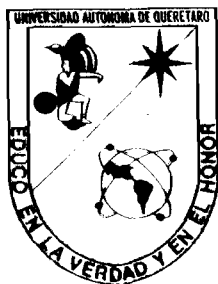


**UNIVERSIDAD AUTONOMA DE QUERETARO**



**ESCUELA DE DERECHO**

**DELITO DE PIRATERIA AEREA EN EL  
DERECHO INTERNACIONAL Y  
EN EL DERECHO PENAL  
MEXICANO**

**TESIS**

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADO EN DERECHO**

**PRESENTA  
DAVID ESPINOSA GARCIA**

**QUERETARO, GRO.**

**ENERO DE 1975**

No. Reg. H 64026

Clas. TS  
D341.49  
E77d

A MI ESPOSA.

A mi adorada esposa ROSA ENNA FLORES GARZA,  
quien ha sabido compartir los momentos más  
difíciles de mi vida

La fusión en un sólo ser, de  
dos seres separados gradualmente,  
cumplida a través de toda una vida,  
es la obra más grande que  
puede realizar el tiempo.

DAVID HERBERT LAWRENCE.

A MIS HIJOS.

A mis adorados hijos DAVID y HUGO,  
razón de mi deseo de superación.

Un hombre debe ser capaz de soportar  
todo lo que le brinde la vida, con coraje  
en el corazón y la sonrisa en los labios,  
de lo contrario no es un hombre.

SELMA LAGERLOF.

A MIS PADRES.

Señor JOSE MARIA ESPINOSA FERNANDEZ

(Q.E.P.D.) y

Señora ROMANA GARCIA VDA. DE ESPINOSA,  
por el aliento que me supieron brindar  
a cada momento de mi vida.

Piensa, cuando trates de honrar  
a tus padres, que los mismos  
tratos que dieras tú a tus padres,  
te darán tus hijos a tí.

PITACO DE MYTILENE.

A MIS HERMANOS y

DEMÁS FAMILIARES.

Dejar lo que ha ocurrido como experiencia  
y apliquémoslo a mejorar el presente y  
forjar el futuro.

ARISTOTELES.

A LA MEMORIA DEL SEÑOR.

SUSANO ESPINOSA FERNANDEZ,  
a quien admiré, no por lo que fué,  
sino por su forma de ser.

Procura hacer de la dignidad  
barrera infranqueable en que se  
estrellen el huracán de las pasiones  
y el torrente desbordado de los  
instintos, para que tu conciencia  
tranquila se asemeje a los lagos  
que se encuentran protegidos por  
la augusta majestad de las  
montañas.

RAMON OSORIO Y CARVAJAL.

A todos y cada uno de los Miembros  
que integran el Honorable Jurado  
Calificador.

Los Señores Licenciados:

ANTONIO PEREZ A. DE LA PEÑA

ALEJANDRO JUAREZ ZUNIGA

ARTURO UGALDE LOPEZ

JESUS CASTELLANOS MALO

JUAN SIERRA QUINTANA

BRAULIO GUERRA MALO

LEOPOLDO ANGELES ENRIQUEZ

Veo los problemas y no veo la so-  
lución; ésta es la tragedia de  
todos los que suspiran por una -  
humanidad mejor.

MAXIMO GORKI.



## A MIS MAESTROS.

Con afecto para mis maestros de la Escuela de Derecho, a quienes les debo mucho de la realización de mi carrera.

Con mi más sincero agradecimiento a los Señores Licenciados JORGE GARCIA RAMIREZ y ENRIQUE OLVERA ORTEGA a quienes agradezco los consejos que como Maestro y Amigos siempre me han dado.

## A MIS COMPANEROS DE GENERACION

Cuyos ideales me hicieron salir de la realidad, porque la amistad se imponga siempre a cualquier adversidad.

A MIS COMPAÑEROS DE TRABAJO.

Habla, para saber lo que piensas; trabaja,  
para saber lo que eres capaz de hacer.

Rara vez sabemos de lo que somos capaces,  
hasta que nos ponemos a ello.

El trabajo es el único consuelo práctico  
de haber nacido.

EDMOND JALOUX.

# I N D I C E

	Página
PROLOGO.	1
CAPITULO I. ANTECEDENTES HISTORICO-JURIDICO DEL DELI TO DE PIRATERIA AEREA.	1
CAPITULO II. DELITO DE PIRATERIA AEREA, NATURALEZA Y CONCEPTO.	14
CAPITULO III. DEL PRINCIPIO DE TERRITORIALIDAD Y LA PI RATERIA AEREA EN EL ASPECTO INTERNACIO-- NAL.	24
CAPITULO IV. LEY DE LAS VIAS GENERALES DE COMUNICA-- CION.	30
CAPITULO V. CONCLUSIONES.	39
BIBLIOGRAFIA.	48

## P R O L O G O

En la actualidad cada día aumentan los casos de apoderamiento ilícito de naves aéreas y se les señala o se les denomina con el nombre de "PIRATERIA AEREA", los que se llevan a efecto por medio de la violencia física o material de un Estado a otro, esta situación por demás alarmante en la vida actual y la constante zozobra de las líneas aéreas que en cualquier momento pueden ser víctimas de diversos atentados y es lógico que esta perseverancia haya producido una reacción natural en todos los círculos conectados con el transporte aéreo y desde luego entre las constantes polémicas surgidas entre los Jurisconsultos, tanto del Derecho Internacional, como el Derecho Interno, o el Derecho Público en General.

Cabe hacer notar la petición que hicieron un grupo de Estados, en el sentido de que se incluyó en la Agenda de la Asamblea General de las Naciones Unidas, el escabroso tema titulado "PIRATERIA EN EL AIRE" según informaciones de dicha Institución Internacional.

Ante las Naciones Unidas, el Embajador de la Argentina José M. Rueda, señaló que tal gestión podría ser de inmediato y con el carácter de urgente, al Secretario ya depuesto U. Thant y ésta gestión informativa, pediría que los Esta

dos proponentes del Temario, fuera con un tópico importante y urgente, los países signatarios de la petición fueron: Argentina, Ecuador, República Dominicana, Canadá, Luxemburgo, Madagascar, Bélgica y Holanda.

La mencionada gestión irfa acompañada por un Memorándum explicatorio y un proyecto de resolución; cabe hacer mención que las aerolíneas más afectadas han sido las de los Estados Unidos por la "piratería aérea" pero este país no figuró en aquel entonces, entre los que proponían la discusión y resolución de este tema, en el censo de la Asamblea General.

Un total de 104 aeronaves comerciales de diversos Estados han sido secuestrados mediante falacios engaños unos, mientras que otros mediante la fuerza brutal. Sus vehículos fueron desviados hacia Cuba, Argelia y a otros muchos Estados en el curso del presente año (1974), y con estos secuestros, 7380 personas fueron forzadas a efectuar un viaje que ni siquiera por su mente pasaba y que tuvieron que hacer contra su voluntad y como consecuencia de ello, la irremediable pérdida de tiempo en forma por demás irreparable y en muchos casos costosos para los usuarios.

Sin embargo, varias Aerolíneas de Estados La

tinoamericanos, especialmente Venezuela y Colombia, se han visto afectados por el mismo problema.

Fuentes bien informadas del bloque Latinoamericano, manifestaron que el proyecto de resolución que se cursaría al Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas de aquel entonces y haría un llamado a todos los Estados afectados, a tomar medidas apropiadas dentro de un sistema Legislativo Nacional para evitar actos bochornosos (ilegales), de interpretación, incautación y ejercicio ilegal de la fuerza para amenazar a las aeronaves en vuelo.

Lo expuesto anteriormente nos revela que cada día coge mayor intensidad el delito señalado, el que ha venido a plantear la necesidad y obligación indeclinable de que las organizaciones e instituciones de carácter tanto Nacional como internacional, se unan al estudio, discusión y aprobación en su caso, de aquellas normas adecuadas a la supresión de tal o cual delito, por lo que se demuestra la absoluta carencia de los mismos y por ende, no existe ningún medio coercitivo para llevar a su ejecución los acuerdos realizados.

En fecha no muy reciente, nuestro sufrido Estado ha soportado lamentables secuestros, para ser más exacto en el mes de Noviembre de 1972, la

Compañía Mexicana de Aviación sufrió un atentado en la ciudad de Monterrey, Estado de Nuevo León, donde exigieron una considerable suma de dinero, armas y la liberación de pseudo-guerrilleros, exigencias que les fueron concedidas, pero al llegar a la capital cubana, les fueron decomisadas las armas y el dinero que habían exigido y el cual fué devuelto a través del Embajador de nuestro país reconocido en Cuba y se solicitó su extradición al Gobierno Cubano, misma que fué negada. Posteriormente, una nave de matrícula Norteamericana fué desviada de su ruta en un Estado de la Unión Americana (Texas) y obligada a aterrizar en el aeropuerto de Monterrey, N.L., donde sus secuestradores exigieron la pequeña cantidad de \$100,000.00 CIEN MIL DOLARES, dinero que les fué entregado por el Consulado del Estado acreditado en dicha ciudad, para luego seguir su ruta a la República de Argentina, donde fueron detenidos los secuestradores por las Autoridades de dicha Entidad, motivado por el cansancio y la angustia.

Tomando en consideración la importancia para el propio Derecho Internacional y especialmente el referido Derecho Internacional Penal, la aparición y el curso que va tomando cada día esos acontecimientos, me he interesado en su estudio, debiendo manifestar atento al estado que guardan el tema de mi estudio (Piratería Aérea) y tomando

en cuenta su reciente aparición, mi Bibliografía es reducidísima, máxime que esta clase de delitos se encuentra en pañales en lo que concierne a su estudio y aplicación en la esfera Internacional, teniendo sólo así el material de las Convenciones Internacionales, algunas de las cuales datan desde los años de 1919 (mil novecientos diecinueve), como aconteció en el Tratado de París, en que fue sustentado el Primer Tratado Colectivo sobre navegación aérea del 13 de Octubre de 1919.

Por lo que respecta al Derecho Interno sobre la materia aérea, se puede considerar que en la mayoría de los Estados, sus Legislaciones no están muy a tono con las circunstancias, el caso palpable y notorio es México, ya que el Código Penal del Distrito y Territorios Federales, sólo en dos artículos, 146 y 147 de dicha Ley, señalan muy raquíticamente lo que concierne al pirata, -- así como la Ley de las Vías Generales de Comunicación, que casi no contempla en nada y tales ilícitos no alcanzan a subsanar esta carencia legal.

Por lo siguiente, espero la comprensión de mi Honorable Jurado Calificador, se sirva tomar en consideración las circunstancias que giran en torno a este caso que he señalado y acepten mi modesto trabajo con sus naturales deficiencias de --



una Bibliografía reducida y espero que en el futuro, no muy lejano, los grandes Jurisconsultos - especialistas en la materia, se aboquen al problema, para resolver en forma adecuada la seguridad de las naves aéreas, transporte tan necesario en la vida cotidiana e indispensable para el bienestar del orden público y el desarrollo de las Naciones.

## CAPITULO I

### ANTECEDENTES HISTORICO-JURIDICOS DEL DELITO DE "PIRATERIA AEREA"

#### A.- DEL DELITO

De acuerdo con el plan de desarrollo, motivo de mi Tesis, he considerado que sea conveniente - en la vía de introducción, el estudiar lo relativo al concepto DELITO, que en el Derecho Penal ha tenido al través de la Historia y para tal efecto, también he estimado, conocer el criterio de los más connotados Tratadistas, en relación con el aspecto concreto de la materia Penal, con objeto de que posteriormente, haga el estudio de las derivaciones trascendentales del delito de PIRATERIA AEREA, que es el tema de mi estudio.

En realidad, también considero que el delito llamado así, de PIRATERIA AEREA, cae dentro de la competencia del Derecho internacional, como aquí será expuesto en el desarrollo de este trabajo, - pero por razones metódicas, deberé enfocar primeramente hacia el estudio del Delito dentro de sus principales manifestaciones, tomando en consideración que en nuestros tiempos el Derecho Penal ha tenido una notable aplicación, no solamente den--

tro de su propio campo, sino también de acuerdo con las circunstancias que necesariamente traspasan el límite de lo Nacional y que salvando las Fronteras, adquieren naturaleza Internacional, como así acontece en el caso del delito a estudio.

De acuerdo con la tradicional distinción que se hace, respecto al Derecho Penal, en Subjetivo y Objetivo, deberé referirme al Derecho Penal en este último aspecto, como el "conjunto de normas jurídicas establecidas por el Estado, que determinan los delitos y las penas". Teniendo así esta noción el fundamento del Derecho Penal Positivo.

Una vez que he ubicado el fundamento jurídico del delito, conviene por tanto conocer las diferentes Doctrinas y Criterios al respecto.

El autor que menciono, hace ver que muchos Criminalistas han intentado "formular una noción del delito en sí", en su esencia, una de tipo filosófico que sirve en todos los tiempos y en todos los Países para determinar si un hecho es o no delictivo. Tarea en verdad difícil, si se estudia la naturaleza correspondiente a cada uno de los objetivos de conocimiento. Eugenio Cuello Cación (1), Derecho Penal, Pág. 7. Ambas ciencias han determinado a través del tiempo una serie de elocubraciones, discusiones y polémicas, las que

en la mayoría de los casos han demostrado la --  
irrectabilidad de querer sacar violentando, una --  
noción de tal naturaleza, a este respecto, el au-  
tor que menciono establece que tales tentativas --  
han sido estériles, pues hallándose la noción del  
delito en íntima conexión con la vida social y --  
jurídica de cada pueblo y cada siglo, aquella ha  
de seguir forzosamente los cambios de ésta, y por  
consiguiente, que lo penado de ayer como delito,  
se considera hoy como lícito y viceversa. Es pues  
inútil buscar una noción del delito en sí.

Por mi parte, créo que los conceptos del --  
Maestro Cuello Calón, revisten además de su pro-  
pia autoridad y el reconocimiento de una virtud --  
probable y objetiva. Si aplicamos tales concep-  
tos al problema del tema de mi estudio, ya que --  
tomando en cuenta la modernidad del llamado DELI-  
TO DE PIRATERIA AEREA, podrán existir analogías --  
histórico-jurídicas, como acontece en nuestro Có-  
digo Penal para el Distrito y Territorios Federa-  
les, pero lo cierto es que nos encontramos ante --  
la constitución de un delito nuevo, como así será  
posible observarlo a través de la indagación que  
realizo dentro de mi Tesis.

En la Escuela Positiva, ante la esterilidad  
de los esfuerzos desplegados para definir el "de-  
lito", ha seguido otro camino formulando el con--

cepto del Delito natural, (2) Caráfalo, partiendo de la indagación de los sentimientos que integran el sentido moral de las agrupaciones humanas, -- afirma que el delito está constituido por la violación mediante acciones socialmente nocivas, de los sentimientos altruistas fundamentales de la piedad y de la probidad, en la medida que son poseídos por una comunidad, en aquella medida indispensable para la adaptación del individuo en la Sociedad.

Según este concepto, habría una delincuencia natural, constituida por los ataques fundamentales de piedad y probidad, y una delincuencia artificial, que comprendería los demás delitos que no ofenden estos sentimientos; los delitos contra el sentimiento religioso, contra el pudor, etc. - Semejante teoría ha sido objeto de las más severas críticas.

Cuello Calón establece que, "Una noción verdadera del delito, la suministra la Ley mediante la amenaza de la pena.

Lo que caracteriza el delito es sustanciación penal, sin la Ley que lo sancione, no hay delito, por muy inmoral y socialmente dañino que sea su acción, si su ejecución no ha sido prohibida por la Ley bajo la amenaza de una pena no --

constituirá delito; y aquí que en su aspecto formal, puede definirse como "La acción prohibida - por la Ley, bajo la amenaza de una pena", prosigue este autor diciendo que la noción anteriormente expuesta acerca del delito, especialmente formal, suficiente para satisfacer necesidades de la práctica, nos enseña cuáles son sus caracteres o aspectos distintivos.

Estos aspectos son:

a) El delito es un acto humano, es una acción u omisión; así que cualquier daño malo, cualesquiera que sean sus consecuencias individuales o colectivas, no podrá ser reputado como delito, si no tiene su origen en una actividad humana; los hechos de los animales, los acontecimientos fortuitos ajenos al obrar humano, no pueden constituir delitos.

b) Otra de las importantes características que señala Cuello Calón, es que además de ser consecuencia de un acto humano, ha de ser antijurídica, o sea ha de estar en oposición a una norma jurídica, debe lesionar o poner en peligro un interés jurídicamente protegido. Pero no basta la mera contraposición a la norma jurídica, no toda acción antijurídica constituye un delito, es preciso que corresponda a un tipo legal (FIGURA DEL DELITO), definido conminado por la ley con una pena

ha de ser un acto típico.

Así pues, el acto debe ser no sólo antijurídico, sino de una antijuridicidad tipificada. Además ha de ser culpable, imputable a dolo (intención) o a la culpa (negligencia), y una acción es imputable, cuando puede ponerse a cargo de una determinada persona, además, la ejecución y la omisión del acto, debe estar sancionada por la pena, sin la conminación de una pena por la acción u omisión, no existe delito.

A este respecto el autor señalado, establece que debe haber concurrencia de estos elementos esenciales que se han señalado, para que se constituya el delito que él define: ACCIÓN ANTIJURÍDICA, TÍPICA, CULPABLE Y SANCIONADA CON UNA PENA. La falta de alguno de los elementos constitutivos del delito, como por ejemplo, si el hecho no es antijurídico, por no concurrir una causa de justificación, como así se contempla en la legítima defensa, o si no es imputable cuando el agente del delito es un enajenado, no existe hecho punible.

En términos generales, el delito en su esencia, es una lesión de bienes e intereses jurídicos, o un peligro para ellos, si entendemos el bien jurídico como todo aquello de naturaleza material o corporal que sirve para la satisfacción

de las necesidades humanas o colectivas. El bien jurídico es el objeto de la protección penal, y - al mismo tiempo el objeto del ataque delictuoso y atiende éste a destruirle o menoscabarlo, o simplemente a ponerlo en peligro.

La definición anterior ha sido aceptada por la generalidad de los Penalistas, entre otros: -- Binding, Seling, Mezger, Liszt, etc.

Tal como lo expone el Maestro Carranca Trujillo (3), los Autores y Penalistas en general, han clasificado los delitos en atención al sujeto pasivo y al objeto jurídico, o al bien jurídicamente protegido, en la siguiente forma:

1).- DELITOS CONTRA EL INDIVIDUO.- Contra la vida e integridad corporal, contra el honor, contra la reputación, contra su libertad, contra su estado civil, contra su seguridad y contra su patrimonio. (Raúl Carranca Trujillo).

2).- DELITOS CONTRA LA FAMILIA.- En las relaciones matrimoniales mismas, o en la relación paterno-filial.

3).- DELITOS CONTRA LA SOCIEDAD.- Contra la Salud Pública, contra la moral o las buenas costumbres, contra la fé publica por funcionarios en ejercicio de su función contra las comunicaciones,



contra la Economía Nacional, responsabilidad penal de los Profesionistas.

#### 4).- DELITOS CONTRA LA NACION O EL ESTADO.-

Contra la seguridad exterior de la Nación, contra el orden público, contra las Autoridades, ultrajes a insignias Nacionales y por último, se encuentra un tipo de delito que para su estudio, en caja perfectamente bien dentro de los propósitos de mi Tesis, que son los delitos de, se dice, contra la Seguridad Internacional, como son: Piratería, violación de inmunidad y neutralidad, violación de derechos de prisioneros de guerra, heridos, rehenes y hospitalizados.

A) - De acuerdo con la naturaleza y contenido propio de mi Tesis, estimo que es necesario estudiar lo relativo al importante principio de la Territorialidad, que es decisivo en el Derecho Penal, esto es, que la Ley Penal se aplica a todos los delitos conectados dentro del Territorio -- del Estado, independientemente de la nacionalidad de los delincuentes, tanto si son ciudadanos, como extranjeros, la Ley Penal es Territorial, en ciertos casos como después veremos, la Ley Penal puede ser Extra-Territorial.

De ambos principios, el de mayor importancia con arreglo al que generalmente tiene lugar la --

pensión represiva, es el de la territorialidad; - la Ley Penal del Estado se aplica a todos los delitos cometidos dentro del Territorio, entendiéndose por Territorio de un Estado, el espacio comprendido dentro de sus fronteras. Este es el territorio natural que abarca la tierra firme, así como las islas, los ríos, lagos, canales, estuarios y bahías, además se considera como territorio, el mar territorial, que es la parte del mar que baña las costas de un estado, sobre el cual se extiende la soberanía de su Ley. Antiguamente (Grocio Bynkershoek), se fijó su extensión hasta el máximo alcance de un disparo de cañón, (conforme al principio: "Potestad terrae finitur ubi finitur armorum vis). Posteriormente se fijó la extensión de tres millas a partir de la costa, distancia ya fijada en el siglo XVIII y establecida más tarde por una Ley inglesa de 1878 y por leyes de otros países.

Hoy en día, según los datos acequibles, existen 131 Estados que tienen costa, 44 siguen apegados a la faja de 3 millas marítimas; 26 reclaman entre 3 y 12 millas; 56 consideran como cuya una anchura que va de 12 millas hasta 200 millas y del resto se desconocen datos precisos.

Por otra parte, 86 Estados, entre ellos los

56, reclaman derechos exclusivos de pesca hasta - 12 millas, y existe una marcada disposición, ahora que se está llevando a cabo la III Conferencia sobre Derechos del Mar en Venezuela, para ver si es posible llegar a un acuerdo donde se fijen 12 millas de mar territorial para todos los Estados signatarios, y 200 millas como Mar Patrimonial, - ya que se consideran como un elemento de vida de los Estados Ribereños, que hasta nuestros días só lo han podido aprovecharse en una mínima parte, - aún cuando esa situación trae aparejados ciertos problemas para los propios Estados, como en Méxi-co que al tener 200 millas de Mar Patrimonial, ne cesitaría una buena inversión de guardacostas, en vigilancia, en barcos pesqueros, para así poder - vigilar y explotar sus diez mil kilómetros de li-torales que son muchas millas, que definitivamen-te México no podría hacer esa inversión.

Sin embargo en México, en el Tratado de Pesca que se celebró el año de 1968 con los Estados Uni dos y Japón, ya se admite una zona exclusiva para la pesca al Estado Ribereño de 12 millas.

B).- Los buques de alta mar, se consideran - como territorio del país cuyo pabellón ostentan, pero en el caso del delito cometido en alta mar a bordo de un buque contra otro buque de distinta -

nacionalidad, podría ser aplicada la Ley Penal del País a que éste pertenece. Hallándose en Puerto o Aguas Territoriales de un país extranjero, se distingue entre buques mercantes y buques de guerra, aquellos quedan más o menos sometidos a la Legislación Territorial y a lo estipulado en los Tratados, los de guerra, siempre se consideran -- territorio del país a que pertenecen y no pueden ser sometidos a la Ley de otro Estado.

C).- En caso de ocupación de territorio extranjero por los ejércitos nacionales, si la ocupación ha tenido lugar en el curso de una guerra, la acción de la Ley Penal del país del ejército ocupante, se extiende no sólo a los militares, si no también a todos los habitantes del país ocupado. Más si un ejército atraviesa un país amigo o neutral con consentimiento de éste, la Ley Penal del país a que el ejército pertenece se extenderá sólo a los que forman parte de él.

D).- A causa del desarrollo alcanzado por la navegación aérea, se ha tratado de fijar el límite aéreo hasta donde pueda extenderse la Ley del Estado. Acerca de este punto se han formulado --- tres Teorías: la primera sostiene la completa libertad aérea, el espacio aéreo salvando los derechos de propiedad y el de conservación del Estado

subyacente es completamente libre; la segunda, divide el espacio aéreo en dos zonas: una territo--rial que estaría sometida a la Ley del Estado subyacente y otra libre, fuera del alcance de esta -ley; y la tercera que aparece como más racional, sostiene que la soberanía del Estado subyacente y por consiguiente su Ley Penal, se extiende a toda masa aérea que cubre su territorio. Este crite--rio se inspiró en la Convención de 23 de octubre de 1919 y realizada en 1929, pero cualquiera que sea la teoría que se adopte para extender la ex--tensión del área territorial debe tenerse presen--te que la Ley Penal del Estado subyacente, alcan--za a los delitos cometidos dentro del aire terri--torial, cuando afectan a su seguridad y al orden público, fuera de este caso, los realizados a bordo de aeronaves, son de la competencia del país a que éstas pertenezcan.

Los delitos cometidos a bordo de aeronaves - en vuelo, sobre alta mar o sobre territorios que no dependan de la soberanía de ningún Estado, queudan también sometidos a la Ley del Estado al que la aeronave pertenezca, como así fué aceptado en el Proyecto del Código del Aire en su artículo 23.

Esto tiene lugar en los territorios protegi--dos o en los cedidos en la Administración o Arrienu

do, sanciones diplomáticas para encubrir una soberanía de hecho.

Las Leyes Penales extranjeras, no son aplicables en Territorio Nacional, pues su eficacia en el mismo, constituiría un atentado a la soberanía del Estado Territorial, pero esta norma en todas partes admitida, no es obstáculo para que en ciertas circunstancias, en atención a consideraciones de justicia y de solidaridad extranjera o Internacional, las Legislaciones Nacionales reconozcan - la Legislación Extranjera y la tengan en cuenta. Así disponen las leyes de algunos países, que -- ciertos hechos cometidos en el extranjero por nacionales o extranjeros, podrán ser perseguidos y penados en el territorio nacional, cuando la Ley del país en que delinquieron, los considere como actos delictivos, pero en caso contrario, aún -- cuando la Ley Nacional los considere punibles, no serán perseguidos aquellos.

Aquí no se reconoce eficacia alguna de la - Ley Extranjera, pero se toma en consideración su resistencia. Este principio sufre limitaciones - respecto de determinados delitos de suma gravedad, atentatorios a elevados intereses del Estado.

## CAPITULO II

### "DELITO DE PIRATERIA AEREA, NATURALEZA Y CONCEPTO"

Una vez que he analizado lo relativo al delito en sus elementos y características generales, y de acuerdo con la opinión de los más connotados Tratadistas, iniciaré el estudio del problema relativo a la naturaleza del delito de PIRATERIA -- AEREA en particular, ya que de acuerdo con el precedente, al hacer el estudio del delito pude determinar en lo relativo al principio de Territo--rialidad tomando en cuenta como ya lo he señalado, la naturaleza misma del delito en estudio.

Ahora bien, el Derecho Moderno ha hechado mano de un término que fuera usado en los tiempos - antiguos, como lo es el de "Piratería", el llama--do delito de "Piratería aérea" es de reciente creación, tomando en cuenta que su existencia no so--brepasa de los últimos diez años.

Como el primer término lo indica, "Piratería" se refirió en el pasado a aquellas actividades -- ilícitas llevadas a cabo por "piratas", consistente en el abordaje de naves de todas nacionalida--des, en el saqueo y muerte de sus tripulantes, - además de otros desmanes que se cometieron en alta mar, o donde topasen con otra nave, llegando --

sus correrías hasta atacar en lejanos litorales.

"El Pirata", es el ladrón que recorre los mares para robar, en su primera acepción, y en la segunda, es lo referente a lo clandestino, de acuerdo con el Diccionario de la Academia, así se ha tomado dicho término, para hacer la analogía en lo que respecta a los ilícitos verificados a bordo de naves aéreas en la mayoría de las Legislaciones Penales.

Tomando en cuenta que la navegación aérea presenta un extraordinario interés desde el punto de vista jurídico, también he considerado conveniente hacer el estudio y la discusión acerca de los diferentes aspectos que encierra de acuerdo con su naturaleza, surgiendo el problema relativo a la ubicación del delito específico, dentro de la clasificación en lo que respecta. Así debe caber dentro del Derecho Interno del Estado, en cuyo caso revestiría mayor problema, o bien, si es necesario ubicarlo dentro del Derecho Internacional, considerando el principio de Territorialidad, problema que ha sido motivo de diversas polémicas entre los Penalistas y los Tratadistas en general.

Con el objeto de hacer una distinción más -



clara de los elementos del delito de Piratería Aérea, creo que debo de analizar concienzudamente - los elementos concurrentes en el ilícito mencionado, a saber:

a).- El agente del delito o los que participen en la consumación del mismo, si se trata de - varios sujetos.

b).- Lo agravantes o atenuantes circunstanciales que operen en la consumación.

Por su parte, José Luis Jiménez de Azúa, considera: Que una de las más modernas y exactas de finiciones del Derecho Penal Internacional, disciplina tan controvertida, es la brindada por Donnedieu de Vabres, "El Derecho Penal Internacional, es la ciencia que determina la competencia de jurisdicciones penales del Estado, frente a las jurisdicciones extranjeras, la aplicación de sus leyes criminales en orden a los lugares y a las personas que de ellos rigen, la Autoridad sobre su territorio, de las sentencias represivas extranjeras".

Esta definición, deja a un lado las cuestiones relativas a las formas de los procedimientos internacionales, a la extradición, al modo de eje,

cución forzosa de las sentencias extranjeras. Es tas cuestiones, dice Jiménez de Azúa, son objeto del Procedimiento Criminal Internacional, que es - el aspecto Internacional del Procedimiento Criminal, como el Derecho Penal Internacional, es el - aspecto Internacional del Derecho Penal.

En la crítica que este autor establece a los conceptos anteriores acerca del Derecho Penal Internacional, y habla de "incongruencias" de título y contenido, cuando él afirma que: "Por mismo que el Derecho Penal Internacional", alude, como vemos, a las reglas de Derecho Interno, ha sido - criticado por numerosísimos Tratadistas dicha definición. BINDING, afirma que es mala y que la - emplea tan solo con el fin de abreviar".

c).- La nacionalidad y matrícula de la nave aérea, así como su naturaleza jurídica, ésto es si se trata de naves o aeronaves de guerra, o al servicio de transportación aérea comercial, o - - bien, en último caso de aeronaves privadas.

La aplicación del principio de Territorialidad, ésto es, de la determinación jurídica de que el o los ilícitos que se contemplan, caen dentro del Derecho Internacional, en su caso, dentro del Derecho Internacional Penal.

Como derivaciones de lo anterior, habría que considerarse también, los daños causados, su monto y aplicación de las sanciones correspondientes al o a los infractores, de acuerdo con los elementos citados anteriormente, a este fin, es pertinente estudiar lo relativo a la problemática existente, en lo que respecta a la determinación y ubicación del delito de PIRATERIA AEREA, dentro del campo jurídico que deba corresponderle.

El distinguido Penalista Juis Jiménez de Azúa, en lo que se refiere al llamado Derecho Penal Internacional, establece que "La Ley Penal es manifestación de la voluntad del pueblo, expresada por los órganos del Estado y por ello, su auténtico rigor se ejerce dentro del Estado mismo".

Pero pasada la remota época en que imperó el derecho de asilo y establecidas las relaciones amistosas entre los Estados, cobran importancia extraordinaria los problemas de la Ley Penal en el espacio y se elabora una serie de reglas que se conocen con el nombre impropio de Derecho Penal Internacional. Su importancia surge de la gran facilidad de las comunicaciones, que permiten a los delincuentes trasladarse con mucha rapidez de un país a otro. Por eso junto a la afirmación de la Territorialidad de la Ley, se presentan estas

dos cuestiones más:

La manera de dar eficacia a la represión, en caso de que el delincuente traspase los confines del Estado en que perpetró el delito, el ejercicio de la penalidad en caso de delitos cometidos en el extranjero.

Ordinariamente se comprende bajo la rúbrica de Derecho Penal Internacional, las reglas del Derecho Nacional, referentes a los límites de aplicación de la Ley Penal en el espacio. De aquí, - como luego se dirá, que se halla controvertida la propiedad del título que BENTHAM le asignó por - vez primera. A ese concepto habrá que añadir las normas de auxilio que los Estados acuerdan para asegurar la ejecución de la justicia primitiva. - Subrayando el primer aspecto o destacando el se--gundo, se han dado diversas definiciones del Derecho Penal Internacional.

Con análogo criterio al expresado por Bent--ham, Von Rohland Martitz y Mecili, lo definen como: "Una serie de reglas referentes al conflicto de las Leyes Internas". Así, dice Von Rohland, "Que es el conjunto de principios de Derecho, por los cuales el Estado como miembro de la comunidad

internacional, determina el valor territorial de sus normas y leyes penales a las personas y a los bienes jurídicos".

Para Martitz es: "El Sistema de reglas de de recho, concernientes a la aplicación al extranjero, del Derecho Penal Nacional, o mejor, del Derecho Penal Interno". Y Mecili, lo considera como el "Conjunto de Leyes y principios del Derecho, - que resulta del hecho de que actos delictivos cagan o parezcan caer, bajo el imperio de las Leyes Penales de Estados políticamente independientes - unos de otros".

De más importancia resulta la opinión del re conocido Penalista cubano Antonio Sánchez de Bus-tamante, quien distingue el Derecho Penal Internacional que se ocupa del alcance y eficacia de la Ley Penal de cada Nación dentro y fuera del territorio; y el Derecho Internacional Público Penal, que se refiere a los delitos y a las penas internacionales. Sin embargo cabe hacer notar, que ni Jiménez de Azúa, ni los demás Tratadistas con Von Liszt, definen con precisión en qué sistema debe ubicarse tanto a uno como a otro de estos Dere-chos.

Creemos más acertado el criterio sostenido - por Eugenio Cuello Calón, al referirse a este aspecto del problema, cuando sostiene que llamarse Derecho Penal Internacional al conjunto de normas penales comunes al conjunto de los países civilizados, o se le designa con otro nombre y se le concede mucha o poca extensión, el hecho indudable es que cada día son más frecuentes los preceptos penales comunes al conjunto de países civilizados, o se les ha hecho comunes en la mayoría de los Estados, que cada día es más coherente la acción de éstos a luchar contra el delito general y contra determinadas formas de criminalidad en particular, pruébanlo las Convenciones realizadas entre numerosos Estados para reprimir ciertos delitos como por ejemplo los cometidos por medio de explosivos, la llamada trata de blancas, la trata de esclavos, que aún en la actualidad, casi ya han fenecido esta clase de delitos; la falsificación de moneda, terrorismo y actualmente uno de los delitos que ha tomado mayor auge en estas épocas, es el de Piratería aérea.

Los convenios de extradición son tan numerosos, que hoy no se concibe un país civilizado que no se halle ligado a los demás con acuerdos de esta índole, y especialmente, los continuos esfuer-

zos encaminados a la elaboración de un Tratado Universal de Extradición.

En el caso de la Ley Española, Cuello Calón nos dice: "Que es fundamentalmente territorial, - como así lo declara el Código Civil de esta Nación, por lo tanto, las Leyes Penales Españolas a plícanse a todos los delitos cometidos en territorio español, y en los pertenecientes a dicho Estado. Igualmente se refieren al mar territorial. También se aplican las Leyes Penales Españolas a ciertos delitos cometidos en el espacio aéreo nacional".

Esta reglamentación se halla en el Código de Justicia Militar, que declara la competencia de la jurisdicción Militar para conocer de los delitos y faltas cometidas en el espacio aéreo subyacente a la Soberanía Nacional o del Protectorado; a bordo de las naves, tanto estacionadas en campos o aguas españolas, como en su marcha por el espacio expresado e incluso en las naves mercantes - extranjeras que antes de pasar por la Frontera aterricen dentro de la zona española o dañen a sus seres, cosas o interés de ésta; y en las demás na ves nacionales, sin perjuicio de las excepciones que por Leyes Especiales de Tratados Internacional es, puedan establecerse para conocer de los deli

tos o faltas ejecutadas en aparatos, misiones y lugares de la navegación aérea civil o en Consulas respectivas y al personal extranjero que delinquiere entre sí, exclusivamente en los aparatos a que esté adscrito.

Por consiguiente, prosigue el autor mencionado, mientras no se promulgue la Ley Especial o se den normas en el Código Penal, referentes a la aplicación territorial de la Ley Penal, los delitos y faltas cometidos en los lugares arriba indicados, serán juzgados por la Jurisdicción Militar, la que tratándose de los delitos comunes, aplicará conforme a lo dispuesto por el artículo 257 - doscientos cincuenta y siete del Código de Justicia Militar, las normas del Código Penal ordinario.



### CAPITULO III

#### "DEL PRINCIPIO DE TERRITORIALIDAD Y LA PIRATERIA AEREA EN EL ASPECTO INTERNACIONAL."

Con razón, Jiménez de Azúa reconoce que "Las normas de Derecho Penal Internacional, o mejor dicho, las reglas referentes a la validez de la Ley Penal en el espacio, por lo mismo que afectan a más de un Estado debieran ser objeto de Convenciones (Tratados Internacionales), más o menos amplios", en América se ha procurado y seguido en cierta medida, imposible de desconocer el adelanto del Derecho Internacional Americano, cuya validez y solidez jurídica queda a salvo de cualquier duda, aunque todo por los Tratados de Montevideo y por el Código de Bustamante, autor que con anterioridad he citado.

Se ha intentado también por la Federación Interamericana de Abogados, con más amplia esfera de acción, puesto que abarca incluso a Norteamérica y se ha propuesto con carácter universal por la Primera Conferencia de Unificación del Derecho Penal reunida en Varsovia en el año de 1927; en términos generales se puede decir, que de acuerdo con el progreso cultural y político de los diver-

Los países del mundo a partir del inicio del siglo XX. Los estados se vieron enfrentados al problema de reglamentar los espacios aéreos que se extendían por encima de sus territorios y que comenzaban en aquel entonces a ser zurdados por globos aerostáticos y especialmente por los aviones que eran recientemente inventados.

Ante la carencia de un Derecho consuetudinario que contemplara el tema, en opinión de Charles Gfenwick los Juristas se limitaron a formular los principios de la Jurisdicción aérea, recurriendo como he dicho a las analogías de la jurisdicción ejercitada por los Estados sobre los suelos y sobre las áreas territoriales, pero al hacerlo, manifestaron las amplias divergencias: En primer lugar debieron enfrentarse con el antiguo concepto basado sobre una trayección anterior a la navegación aérea, análoga a la libertad existente en alta mar; en segundo lugar, existe también el concepto más primitivo de que si bien un Estado podría reclamar derechos territoriales en una zona más baja de la atmósfera hasta algunos miles de pies por encima del suelo, no podía pretender soberanía en los espacios aéreos más altos, los cuales, al igual que en alta mar, se extienden más allá del mar territorial y quedan abier-

tos a la libre navegación; por otra parte, algunos Juristas alegaban que todo espacio aéreo que se extiende por encima de un estado, debía de ser considerado o incluido dentro de su jurisdicción territorial, pero sometido a una servidumbre de paso en el fondo de otros Estados.

Finalmente, se afirmó que los Estados tienen una soberanía absoluta sobre los espacios aéreos que se extienden sobre sus territorios, sin ninguna clase de restricciones y de acuerdo con el principio del Derecho Común establecido ya con anterioridad por los Romanos "Cujus est solum eju est usque ad coelum", cuyo significado es: "De quien es el suelo, también es hasta el cielo".

Los sucesivos esfuerzos de las Asociaciones Científicas, representaban otros tantos fracasos que debían mencionarse en el Instituto de Derecho Internacional en sus reuniones de 1910 y 1911 y el de la Asociación de Derecho Internacional en su reunión de 1913, en la que se trató de lograr la adopción de un Programa constructivo de Legislación.

Pero correspondió a la Primera Guerra Mundial de 1914, el solucionar el problema de la ju-

jurisdicción, en términos de los Reglamentos más extraños de la soberanía.

En efecto, inmediatamente después del estallido de la Primera Guerra Mundial, los Estados beligerantes o contendientes, afirmaron que les correspondería una jurisdicción total sobre el aire que se extiende por encima de sus territorios, considerando ésto, como una medida cautelar o de defensa nacional. Al mismo tiempo, los Estados neutrales vecinos, deseosos de cumplir con las obligaciones de naturalidad, negaron a los aviones beligerantes el derecho de pasar por encima de sus territorios, adoptando así el uso del espacio aéreo, al de la tierra que se extendía debajo del mismo, y no al de los mares marginales o de los estrechos internacionales.

Los Gobiernos Suizo y Holandés, se mantuvieron especialmente alertas a fin de evitar el paso de los aviones, tanto aliados como alemanes por sobre su territorio. Una vez que hubo terminado la guerra, parecía que el criterio general se inclinaba por la afirmación de una completa soberanía del Estado sobre el espacio aéreo que lo cubría, pero quedó sin resolverse el problema de que si el cruce de ese espacio por naves aéreas -

de otros Estados debía ser considerado como el ejercicio de un derecho inherente o considerado como un privilegio por los Tratados.

En la Convención sobre la navegación aérea - celebrada el 13 de octubre de 1919, firmado en París, La Convención sobre la Navegación Aérea o - Vuelos Internacionales, sometieron todo problema a la solución impuesta por un tratado internacional. La Convención sin embargo, se preocupó solamente de los problemas en tiempos de paz y no - restringe de ninguna forma el derecho de los beligerantes o de los Estados Neutrales, o asume el control de los espacios aéreos con propósito de - defensa natural en tiempos de guerra.

El problema de la jurisdicción se solucionó, reconociendo que "Todos los países tienen soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo - que se extiende por encima de su territorio y sobre las aguas territoriales adyacentes". Pero al mismo tiempo, la libertad de paso por sobre su territorio y aguas territoriales de los aparatos aéros de los Estados contratantes sin distinción de nacionalidad, siempre que se cumpliesen las condiciones estipuladas en la Convención. Se adopta--ron disposiciones especiales con respecto a los -

recursos que debían seguir para establecer esa libertad de paso, la nacionalidad de la máquina aérea se determinaría de acuerdo a su propiedad y registro, quedando limitado el registro a las Naciones de los estados o a las Compañías Nacionales incorporadas, a fin de asegurar la observancia de las condiciones de navegación que solo permitiría el paso a las máquinas aéreas de los Estados contratantes y como una forma adicional de proteger la seguridad de la navegación aérea, se fija un mínimo de competencia técnica de los Oficiales y de la tripulación, dejando los demás requisitos librados a la iniciativa privada de cada estado. Un proyecto anterior a la Convención, elaborado durante la Conferencia de París de 1919, la aplicaba a las naves aéreas las mismas reglas QUE RIGEN LA JURISDICCION DE LOS BARCOS MERCANTES DE AGUAS TERRITORIALES.

El artículo 23 dispone que: "Las relaciones legales formalizadas, de las personas a bordo de una nave aérea en vuelo, deben regirse por la Ley de la Nacionalidad del aparato aéreo hacia una excepción al caso de delitos cometidos contra un Nacional del Estado que ejercía la jurisdicción territorial, cuando el delito fuese seguido por el aterrizaje en el territorio".

## CAPITULO IV

### "LEY DE LAS VIAS GENERALES DE COMUNICACION".

COMENTARIO.- En México, por lo que respecta a la actual Ley de Vías Generales de Comunicación, elemento indispensable para el estudio de mi tema, la que ha sido reformada, es posible determinarla como instigadora en los principios que ya con anterioridad he señalado en el capítulo que antecede, ésto es fundamentalmente, que se encuentra relacionada con el principio de la territorialidad, así se advierte del propio Ordenamiento legal, cuando en el Cuarto Libro referido o que se relaciona a Comunicaciones Aeronáuticas en el capítulo de disposiciones generales, el artículo 306 establece: "El espacio situado sobre el territorio mexicano, está sujeto a la soberanía Nacional".

El principio anterior ya había sido incorporado en las leyes anteriores, ya que este libro fué reformado por Decreto del 30 de diciembre de 1949, publicado en el "Diario Oficial" de fecha 23 de Enero de 1950, treinta días después. Como siguen los artículos 306 al 373, a su vez la presente Ley, aprobó la del 29 de Agosto de 1932, publicada en el "Diario Oficial" de 28 de septiem--

bre del mismo año, que abrogó la de 29 de agosto del año de 1931.

Como una extensión aclaratoria del principio de territorialidad incorporada al principio a estudiar, la segunda parte del mismo, establece también que: "Para los efectos de esta Ley, el término Territorio Mexicano comprende la extensión terrestre de los Estados Unidos Mexicanos, las Aguas Territoriales a éstos adyacentes en ambos mares; las Islas de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico.

Ahora bien, en lo referente al rico nacimiento del Derecho Interior por parte de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el artículo 307, dice: "La navegación civil sobre el Territorio Mexicano, se rige por los Tratados y Convenciones Internacionales que el Gobierno de México haya suscrito y ratificado Constitucionalmente por la presente Ley y sus Reglamentos y por las demás leyes y reglamentos aplicables".

Por su parte, el artículo 308 del Ordenamiento a estudio, previene: "Para los efectos de inspección, vigilancia y control de la navegación aérea y civil (la aeronave civil que se encuentra -



en territorio mexicano y vuela sobre el mismo, así como su tripulación, pasajeros y efectos transportados, quedan sujetos exclusivamente a la jurisdicción y competencia del Ejecutivo Federal).

En lo relativo a la sujeción de la Legislación Mexicana, el artículo 309, ordena:

"Se someterán a las Leyes Mexicanas:

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

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

Son aplicables a la navegación aérea civil - las disposiciones que sobre nacimientos y defunciones, que acontezcan a bordo de una nave Mexicana

na, éstos, se registrarán de acuerdo con el Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

Como claramente se advierte, aparece la analogía que he mencionado al referirme a la influencia de los antecedentes jurídicos que operan tanto en la Legislación Mercantil aplicada en sus antecedentes al régimen jurídico de las naves marítimas (Derecho Marítimo), así como otras instituciones igualmente jurídicas y Procesales de otros campos del Derecho, como se consigna en el párrafo que he transcrito al referirme a la justicia relativa a nacimientos y defunciones.

El artículo 310 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, ordena: "Serán solidariamente -- responsables el propietario, poseedor u operador de la aeronave, con el Comandante o Piloto de la misma, por cualquier violación a esta Ley y sus Reglamentos, resultantes de órdenes dictadas por alguno de aquellos".

Las aeronaves mexicanas se clasifican en aeronaves de Estado y Aeronaves civiles.

Son aeronaves de Estado las de propiedad de la Federación, de los Estados, de los Municipios

o de los Organismos Públicos Descentralizados. -  
Todas las demás se consideran aeronaves civiles,  
ya sea de servicio público o servicio privado.

Las aeronaves civiles destinadas permanentemente a un servicio de Estado, se consideran aeronaves del Estado.

Lo referente a nacionalidad y matrícula de las aeronaves, punto en el cual algunos Tratadistas no estaban de acuerdo en sus opiniones en la Ley Mexicana a estudio, se precisa con claridad, cuando establece lo siguiente el artículo 312 y sus fracciones relativas:

"La nacionalidad y matrícula de las Aeronaves Civiles, se rige por las disposiciones siguientes:

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

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

III).- Para adquirir, modificar o cancelar la marca de nacionalidad o la matrícula de una ae

ronave mexicana, se requiere cumplir con las formalidades establecidas por esta Ley.

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

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

VI).- La inscripción de una aeronave podrá ser solicitada por el propietario de la aeronave o por quien tenga título para ello".

Inscrita la aeronave, se otorgará la matrícula correspondiente y se expedirá el certificado de nacionalidad y matrícula que la identifique y probará su inscripción.

El artículo 313 se refiere a que "Sólo los ciudadanos mexicanos o las personas jurídicas mexicanas, podrán inscribir en el Registro de Aeronáutica Mexicana y matricular aeronaves destinadas al servicio público de transporte aéreo o a servicio privado de trabajos aéreos de Aerofoto-

grafía, Aerotopografía y otros análogos".

Y para finalizar este capítulo, el artículo 314 ordena que: "La cancelación de la matrícula - de una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano, implica la pérdida de su nacionalidad mexicana".

Para precisar más aún de la nacionalidad, el Capítulo III nos habla de las marcas de nacionalidad y matrícula, así el artículo 315 previene:

"Toda aeronave civil deberá llevar marcas - distintas de su nacionalidad y matrícula".

Las marcas de nacionalidad para las aeronaves mexicanas, serán las siglas "X A", para las del Servicio Público; "X B", para las del Servicio Privado y "X C" para las del Estado

La Secretaría de Comunicaciones, asignará a cada nave su marca de matrícula, la cual, junta - con la nacionalidad, se fijará en la aeronave, y con las características que determine el Reglamento respectivo.

Las aeronaves mexicanas que se utilicen en -

un Servicio Público de Transporte Internacional, deberán ostentar, en la forma reglamentaria, la Insignia Nacional.

El Capítulo IV se refiere a la Aeronavegabilidad.

El artículo 316 establece: "La Secretaría de Comunicaciones expedirá el Certificado de Navegabilidad, como constancia de que la Aeronave ha pasado las pruebas y el control técnico prescritos, para permitirle volar en condiciones de seguridad técnicamente satisfactorios".

La obtención, suspensión y cancelación del Certificado de Navegabilidad, estarán sujetos a los requisitos reglamentarios.

El artículo 317, nos dice: "Se presume, salvo prueba en contrario, que una aeronave con Certificado vigente de Navegabilidad ha partido en condiciones de vuelo técnicamente satisfactorios".

Por último, en lo que a este capítulo se refiere, el artículo 318 establece: "Las aeronaves, motores y accesorios que se construyan, reparen o modifiquen, no podrán ser puestos en servicio, -

sin aprobación de la Secretaría de Comunicaciones,  
de conformidad con el Reglamento respectivo".

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

Considerando que a pesar de los avances técnicos, científicos y culturales que ha alcanzado la humanidad, de la positiva influencia de la Declaración de los Derechos Humanos, y de la sangre vertida en todo el mundo en la lucha por alcanzar la libertad e igualdad entre los hombres, cuando se ve en el mundo lo que actualmente está pasando, donde en el Medio Oriente Tres Jóvenes Japoneses, presuntos agentes del Frente Popular Palestino - llegan al Aeropuerto de Tel Aviv, procedentes de Roma, atacan a tiros y con granadas de mano al público congregado en un salón de espera, matando - a veinticinco personas, entre ellas 16 dieciseis turistas puertorriqueños e hiriendo a 76 setenta y seis; dos de los terroristas resultan muertos y otro capturado.

ALEMANIA.- Ocho terroristas árabes atacan - la Villa Olímpica de Munich, dan muerte a dos atletas Israelíes, y luego a nueve más, donde al - intentar escapar mueren cinco de los secuestrados y un agente del orden.

HOLANDA.- Un avión japonés 747 es secuestra-



do a la salida de Amsterdam, con 137 pasajeros a bordo, y posteriormente fué destruído por los secuestradores en Benghazi, Libia.

Tres Comandos suicidas Palestinos, atacan el poblado israelita Qiryat Shimana, dando muerte a dieciocho personas, entre ellos ocho niños y cinco mujeres, sus atacantes fueron muertos.

Tres guerrilleros Palestinos, asaltan la Villa Israelí de Moalot, dando muerte a veintiún menores y cuatro adultos.

ESPAÑA.- Se estremece con la muerte de un Primer Ministro a sangre fría, para días después conocer una sentencia de muerte de un anarquista a vil garrote.

MEXICO.- Por lo que se refiere a secuestros, ha sufrido varios, así como actos terroristas a aeronaves, sólo se tiene memoria del que se llevara a cabo en el avión de la Compañía Mexicana de Aviación, el que efectuara o realizara el barítono Francisco "Paco" Sierra Cordero y el ingeniero Emilio Arellano Schetelingue, perpetrado el 30 de septiembre de 1952, a excepción de ese caso bochornoso, aún cuando no podemos pasar por alto la

ola de secuestros y actos terroristas que aquejan recientemente a nuestro país, donde existen grupos de seudoguerrilleros que se autodenominan: - Alpha 66, Septiembre negro, Frente Urbano Zapatista, Movimiento Armado Revolucionario, Liga Comunista Veintitres de Septiembre, Lacandones, etc., donde recientemente en la ciudad de Monterrey, Estado de Nuevo León, asesinan a sangre fría a Don Eugenio Garza Sada; mientras que en Guadalajara, Estado de Jalisco, secuestran al Sr. J. Guadalupe Zuno Hernández; y días después en Acapulco, Estado de Guerrero, en forma cruel y salvaje asesinan a la señora Margarita Saad.

Vivimos una época de sangre, confusión y aturdimiento, y tomando en cuenta en que no se han buscado medidas contra los piratas aéreos y no solamente contra éstos, sino también contra los Estados protectores de delincuentes, que cada día - está en aumento, y con la consiguiente pérdida de vidas inocentes, sin que hasta la fecha se hayan adoptado medidas adecuadas por Organismos Internacionales o Regionales, o por los propios Estados, contra los atentados aéreos que se proliferan ya con caracteres de epidemia.

La impune repetición de estos ataques, y su

enorme difusión por medio de la prensa, radio y -  
televisión, despierta el espíritu imitativo, y no  
sólo de francos o natos criminales, o de persona-  
jes que se mueven con impulsos políticos, sino lo  
que considero más grave aún, el de enajenados men-  
tales, casi niños, como ha ocurrido en estos días.

Estimo apremiante llegar o buscar una Conven-  
ción con carácter mundial, y si no es posible, -  
continental, sobre el delito de piratería aérea.

Actualmente el mundo se encuentra conmovido  
por constantes transformaciones, vivimos en plena  
era atómica, cuando el hombre viaja al espacio si-  
deral; el Derecho Penal Internacional se encuen-  
tra aún en pañales, han sido muchos los esfuerzos  
llevados a cabo por la Asociación Internacional -  
del Derecho Penal, en sus múltiples Conferencias  
como la de Varsovia de 1927; la de París de 1931;  
la de Madrid de 1933; la de Copenhague de 1935 y  
la del Cairo de 1938. Pero no obstante los deno-  
dados esfuerzos, resultaron inútiles. En el año  
de 1947 (21 de Noviembre), la Asamblea General de  
la O. N. U. nombró una Comisión de Derecho Inter-  
nacional, para dar cumplimiento al artículo 13 de  
la Carta de San Francisco y "Promover la coopera-  
ción internacional en el campo del delito", sin -

embargo ha habido algunas Convenciones parciales sobre temas específicos, por ejemplo: El delito de Genocidio, del día 9 de Diciembre de 1948 y entró en vigor el día 12 de Enero de 1951, habiendo sido ratificado por México, mismo que declara que "El Genocidio", es un delito de carácter internacional, que lo mismo puede ser cometido en tiempo de guerra, que en tiempo de paz, como ya se ha pactado internacionalmente, con dicho delito, esta excepción no constituye ninguna novedad; ya que en todos los Tratados concertados por México, se excluye el carácter de delito político al homicidio de un Presidente de la República, o a un Jefe de Estado, y el de sus miembros de su familia.

La piratería aérea, tal como viene practicándose se puede considerar como un delito contra el Derecho de Gentes, y un acto que debía de calificarse de terrorismo internacional, el cual se caracteriza por LA ALARMA QUE PRODUCE, y además por el desquiciamiento de las relaciones pacíficas entre los seres habitantes en diferentes latitudes.

Pero ahora considero de ineludible necesidad, agregar que no solamente el delito de piratería aérea, sino que se declare cómplice de este delito y sujeto a penalidad internacional, a todo a-

quel Estado o Gobierno que se aproveche de las - circunstancias con fines políticos o de cualquier otra índole y dé acogida y protección en su territorio a los aeropiratas.

Se dá además la triste circunstancia, de que el Estado receptor del aeropirata, se digne considerarlo como un delincuente político, y como quiera que en todos los Tratados de extradición figure o suela figurar la cláusula de no extradición en esta materia, como protectora del delincuente político, toda reclamación hecha por el Estado de origen, se vuelve letra muerta, tal caso sucedió cuando aeropiratas mexicanos que se apoderaron de un avión de nuestra nacionalidad (Agosto de 1969) para refugiarse en Cuba. Este país alegó la cláusula de delincuencia política y se negó a entre-gar a México a los aeropiratas que reclamaba la - Procuraduría General de Justicia de la Nación.

Todo ésto nos lleva de la mano en la defensa de nuestros principios liberales y en la lucha - por procedimientos jurídicos en contra de la piratería aérea, así como también en defensa no sólo de los pilotos, sino de nuestros conciudadanos, y en general de todos los hombres pacíficos de la - humanidad entera; ésto nos hace proponer e invi-

tar a nuestras Autoridades y Organismos competentes, a reflexionar sobre la necesidad de legislar:

PRIMERO.- De proponer a la O.N.U. que acuerde con carácter obligatorio para todos los países del mundo, que lleven sus Códigos Penales el mismo o parecido texto que figura en los artículos - 146 y 147 de nuestro Código Penal, que a la letra dicen:

"ART. 146.- Serán considerados piratas:

- I.- Los que, perteneciendo a la tripulación de una nave mercante mexicana, de otra nación, o sin nacionalidad, apresen a mano armada alguna Embarcación, o cometan depredaciones en ella, o hagan violencia a las personas que se hallen a bordo;
- II.- Los que, yendo a bordo de una embarcación, se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata, y
- III.- Los corsarios que, en caso de guerra entre dos o más naciones, hagan el curso sin carta de marca o patente de ninguna de ellas, o con patente de dos o más beligerantes, o con patente de uno de ellos, pero practicando actos de depredación contra buques de la República o de otra nación para hostilizar a la cual no estuvieren autorizados. Estas disposiciones deberán igualmente aplicarse en lo conducente a las Aeronaves".

"ART. 147.- Se impondrán de quince a treinta

años de prisión y decomiso de la nave, a los que pertenezcan a una tripulación pirata".

SEGUNDO.- Revisar todos nuestros Tratados de Extradicción, poniéndose al día e incluyendo en e llos el delito de piratería aérea, esté o no reco nocido por la parte contratante.

TERCERO.- Excluir en todo caso del delito de Piratería, el carácter de delito político.

CUARTO.- Que un organismo Internacional que bien puede ser la O.N.U., por medio del consejo - de seguridad sancione al Estado Protector del aéreo-pirata, obligándolo a pagar a la compañía pro pietaria de la aeronave, los daños y perjuicios - que a la misma se le ocasionan.

QUINTO.- Que el importe de dichos daños y - perjuicios originados, pasen a ser patrimonio de la Cruz Roja Internacional.

SEXTO.- Que sea la O.N.U., el único Organismo capaz de designar por medio de su Secretario - General en qué casos un Estado puede dar protec- ción a una Nave que se encuentra en su Territorio, en caso de emergencia siempre que esté en peligro la seguridad de las personas secuestradas, sin -

previa Consulta al Consejo de Seguridad.

SEPTIMO.- Que sea el Consejo de Seguridad de la O.N.U., quien deba de designar en qué caso el Estado protector del aéreo-pirata deba devolverlo al Estado que lo reclame, y designar cuándo debe aplicar la sanción a que se refiere el punto cuarto.



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

DERECHO PENAL.

1.- EUGENIO CUELLO CALON.

DERECHO PENAL.

2.- ANTONIO DE P. MORENO.

CODIGO PENAL ANOTADO.

3.- RAUL CARRANCA Y TRUJILLO.

RAUL CARRANCA Y RIVAS.

DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO.

4.- CESAR SEPULVEDA.

DERECHO PENAL MEXICANO, Parte General de

5.- RAUL CARRANCA Y TRUJILLO.

6.- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.