estado extranjero conocerán en este caso las Autoridades Judiciales Penales del Estado subyacente, **si en él hace su primer aterrizaje**. Segundo. Si no se efectúa en el país subyacente el primer aterrizaje conocerán del delito las autoridades del Estado en que se efectúe el primer aterrizaje. Tercero. En el caso número 2 es aplicada la legislación del Estado subyacente y si no es posible determinar el territorio sobre el que el delito se cometió la legislación del País del Pabellón. Cuarto. Será obligatorio para el piloto de una aeronave a quien se denuncie un delito aterrizar en el primer aeródromo conocido y dar cuenta de él a la autoridad respectiva.

PRIMER CASO. Admite la teoría del primer aterrizaje siempre y que cuando volando la aeronave sobre Estado extranjero haga en él el primer descenso después de cometido el delito. Lo anterior ya lo tiene previsto el Código Penal en su artículo 50., fracción IV; pero mientras que nuestro Código Penal dice que se considerará cometido en territorio nacional (teoría del país subyacente) el primer punto de la tercera recomendación sigue la del primer aterrizaje. Así planteado el problema es superior la teoría que ostenta nuestro Ordenamiento Penal, pues que en el caso de la recomendación regirá una u otra teoría, según que aterrice en el país o no. Mala resulta la recomendación, puesto que aún con la obligación que se le impone al piloto para él es casi potestativo descender o no después de que se le haya denunciado la comisión de un delito.

**SEGUNDO CASO.** El caso anterior está estrechamente ligado con el segundo, pues éste recomienda que en caso contrario la jurisdicción será del Estado donde se efectúe el primer aterrizaje. Esta recomendación no se apoya ni en la teoría de la Bandera ni en la del país subyacente ni en la del primer aterrizaje precisamente sobre el país en que el delito se haya cometido.

La recomendación resulta pésima, porque ya sabemos que los castigos se pretende tengan dos efectos (preventivo y represivo) de los que ya se ha hablado, y como los delitos provocan la reacción en el lugar en que se cometen es allí donde los culpables deben ser castigados, luego ¿cuál es el objeto de que se castiguen en un país donde no han provocado ninguna reacción?

**TERCER CASO.** La recomendación que comentamos en su tereer caso admite la teoría del país subyacente o la del Pabellón, según que se sepa o no sobre la atmósfera territorial de qué país se cometió el delito de que se trate. La intromisión que plantea en el caso de que se sepa sobre qué país se cometió el delito no se haya hecho en él el primer aterrizaje nos parece inexplicable por un lado e intolerable por el otro. Pues si el delito se ha cometido sobre México, por ejemplo, y está en caso de excepción, allí ha producido sus efectos y las Autoridades Judiciales Penales de ese lugar y SOLO ELLAS, en este caso las mexicanas, deben conocer de él, promoviendo la extradición cuando así fuere procedente. En cualquier otro caso debe aceptarse, por estar más cerca de la realidad, la Ley del Pabellón.

**CUARTO CASO.** Este punto de la tercera recomendación plantean para el piloto una obligación ilusoria, la de aterrizar luego que se le denuncie un delito y dar cuenta de él a la autoridad del lugar. Decimos que es ilusoria porque es casi potestativo. En efecto, el piloto tendrá mil expedientes para no descender; además, por la rapidez del aparato él aterrizará según lo quiera. ¿Qué de extraño será, pues, que entre en una componenda con un delincuente? después de que se le denuncie el hecho y puede hacerlo fuera del país en que el delito se cometió así produzca allí una fuerte reacción. En este caso, si el país subyacente conoce los hechos a tiempo (antes de que salga la aeronave de su territorio, ya que el radio lo hace posible) debe obligarse al piloto a

aterrizar por medio de la fuerza material, si preciso fuere y si aquél no lo quiere hacer de grado, y en caso de que no fuese posible, tramitar la extradición del delincuente y la del piloto, que pudiera haberse hecho su cómplice. Así, y por lo dicho, nos declaramos en el caso analizado por la teoría del país subyacente, en cuanto se encuentre la aeronave en uno de los casos de excepción. El cuarto caso de la tercera recomendación ya lo tiene previsto y sancionado la legislación nacional, pues, en efecto, la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 692, dice: "Al que sin causa justificada se negare a aterrizar, requerido para ello por la autoridad y al que viole el artículo 420 se le aplicarán de un mes a un año de prisión y multa de \$ 50.00 a \$ 5,000.00.

**La cuarta recomendación** admite la teoría del país subyacente en caso de que desde la aeronave se produjeran daños sobre personas o cosas de ese Estado.

**QUINTA RECOMENDACION.**—La quinta recomendación se refiere a los casos de extradición, ya sea de nacionales del país solicitado o extranjeros. Si se trata de nacionales y si ese país no admite la extradición, será castigado en ese Estado. Así se cumple el principio de que ningún delincuente debe escapar a su justo castigo, pero, desde un punto de vista dentro de la más pura teoría penal, no tiene objeto castigar a un delincuente en un lugar en donde su hecho antisocial es ignorado y no ha producido ninguna reacción ni efecto consecuentemente. Este es un motivo más en abono de nuestra tesis, para que se acepte el principio de que, de ser posible, un Estado debe obligar a una aeronave a aterrizar, después de que tenga conocimiento de que en ella se ha cometido un delito sobre su territorio.

## CONCLUSIONES

De lo ya expuesto, se desprende: Que la primera Recomendación es incompleta, porque se refiere a aeronaves privadas únicamente, por un lado, y que las comprende en todos los casos, sin aclarar aquellos de excepción. Creemos que debe también comprender a las aeronaves de guerra, pero que en uno y en otro caso se trate de excepciones (aplicándose la teoría del país subyacente

para la excepción, y en el caso general, la teoría del Pabellón de la aeronave). Además, debe aclararse en el sentido de que "en contacto con el territorio de un Estado", pues así se involucrará el caso para cuando se trate de hidroaviones y estén éstos en contacto con aguas territoriales, pues tal y como está redactada la Recomendación, sólo se refiere a cuando esté en contacto con el **suelo** y ni las aguas territoriales se pueden considerar como suelo ni el suelo como aguas, aunque ambos sí forman parte del territorio del Estado.

La segunda Recomendación es incompleta, pues sólo preve el caso en que la aeronave se encuentre fuera de los límites del Estado, pero en ALTA MAR, y aplica la Ley del Pabellón. ¿Y si la aeronave se encontrare en tierra nullius? Creo que debe hacerse la diferenciación cuando la aeronave navegue en la atmósfera libre, de la naturaleza de los actos que desde ella se ejecuten. Si cometido un delito o hecho delictuoso desde la aeronave éste produjere daños en personas o cosas de un país (aun suponiendo que no sea el subyacente), si el delito provoca una fuerte reacción en ese Estado, aun tratándose de atmósfera libre, debe conocer el país cuyos súbditos hayan sido agentes pasivos del delito. Si, por el contrario, no se cumple ninguno de estos requisitos, debe conocer la Autoridad Judicial del país del Pabellón. El caso a que nos referimos, aunque remoto, podría presentarse como, por ejemplo, un atentado en tiempo de paz desde una aeronave de nacionalidad X contra un buque de nacionalidad Z que navegue en alta mar y que lleve a bordo al Jefe de un Estado.

En cuanto a la tercera Recomendación, estamos contra ella, por las razones siguientes: Acepta la teoría del aterrizaje en lugar de la de la nacionalidad, cuando es casi potestativo para el Piloto, por la naturaleza de la operación, aterrizar o no en el país subyacente. En este caso, nos declaramos por la teoría del Pabellón, con la aclaración de que la recomendación se refiere a los casos de excepción.

Creemos que no debe aceptarse el segundo punto de la tercera Recomendación, porque no tiene objeto que se castigue a un delincuente en el lugar en que su actitud antisocial no ha provocado reacción alguna. La teoría, pues, del primer aterrizaje, en este

caso debe desecharse y aceptar la del país subyacente, promoviendo, en última instancia, la extradición del responsable.

No pensamos sea prudente la aplicación de la ley del país subyacente en el país del primer aterrizaje, cuando se sepa dónde se cometió el delito, si la aeronave no descendió en él. En este caso, debe aplicarse sin cortapisas, estando en el caso de excepción y si allí se produjeren daños contra las personas o cosas o produjere sus efectos, la teoría del país subyacente, gestionando la extradición del o de los culpables. En cualquier otro caso, inclusive cuando se ignore el lugar en que el delito se cometió, considero que deberá aplicarse la Ley del Pabellón.

Consideramos que es perfectamente legítimo que el Estado subyacente, al tener conocimiento que un hecho delictuoso se ha cometido a bordo de una aeronave, obligue, aun por la fuerza, al Piloto a descender, si él no lo hiciere de grado, y, si se escapa, gestionar la extradición del delincuente como responsable y del Piloto como cómplice, pero en este caso y siempre aplicar la ley del país subyacente.

Aceptamos lo propuesto en la cuarta Recomendación y la teoría para el caso del país subyacente, sólo que aclarando si debe entenderse la jurisdicción del país subyacente únicamente cuando llena las circunstancias a que la fracción se refiere, la aeronave vuele en la atmósfera territorial o para todo caso, aun navegando en la atmósfera libre, con tal de que el delito por los daños que produzca lo resientan personas o cosas de un país subyacente.

Por último y para terminar, creemos que es buena y debe adoptarse por los países panamericanos la quinta Recomendación y consideramos que, como ningún delincuente debe quedarse sin el justo castigo a que se ha hecho acreedor y ninguna ley debe ser violentada, sin la sanción que prevé "nullum delicto, nulla paena, sine previa lege", tratándose de nacionales del país solicitado refugiados en él, debe castigarlos su propio Estado; pero insistimos en que, como todo el Derecho Penal es territorial por esencia, el país subyacente debe tener derecho de obligar al Piloto a descender (de ser materialmente posible), cuando el Estado subyacente tenga conocimiento, en su oportunidad, que en él se ha cometido un hecho y que ese hecho sea delito conforme a su Derecho Positivo.

## LIBROS CONSULTADOS

- M. BLUNTSCHLI.—“El Derecho Internacional Codificado”. Traducción de J. Díaz Covarrubias. México, 1871.
- PAUL FAUCHILLE.—“El Dominio Aéreo y el Régimen Jurídico de los Aeróstatos.”
- MIGUEL CRUCHAGA TOCORNAL.—“Nociones de Derecho Internacional Público”. Tercera edición, Tomo I, Editorial Reus, S. A. Madrid, 1923.
- JOSE MATOS.—“Curso de Derecho Internacional Privado”. Guatemala, 1922.
- DOROTEO NEGRETE.—“Historia de la Aviación en México”.
- ANDRE MITROVICI.—“L'Aviation au point de vue Economique et Juridique”. Belgrado, 1929.
- ALFONSO BERGET.—“L'Air”. Paris.
- CLEMENTE FERNANDEZ DE LA RIVA.—“Cuestiones de Derecho Aéreo”. Madrid, 1927.
- MANUEL J. SIERRA.—“Derecho Internacional Público”. (Apuntes dictados en su cátedra). Páginas de la 395 a la 407.
- R. GAY DE MONTELLA.—“Leyes de la Aeronáutica”. Barcelona, 1929.
- ANDRE HENRY COUANNIER.—“Elementos Creadores del Derecho Aéreo”. Madrid, 1929.