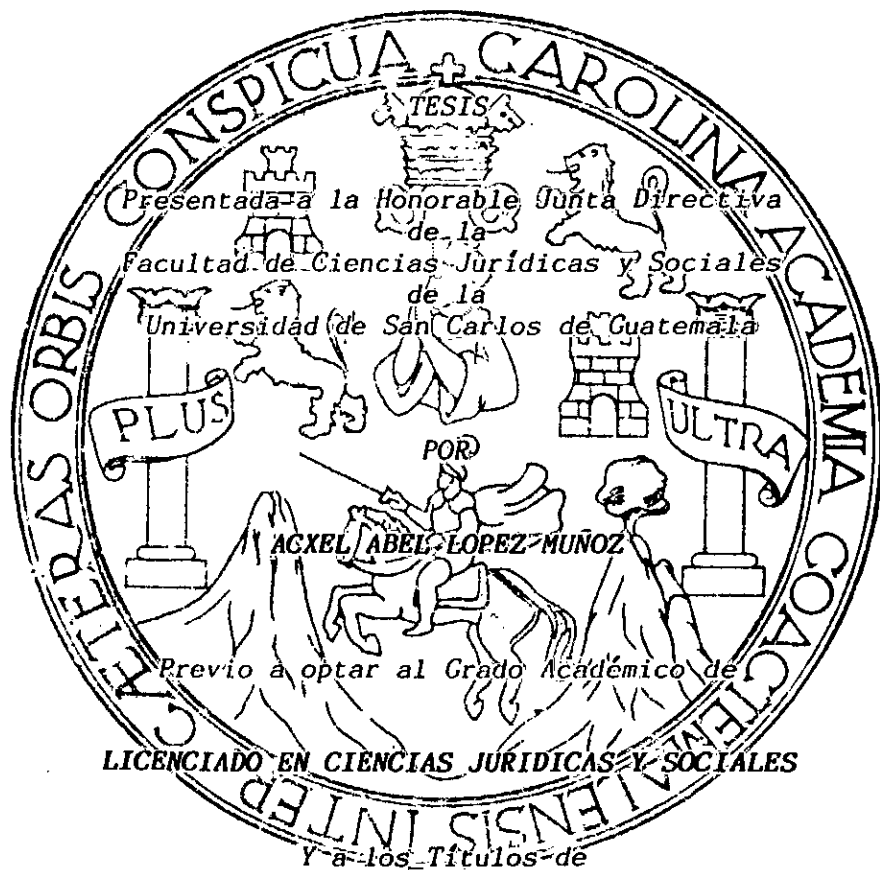


UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES

LA AERONAVE Y SU PROTECCION JURIDICA  
CONTRA EL TERRORISMO AERONAUTICO  
EN GUATEMALA



ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, Junio de 1993

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
Biblioteca Central

DL  
04  
T(2870)

**JUNTA DIRECTIVA  
DE LA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES  
DE LA  
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DECANO	Lic. Juan Francisco Flores Juárez
VOCAL I	Lic. Luis César López Permouth
VOCAL II	Lic. José Francisco De Mata Vela
VOCAL III	Lic. Roosevelt Guevara Padilla
VOCAL IV	Br. Erick Fernando Rosales Orizabal
VOCAL V	Br. Fredy Armando López Folgar
SECRETARIO	Lic. Carlos Humberto Mancio Bethancourt

**TRIBUNAL QUE PRACTICO EL EXAMEN  
TECNICO PROFESIONAL**

DECANO	
(en funciones)	Lic. Javier Román Hinestroza López
EXAMINADOR	Lic. Ofelia Paniagua Corzantes
EXAMINADOR	Lic. Marco Tulio Castillo Lutín
EXAMINADOR	Lic. Daniel de la Peña
SECRETARIO	Lic. Jorge Mario Alvarez Quiroz

**NOTA:** "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la Tesis". (Artículo 25 del Reglamento para los exámenes Técnico Profesionales de Abogacía y Notariado y Público de Tesis).

LIC. GUILLERMO DEMETRIO PEREZ MERIDA  
ABOGADO Y NOTARIO  
7a. Avenida 3-34 Zona 4, Oficina: 22  
2o. Nivel, Teléfono: 319774  
GUATEMALA, C.A.



31/6/93  
JPM

1989-93

Guatemala,  
2 de Junio de 1,993.

FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES  
SECRETARIA

SEÑOR LICENCIADO  
JUAN FRANCISCO FLORES JUAREZ  
DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES  
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA.

- 2 JUN. 1993

RECIBIDO  
Hores  
OFICIAL

SEÑOR DECANO:

Fui designado consejero de tesis del Bachiller AXCEL ABEL LOPEZ MUÑOZ, quien realizó un trabajo monográfico, intitulado "LA AERONAVE Y SU PROTECCION JURIDICA CONTRA EL TERRORISMO AERONAUTICO EN GUATEMALA". Al respecto me permito manifestarle lo siguiente:

- 1.- El Bachiller LOPEZ MUÑOZ me presentó en su ocasión, un trabajo ya concluido denominado como ya indique, habiéndole sustituido el título original de "LA AERONAVE Y SU LEGISLACION EN GUATEMALA", según me indicó, por ajustarse mejor a la investigación realizada.
- 2.- Luego de leer el legajo presentado por el Bachiller LOPEZ MUÑOZ, procedí a formularse recomendaciones que fueron atendidas por dicha persona, modificándose algunos aspectos del citado trabajo.
- 3.- Para la conclusión del trabajo se consultó la bibliografía señalada por el autor y este llevó a cabo su investigación de acuerdo al plan aprobado oportunamente, con las modificaciones indicadas.

CONCLUSION: El trabajo del Bachiller AXCEL ABEL LOPEZ MUÑOZ, cumple con los requisitos básicos para la aprobación de este tipo de investigación, por lo que considero que puede ser aceptado para los efectos de la graduación del autor.

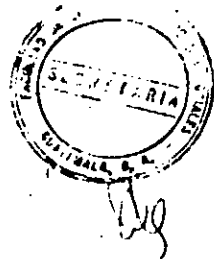
Respetuosamente:

Guillermo Demetrio Pérez Merida  
ABOGADO Y NOTARIO

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES  
Ciudad Universitaria, Zona 12  
Guatemala, Centroamérica



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES;  
Guatemala, junio cuatro, de mil novecientos noventitres.-

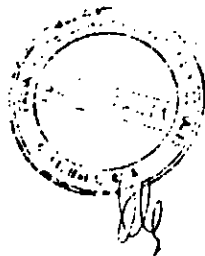
Atentamente pase al Licenciado JOSE LUIS AGUILAR MENDEZ,  
para que proceda a revisar el trabajo de tesis del Bachiller  
ACXEL ABEL LOPEZ MUNOZ y en su oportunidad emita el  
dictamen correspondiente. -----



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES  
Ciudad Universitaria, Zona 17  
Guatemala, Centroamérica



2155-93

Guatemala,  
14 de junio de 1993.

Señor Licenciado  
Juan Francisco Flores Juarez  
Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y  
Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala  
Ciudad Universitaria.

FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES  
SECRETARIA

14 JUN 1993

RECIBIDO  
Hoy...  
OFICIAL

Señor Decano:

Respetuosamente me dirijo a usted, con el objeto de manifestarle que en cumplimiento de la resolución emanada de esa Decanatura por medio de la cual se me designó revisor del trabajo de tesis "La aeronave y su protección jurídica contra el terrorismo aeronáutico en Guatemala", presentado por el bachiller **ABEL ABEL LOPEZ MUÑOZ**, me permito informar que el mismo satisface los requisitos reglamentarios correspondientes para este tipo de trabajos y además, porque su autor pone de relieve lo positivo del citado cuerpo de normas jurídicas que regulan el tema a nivel internacional, concluyendo con que es necesario el modificar nuestro actual Código Penal, en el sentido de regular específicamente lo relativo a la piratería aérea.

Por lo tanto me permito rendir el dictamen solicitado en el sentido de que el trabajo de tesis cumple como ya se expresó, con los requisitos establecidos en las normas contenidas en el reglamento para exámenes Técnico Profesional y Público de Tesis, razón por la cual puede aprobarse el mismo.

Sin otro particular, me suscribo del señor Decano con todo mi respeto y consideración.

"D Y ENSEÑAR A TODOS"

Lic. Luis Aguilar Méndez  
ABOGADO Y NOTARIO

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, Zona 13  
Guatemala, Centroamérica



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES;  
Guatemala, junio dieciseis, de mil novecientos noventitres.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la im  
presión del trabajo de tesis del Bachiller ACXEL ABEL LOPEZ  
MUNOZ intitulado "LA AERONAVE Y SU PROTECCION JURIDICA CONTRA  
EL TERRORISMO AERONAUTICO EN GUATEMALA", Artículo 22 del Re-  
glamento para Exámenes Técnico Profesionales y Público de Te-  
sis. -----



*[Handwritten signature]*

## ACTO QUE DEDICO

A DIOS:

Fuente de mi Saber.

A MI MADRE:

TRANSITO GRACIELA MUÑOZ

Como un reconocimiento a sus grandes esfuerzos y sacrificios.

A MI PADRE:

ANGEL MANUEL LOPEZ M.

Como un reconocimiento a su noble ejemplo.

A MI ESPOSA:

NIDIA MINNA LAPARRA PEREZ DE LOPEZ

Por su amor y comprensión.

A MI HIJO:

ACXEL ESTUARDO.

A MIS HERMANOS:

WILDER, GILDA, SURY, ELMER Y SHENGLI

A MIS SOBRINITOS:

DANILO Y JOSUE

A UN AMIGO Y CONSEJERO DE HOGAR

ROMEO MERIDA.

MUY ESPECIALMENTE: Al Licenciado GUILLERMO DEMETRIO ESPAÑA MERIDA, mil gracias por su ayuda desinteresada en mi formación profesional, base de mi futura carrera.

A LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES, DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA.

## INDICE

	Pág.
INTRODUCCION	i
<b>Capítulo I.</b>	
<b>ANTECEDENTES.</b>	1
1. Breve Reseña Histórica de la Aviación	1
2. Primeros Pasos de la Aviación en Guatemala	3
3. Primeras Leyes	5
<b>Capítulo II</b>	
<b>GENERALIDADES</b>	9
1. Importancia de la Aeronave	9
2. Definición de Aeronave	10
3. Naturaleza Jurídica	12
4. Clases de Aeronave	13
4.1. Clasificación Técnica	13
4.2. Clasificación Jurídica	13
4.2.1. Doctrinaria	13
4.2.1.1. Públicas o del Estado	14
4.2.1.2. Privadas	14
4.2.2. Clasificación Legal	14
5. Características de la Aeronave	15
5.1. Movilidad	15
5.2. Internacionalidad	16
5.3. Peligrosidad	16
5.4. Fragilidad	17
5.5. Complejidad	17
<b>Capítulo III</b>	
<b>INSTITUCIONES PUBLICAS ENCARGADAS DE SU PROTECCION</b>	19
1. Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas.	19
2. Dirección General de Aeronáutica Civil	20
3. Registro General de la Propiedad	23



<b>Capítulo IV.</b>	
<b>PROTECCION DE LA AERONAVE CONTRA EL TERRORISMO</b>	27
1. <b>Terrorismo Aeronáutico</b>	27
2. <b>Ultimos Sucesos Internacionales de Terrorismo Aeronáutico</b>	27
3. <b>Análisis de los Convenios de Tokio, La Haya y Montreal</b>	29
3.1. <b>Convenio de Tokio (1963)</b>	30
3.1.1. <b>Campo de Aplicación del Convenio</b>	31
3.1.2. <b>Jurisdicción</b>	33
3.1.3. <b>Facultades del Comandante de la Aeronave</b>	34
3.1.4. <b>Apoderamiento Ilícito de una Aeronave</b>	37
3.1.5. <b>Facultades y Obligaciones de los Estados</b>	38
3.1.6. <b>Otras Disposiciones</b>	40
3.2. <b>La Convención de La Haya (1970)</b>	40
3.3. <b>Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil (1971)</b>	44
4. <b>Delitos que se Tipifican en Guatemala</b>	46
4.1. <b>Atentado contra la Seguridad de los Transportes Marítimos, Fluviales y Aéreos.</b>	46
4.1.1. <b>Sujetos de este Delito</b>	46
4.2. <b>Desastre Marítimo, Fluvial y Aéreo</b>	47
4.3. <b>La Piratería Aérea</b>	47
4.3.1. <b>Sujetos de este Delito</b>	49
5. <b>Análisis Comparativo</b>	49
5.1. <b>Piratería General (Piratería Marina)</b>	50
5.1.1. <b>Análisis Doctrinario</b>	51
5.1.2. <b>Comparación</b>	51
<b>Conclusiones</b>	55
<b>Recomendaciones</b>	57
<b>Bibliografía</b>	59

## INTRODUCCION

Nos ha motivado investigar en el presente trabajo sobre el tema de "LA AERONAVE Y SU PROTECCION JURIDICA CONTRA EL TERRORISMO AERONAUTICO", en vista de los últimos actos de violencia que se han cometido a bordo de las Aeronaves en distintos países del mundo, los cuales consideramos, el nuestro, como parte del contexto mundial no escapa a estos actos.

El hombre, al inventar el avión, estaba muy lejos de suponer que, con el paso del tiempo, dicho invento podría ser posible de la comisión de actos ilícitos pretendiéndose con esto, dejar sin efecto todo lo que la civilización debe a este maravilloso invento.

Con el propósito de investigar si nuestra legislación se adecúa a la realidad sobre estos actos ilícitos cometidos a bordo de una aeronave o si en caso contrario es necesario realizar reformas que reflejen el buen deseo de contribuir al desarrollo del hombre y su conquista del espacio, hemos estructurado la presente investigación en cuatro capítulos; al rededor del siguiente planteamiento: "Nuestra Legislación considera a la Piratería Aérea, como a la Piratería en Alta Mar, lo que da lugar a que, no se sancionen dos casos distintos, en distinta forma, y no se le otorgue a la Colectividad, una protección jurídica preferente".

En el primer capítulo de nuestra investigación haremos hincapié sobre los Antecedentes, haciendo una breve reseña histórica de la Aviación en General para que posteriormente nos refiramos a los Primeros Pasos de la Aviación en Guatemala, finalizando este capítulo, haciendo una referencia de las primeras Leyes en Guatemala en esta rama de nuestro trabajo.

Nos adentramos en el Capítulo dos, de las Generalidades, citando la importancia de la Aeronave, haciendo una definición de la misma, mencionando sus clases y características.

En el Capítulo tres, haremos una disgregación de las funciones que desarrollan las Instituciones Públicas más importantes en Guatemala, encargadas de dar protección a las Aeronaves.

En el cuarto y último Capítulo, hablaremos de lo que es el Terrorismo Aeronáutico, de los últimos sucesos en el mundo, haciendo un análisis cuidadoso de los Convenios de Tokio, La Haya y Montreal, como instrumentos jurídicos internacionales de relevancia para nuestro tema a tratar. Mencionaremos en este mismo capítulo, los diversos delitos que se tipifican en Guatemala y su sanción en relación a la protección Jurídica de la Aeronave, posteriormente haremos un análisis comparativo.

Con el presente trabajo, esperamos hacer un aporte pequeño, no sólo a esta importante Rama del Derecho (Derecho Aéreo), sino beneficiar en alguna forma a los Estudiantes y Profesionales del Derecho, contribuyendo en esta forma al desarrollo jurídico de nuestro país.

## Capítulo I

### ANTECEDENTES

#### 1. Breve Reseña Histórica de la Aviación

Es admisible meditar, que el hombre en afán de imitar a la naturaleza sólo pretendía volar como los pájaros, satisfaciendo así su impulso de invención tan natural en él y además divertirse apreciando la superficie terrena desde las alturas. 1/

Los primeros estudios en lo que a la navegación aérea se refiere, se deben a LEONARDO DA VINCI en el siglo XV, quien diseñó planos de helicópteros y paracaídas, pero no pudo calcular las fuerzas originadas por su movimiento en el aire ni realizar cálculos de ingeniería necesarios. 2/

La Historia de la Aeronave y su protección jurídica, se inicia cuando se realizó el primer viaje aéreo en los jardines de Murette en París Francia, con un Aeróstato el 5 de junio de 1782, por los hermanos José y Esteban Mont Golfier; un año después el lugarteniente General de la Policía de la ciudad de París Leonoir, prohibió las ascensiones en globo sin autorización previa. 3/

La etapa aerodinámica de la aviación, se inició el 17 de diciembre de 1903, cuando se produce el primer

- 
- 1/ Zuchini Paiz, Rubén. La Aeronave como fuente primordial del Derecho Aeronáutico. Tesis de Graduación. USAC. 1984.
- 2/ Silvia Jacqueline Taus Reggi. Política Aero Comercial y la Quinta Libertad. Editorial Ital Perú, S.A. 1988.
- 3/ Enciclopedia Jurídica OMEBA. Pág. 939.

vuelo con vehículos más pesados que el aire, por los hermanos Wright.

En principio el avión fue usado por personas aficionadas y por inquietudes deportivas sin tener ninguna aportación económica; pero pronto en los Estados Unidos de Norte América empezó a servir en la transportación de objetos livianos, como el correo.

Como antecedentes de los vuelos transatlánticos, cabe aquí citar el célebre vuelo que en 1927 realizó el famoso y heroico aviador norteamericano Charles Lindbergh, quien a bordo de un monoplano de nombre "SPIRIT OF ST. LOUIS", efectuó el primer vuelo sin escalas sobre el océano Atlántico entre las ciudades de New York y París, siendo Lindbergh el precursor de estos vuelos que abrió el horizonte a la aviación comercial. 4/

La curiosidad del hombre lo ha llevado a explorar e investigar lo desconocido y así se inicia la era espacial con el lanzamiento del Primer Satélite artificial: el SPUNTIK I, el 4 de octubre de 1958; el 14 de abril de 1959, se lanza SPUNTIK II y fue la primera cápsula espacial con la primera tripulante "La perra Laika".

El 20 de julio de 1969, la nave APOLO XI descendió en la superficie de la luna con los astronautas NELL ARMSTRONG y EDWN E. ALDRIN.

En la actualidad, existen proyectos para poder establecer estaciones permanentes en el espacio (Laboratorios, observadores, plataformas experimentales, etc.). 5/

---

4/ Ramón García -Pelayo y Gross. Diccionario Enciclopédico de todos los tiempos, pág. 1288 citado por ZUCHINI PAIZ, RUBEN.

5/ Silvia Jacqueline Taus Reggi. Ob. Cit. Pág. 1.

## 2. Primeros Pasos de la Aviación en Guatemala

En nuestro país, la información relacionada con la historia de la aviación, es muy escasa y no existe actualmente bibliografía específica acerca de dicho tema tan solo contamos con información obtenida directamente del Registro Aeronáutico Nacional de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala, así como también del "Informe de Labor en la Administración del Presidente de la República, General Jorge Ubico, correspondiente al ramo de comunicaciones del Período de Gobierno del año 1931 al año 1941.

En Guatemala, la historia de la aviación se remonta a la década de 1920, según información del señor OSCAR MORALES LOPEZ, quien fue uno de los primeros aviadores guatemaltecos y uno de los fundadores de la "Aeronáutica Militar".

Inicialmente la aviación en nuestro país, se constituyó con fines recreativos; posteriormente y en la administración del General Jorge Ubico, se estableció el transporte aéreo de correspondencia.

El primer Contrato para el transporte aéreo de correspondencia en el interior del país, se celebró el 13 de marzo de 1929, entre el gobierno de la República y el entonces Director de la Academia Nacional de Aviación. Por este contrato quedó establecido el servicio entre la capital y el lejano departamento de El Petén. Algunos otros transportes de correspondencia se efectuaron también por la misma vía (aérea) aunque no de manera regular a los departamentos de Quetzaltenango, Retalhuleu, Quiché, Jalapa, etc.

El 13 de abril de 1930, se celebró otro contrato esta vez con la entonces Compañía Nacional de Aviación para el Transporte de Correspondencia Aerea en el interior del país, habiéndose establecido 3 rutas dirigidas a los departamentos del Norte, Oriente y Occidente.

El 7 de agosto de 1929, se elevó del aeródromo "La Aurora" de esta capital, el primer Aeroplano de la Compañía PICK WICK, que transportó correspondencia con destino a México y a los Estados Unidos de Norte América. Posteriormente pero en el mismo año de 1929, se celebró un contrato con la compañía PAN AMERICAN AIRWAYS INC, MEXICANA DE AVIACION, SOCIEDAD ANONIMA por la misma ruta.

El transporte aéreo de correspondencia a través del Océano Atlántico, se llevó a cabo por primera vez en nuestro país el 5 de mayo de 1936, cuando el correo de Guatemala logró un arreglo para aprovechar los vuelos que efectuaba el ZEPPELIN HEINDENBURG entre las ciudades de FRANCFORT, ALEMANIA y LAKEHURST. N.J. Estados Unidos de Norte América. 6/

Las primeras naves aéreas guatemaltecas, fueron compradas por el Estado, por el General Jorge Ubico en el año de 1941 y se trató de la compra de 3 pequeños aviones que formarían la Flotía Nacional AT6 TEXAN.

En el año de 1949, conforme Decreto Legislativo 563 "Ley de Aviación Civil", se fundó en Guatemala, la Dirección General de Aeronáutica Civil, en la época del Gobierno de Juan José Arévalo.

En la década de los cincuenta, especialmente en el Gobierno de Jacobo Arbenz Guzmán, la aeronave contribuyó en gran parte al desarrollo agrícola del país, ya que en ese entonces al comenzar a fructificar el algodón como uno de los principales productos de exportación del país y por el peligro que acechaban las plagas de insectos a tan importante producto agrícola y la difícil eliminación de tales plagas por medios rudimentarios

---

6/ Informe de la Labor realizada en la Administración del General Ubico, en el Ramo de Comunicaciones, correspondiente al período de 1931 a 1941. Publicaciones del Partido Liberal Progresista. Guatemala 10 de noviembre de 1941.

así como considerando las grandes zonas agrícolas en el sur del país, se utilizaron para la fumigación de esa zona los pequeños aviones PAIPER PA18.

El control directo por parte del Estado para dar seguridad y protección a la propiedad sobre las aeronaves en Guatemala, se registró con la Primera Inscripción de la Aeronave Matrícula TG CIM TEM GE, GUION CE I, del propietario DAVID NARRY THOMAS de nacionalidad norteamericana, nave CHAMPION AIRCRAFT, el 8 de agosto de 1956, en el libro 1 del Registro de Aeronaves Civiles Privadas de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

### 3. Primeras Leyes

El Derecho Aereo en Guatemala, es una rama del derecho naciente poco explorada que debe implementarse conforme lo exige el desarrollo y progreso técnico de la aeronave y la exploración y conquista del espacio.

Desde que se fundó la Dirección General de Aeronáutica Civil en el año de 1949, se encuentra vigente hasta la fecha la única Ley que en materia de aviación recopila todos los aspectos más importantes del Derecho Aéreo en nuestro país.

Esta Ley, que es la "Ley de Aviación Civil" (Decreto 563 del Congreso de la República), fue publicada el 7 de abril de 1949 en el Diario Oficial, consta de 11 Capítulos que en sus títulos dispone lo siguiente:

#### ESTRUCTURA

##### CAPITULO

##### TITULO

I

DISPOSICIONES GENERALES

II

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.



III	DE LAS AERONAVES, SU NACIONALIDAD, MATRICULA Y REGIMEN JURIDICO
IV	DE LOS PILOTOS Y DEMAS PERSONAL DE LAS AERONAVES
V	DE LOS SERVICIOS AEREOS Y DEL TRAFICO AEREO NACIONAL
VI	DE LAS EMPRESAS AEREAS Y EXTRANJERAS Y DE LOS SERVICIOS INTERNACIONALES
VII	DE LOS AERODROMOS, AEROPUERTOS Y DEMAS ELEMENTOS TERRESTRES
VIII	DE LAS RESPONSABILIDADES CIVILES
IX	DE LOS EMBARCOS Y LAS PRESCRIPCIONES
X	DE LOS SINIESTROS AERONAUTICOS
XI	DISPOSICIONES FINALES

El Código Civil (Dto. Ley 106), en su libro IV, específicamente en sus artículos 1,125 inciso 7o. 1,185, 1,207, 1,214 y 1,215, le da una protección y seguridad a la propiedad privada y dominio de la aeronave como cosa mueble identificable, así como también establece los gravámenes y anotaciones sobre la aeronave. En capítulo aparte ampliaremos este tema.

Otra de las leyes que le dan protección jurídica a la aeronave, es el Código Penal (Dto. 17-73 del Congreso de la República) al establecer dentro de los delitos contra la seguridad colectiva (artículo 300) la figura de la Piratería Aérea, haciendo una equiparación con las embarcaciones acuáticas. Por ser fundamental este tema dentro de nuestra investigación profundizaremos sobre el mismo en capítulo aparte.

Los decretos 20-79, 44-78 y 20-79 del Congreso de la República que ratifican los convenios de "Tokio", "Montreal" y "La Haya" respectivamente, son otras leyes importantes que en nuestra investigación analizaremos más profundamente.

## Capítulo II

### GENERALIDADES

#### 1. Importancia de la Aeronave

Existe un viejo axioma en el Derecho Marítimo que los sajones trasladan expresivamente en una sentencia "Ships are Buit to plough the sea and not to lie by he walls", es decir que los buques se consideran hechos para surcar el mar y no para arrumbar contra los murallo-nes.

La doctrina que contiene dicho precepto resulta perfectamente aplicable al derecho Aeronáutico y podemos traducirla en que los aviones están hechos para surcar los cielos y no para reposar en sus hangares.

Son múltiples y variadas las formas jurídicas que asumé el aprovechamiento de las aeronaves. Las relaciones contractuales reflejan sus distintos matices que se ajustan a las características de cada operación en particular. 7/

El desarrollo de la aeronave es inminente, constituye uno de los medios de transporte más rápido, es un avance tecnológico y científico en la historia del hombre que ha contribuido al desarrollo comercial de todos los países del mundo.

---

7/ REVISTA CIDA. Dirección General de Aviación Civil República de Uruguay. Año de 1987. Imprenta Rosgal Sociedad Anónima, Montevideo Uruguay.

El aprovechamiento de la Aeronave para beneficio del hombre, ha originado otras consecuencias que no pudieron predecirse en los inicios de la navegación, que constituye un sistema jurídico enmarcado dentro de una naciente rama del derecho, el cual debe desarrollarse conforme esas consecuencias lo exijan.

La importancia de la aeronave como medio de transporte de personas y cosas, constituye una preocupación del hombre para su protección y desarrollo, por lo que las leyes de los países y los convenios internacionales, le dan a la misma una protección jurídica contra actos de terrorismo, considerando que la aeronave debe cumplir una misión en beneficio del hombre.

## 2. Definición de Aeronave

Jurídicamente se ha convenido en definir la aeronave en una cosa mueble de carácter sui generis. "No solamente es una cosa en el sentido bien físico capaz de utilización y de cumplir fines económicos, sino también como objeto inmediato de un derecho patrimonial autónomo, susceptible de especiales relaciones jurídicas públicas y privadas".

La doctrina y las diversas legislaciones no coinciden en la denominación que se le aplica al instrumento que estamos estudiando. En París se utilizó el término aeronef, en Inglaterra aircraft, en idioma español aeronave, en Italia se ha denominado acromóvil, que significa: máquina que se mueve en el aire. Creemos que el término más conveniente es el de: Aeronave para designar a los diversos vehículos de locomoción aérea. 8/

Otros prefieren denominarlo "avión" (El convenio de Chicago de 1944 nos habla de avión). Sin embargo en convenios posteriores se ha vuelto a utilizar la palabra

---

8/ Enciclopedia Jurídica. Ob. Cit. Pág. 1.

aeronave.

En cuanto a la definición de aeronave, Tapias Salinas considera que resulta de una considerable dificultad pretender obtener una clara definición de la aeronave en lo jurídico y en relación con el transporte aéreo, puesto que además del factor traslativo, se presenta otro, como sostenimiento en el aire, propulsión, dirección, que intervienen notablemente, delimitando o ampliando el primitivo concepto que pudiera otorgarse.

Tapia Salinas la define como: "TODO APARATO SUSCEPTIBLE DE DEDICARSE A LA NAVEGACION AEREA".

Por otro lado, Gay de Montella nos dice que la aeronave es un elemento mecanizado de transporte por el aire y hace particular hincapié en su sentido mecánico de vehículo previsto de motores para desplazarse mediante reacción por el aire.

El Real decreto de Italia de 1925, consideraba aeronaves: "A LOS APARATOS O MECANISMOS QUE UTILIZANDO EL SUSTENTAMIENTO ESTATICO O DINAMICO DEL AIRE, FUERE APTO PARA TRANSPORTAR PERSONAS O COSAS".

De esta definición podemos resaltar 2 elementos:

- 1) Un orden a lo que encierra el concepto de aeronave tenemos: capacidad para circular en el aire.
- 2) Su aptitud para transportar personas o cosas.

La legislación de Chile en el Decreto 221 del 15 de mayo de 1931, alude en el artículo 1º, que se considera AERONAVE TODO APARATO CAPAZ DE ELEVARSE O CIRCULAR EN LA ATMOSFERA.

La Ley de Aeronáutica Civil del Perú (Ley 24882) en su artículo 32 establece: "AERONAVE ES EL ARTEFACTO AEREO CAPAZ DE TRANSPORTAR PERSONAS O COSAS SOSTENIENDOSE

EN LA ATMOSFERA SIN UTILIZAR REACCIONES DEL AIRE CONTRA LA SUPERFICIE DE LA TIERRA".

Entre las definiciones amplias, tenemos las que consideran tan sólo la sustentación de la máquina en el aire como elemento primordial y esencial. Por ejemplo el Convenio de París en 1919 en su anexo A, establece: AERONAVE ES TODO APARATO QUE PUEDA SOSTENERSE EN LA ATMOSFERA MERCED A LA REACCION DEL AIRE.

Entre las definiciones restringidas, tenemos aquellas que definen a la aeronave como aquellas máquinas aéreas que no sólo se pueden mantener en el aire y navegar por él, sino que además transportan personas o cosas por el aire, se exceptúa por este motivo los globos y los globos-sondas o pilotos.

Es preciso hacer alusión que las definiciones anteriores al establecer el término aire, se refieren a él, como una CONTRAPOSICION EN RELACION A LA CIRCULACION QUE SE HACE POR TIERRA Y A LA QUE SE EFECTUA EN EL AGUA, QUE POR LO TANTO SE LEGISLA DE MODO DISTINTO, POR SER TAMBIEN DISTINTA SU TECNICA Y LAS RELACIONES QUE ENGENDRA. 9/

Nuestra legislación Guatemalteca, según el artículo 9o. de la Ley de Aviación Civil, Decreto Número 563 del Congreso de la República, define a la aeronave de una forma amplia, como sigue: "SE CONSIDERA AERONAVE PARA LOS EFECTOS DE ESTA LEY, TODOS LOS APARATOS CAPACES DE ELEVARSE, SOSTENERSE Y TRANSITAR EN EL AIRE".

### 3. Naturaleza Jurídica

Si partimos de la base de que la aeronave es objeto de relaciones jurídicas y no sujeto de las mismas, surge

---

9/ Silvia Jacqueline Taus Reggi. Ob. Cit. Pág. 1.

inmediatamente el problema de determinar la Naturaleza Jurídica de este objeto. Dice Lehman, la Aeronave es una pieza impersonal, corporal, con sustantividad propia y que pertenece a la naturaleza dominable. Si ampliamos el concepto de cosa de acuerdo con el derecho guatemalteco y lo comparamos con el término bien, vemos que también la aeronave queda totalmente encuadrada dentro de la figura, pues reúne las condiciones requeridas de posibilidad de un quehacer jurídico y prestación de una utilidad. Al hacer esta consideración de cosa o bien, podemos indicar, sin equivocarnos su condición de cosa en comercio.

Cuando delineamos los anteriores rasgos que delimitan la naturaleza jurídica de la aeronave no encontramos ninguna dificultad, en cambio, si la hallamos cuando investigamos la naturaleza mueble de la aeronave.

#### 4. Clases de Aeronaves

Las aeronaves se pueden clasificar de acuerdo a dos criterios, esto es, desde dos puntos de vista diferentes:

**4.1. Clasificación Técnica:** Muchas son las clasificaciones de orden técnico que podrían formularse, puesto que los criterios pueden ser diferentes según el objeto de la clasificación. Esto es, conocer los distintos tipos de aeronaves existentes según un sistema que teniendo en cuenta las características técnicas, agrupe a las aeronaves de tal manera que permita, a grandes rasgos, tener noción de sus semejanzas y diferencias. En tal sentido, y por la naturaleza del trabajo que realizamos no conviene hacer un análisis técnico de la aeronave.

**4.2. Clasificación Jurídica:** Esta se subdivide en:

**4.2.1. Doctrinaria:** En cuanto a esta segunda clasificación, se torna muy interesante por la relevancia

que tiene respecto al distinto tratamiento que las normas darán a las diversas categorías de aeronaves.

La principal de esta clasificación, es la que divide a las aeronaves en:

**4.2.1.1. Públicas o del Estado:** Esta clasificación fue adoptada desde el Congreso de París de 1910. Se entiende en esta clasificación, aquellas aeronaves que se encuentran afectas al servicio del Estado y bajo las órdenes de un funcionario debidamente comisionado.

**4.2.1.2. Privadas:** Comprende todos los aparatos que no se encuentren incluidos en la clasificación anterior.

El convenio de Chicago de 1944, consideró a las aeronaves del Estado, aquellas que se usen para servicios militares, aduaneros y policías. Aplicándose sus disposiciones exclusivas a las aeronaves civiles, siendo excluidas de su aplicación de las aeronaves del Estado.

Pensamos que la distinción que se hace entre Aeronaves del Estado y Aeronaves civiles, no resulta ser muy adecuada, pues si bien sirve para distinguir a estas últimas de las militares, no es tan claro, en cuanto no se opone a la responsabilidad de que las segundas realicen servicios al Estado o Públicos. 10/

#### **4.2.2. Clasificación Legal:**

Nuestra legislación, según los artículos 10 y 11 del decreto 563 del Congreso de la República, "Ley de Aviación Civil", clasifica las aeronaves en primer lugar a su orden técnico y luego jurídico según su función y a quién pertenece.

-----



El artículo 10 de la Citada Ley, establece: "Las aeronaves se dividen en: a) AERODINAS o más pesadas que el aire; y b) AEROSTATOS o más ligeros que el aire. El artículo 11 de la misma ley, dice: Las aeronaves se clasifican en aeronaves del Estado y aeronaves privadas;

- 1) *Considérense aeronaves del Estado:*
  - a) *Las militares o navales;*
  - b) *Las aeronaves que utilice el Estado en cualquier servicio gubernamental o público.*
- 2) *Todas las demás se consideran aeronaves privadas.*

El artículo 12 de la citada ley, clasifica las aeronaves privadas en: Aeronaves de Transporte Público, Aeronaves de Trabajos Aéreos, Aeronaves de Turismo y deporte y Aeronaves de Estudio o de Experimentación.

## 5. *Características de la Aeronave*

**5.1. Movilidad:** La aeronave es considerada como uno de los medios de transporte de mayor rapidez y movilidad, cuyas consecuencias jurídicas en primer lugar tenemos que por ese cambio constante de un lugar a otro, en sus permanentes vuelos con distintos rumbos y destinos, provoca sumisión a legislaciones diferentes y con ello la necesidad de resolver los múltiples problemas que presentan los conflictos de leyes. En segundo lugar, por su extraordinaria rapidez de movilidad obliga a la existencia de normas especiales para salvaguardar los intereses de los que poseen derechos sobre ella, tales como los acuerdos prendarios y su vinculación estrecha en cuanto al registro público de aeronaves y su responsabilidad frente a terceros.

**5.2. Internacionalidad:** Se puede decir que este segundo punto es consecuencia del anterior, por su rapidez de traslación, la aeronave es un instrumento de transporte esencialmente internacional. En vuelo, la aeronave puede atravesar el territorio de numerosos estados, en tales circunstancias son necesarios principios internacionales que regulen el vuelo y solucionen los problemas de jurisdicción que puedan plantearse.

Es necesario entonces y se busca cada vez más la internacionalización del derecho que la regula, sobre la base de considerar a la humanidad como un todo y en la búsqueda del mejor derecho para todos los hombres.

La Organización de la Aviación Civil Internacional OACI, ha reafirmado esta línea robusteciendo el carácter internacional del derecho Aeronáutico ya que tiene como finalidad específica la de uniformar las reglas de la navegación y el transporte aéreo. 11/

De todo lo expuesto se deriva como consecuencia jurídica importante, la necesidad de que las aeronaves ostenten una nacionalidad, es decir, que conserven una vinculación a su país para obtener su protección en caso preciso y para que, a su vez éste responda de su actuación ante los Estados extranjeros en el caso de que ello hubiere lugar.

**5.3. Peligrosidad:** El carácter de peligrosidad, ha rodeado a la aeronave desde sus orígenes. La explotación aérea en ese sentido, con la ayuda del progreso técnico, el control que ejerce el modo de construcción de aeronaves, los sistemas de ayuda para la navegación, etc. ha hecho disminuir notablemente el riesgo y el peligro de la aeronavegación. Pero aún así, la imprevisión

---

11/ VIDDELA ESCALADA. "El ser del Derecho Aeronáutico" (Revista de Derecho Aeronáutico y Espacial. Año 1, No. 1 Universidad de Morón Argentina, Pág. 19.

de los fenómenos atmosféricos y los imponderables que se presentan, siguen manteniendo lejanamente esa sensación de riesgo. Es por ello, que al seguir constituyendo la aeronave un instrumento de peligro para los individuos y para los estados, deben éstos emplear los medios jurídicos a su alcance para prevenir la eventualidad del peligro y remediar la realidad de un daño al producirse accidentes aéreos extremándose a tal efecto, regímenes jurídicos concernientes a la responsabilidad del transporte contractual y extracontractual, así como a la exigencia de constituir signos y garantías a tal efecto.

5.4. *Fragilidad*: El accidente aéreo suele producir casi siempre (salvo casos excepcionales) la destrucción de la aeronave, mientras que en otro tipo de transportes lo frecuente es que los daños que se derivan de los accidentes son de carácter parcial, lo que a su vez permite la reparación del vehículo.

Por este motivo, se presenta en el campo de los derechos reales sobre la aeronave que constituye menos garantía en cuanto al objeto, pues es susceptible de fácil destrucción, lo cual obliga a una regulación jurídica especial.

5.5. *Complejidad*: La complejidad como característica de la aeronave, deviene a que la misma está integrada por una pluralidad de elementos, unidos mecánicamente que por la naturaleza del tema que tratamos no constituye importancia para la investigación. 12/

### Capítulo III

#### INSTITUCIONES PUBLICAS ENCARGADAS DE SU PROTECCION

Como todo estado, Guatemala ha estructurado una serie de instituciones Públicas encargadas de ejercer control sobre la actividad aérea, para realizar autorizaciones, registros, conceder permisos y sobre todo para ejercer una Protección y Seguridad Jurídica a esta importante actividad del hombre.

En Guatemala las principales Instituciones que ejercen control sobre la actividad aérea y particularmente sobre la aeronave, son tres:

- 1- El Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas.
2. La Dirección General de Aeronáutica Civil.
- 3- El Registro General de la Propiedad Inmueble.

#### 1. Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas

Esta es una dependencia, que jerárquicamente está sometida directamente al control del Organismo Ejecutivo, tal como lo establece el artículo 10. de la Ley del Organismo Ejecutivo (Decreto 93 del Congreso de la República) en donde en su parte conducente establece: "El Organismo Ejecutivo, tiene para el despacho de sus negocios los ministerios siguientes:..... II. De Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas.

Este ministerio, entre sus principales funciones relacionadas con nuestro tema, según la citada ley, es-

tán: La construcción y mantenimiento de los sistemas nacionales de viabilidad por tierra y por agua, y la construcción, reparación y conservación de AERODROMOS y demás obras públicas...(Artículo 12o. Ley del Organismo Ejecutivo). La construcción y reparación de aeródromos, el examen e inspección de navíos y aviones de servicios públicos, todo lo relacionado con ferrocarriles, vapores AERONAVES o cualquier medio de transporte de mares, ríos, lagos y AIRE.....(Artículo 14o. Incisos 7o. 14o. y 23o. de la Ley del Organismo Ejecutivo).

Entre sus funciones especiales, según la ley de Aviación Civil, tenemos: Ejercer el Control de la navegación aérea y en general todo movimiento de aeronaves, nacionales o extranjeras, celebrar contratos para el establecimiento de Servicios Públicos de Transporte aéreo, proponer revisión de contratos, cancelar contratos suscritos con empresas de transporte aéreo, Autorizar reconocimientos y estudios de rutas aéreas no explotadas, conceder permisos a aeronaves extranjeras para aterrizar en el país cuando no estuvieren autorizadas debidamente, conceder autorizaciones para establecer aeródromos particulares, autorizar permisos a las empresas de navegación aérea u otras empresas conexas para usar los aeródromos civiles del Estado y para construir en ellos hangares, talleres y todos los edificios destinados para suministros de combustibles y cualquier otro destinado para tal fin. Artículos: 5, 52, 57 inciso 7o, 62, 63, 70, 72, 89 y 93 de la "Ley de Aviación Civil".

## 2. La Dirección General de Aeronáutica Civil

La Dirección General de Aeronáutica Civil, es una Institución que depende directamente del Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas, creada por Decreto 563 del Congreso de la República, "Ley de Aviación Civil" y es la Institución encargada de ejercer un control específico de la actividad aérea en Guatemala, por lo que según el artículo 7o. de la citada ley, entre sus principales deberes y fines tenemos:

1o. Estudiar y proponer todo lo que se refiera al fomento y al desarrollo de la aviación civil y a todas las aplicaciones industriales y científicas de la misma, en beneficio de los intereses sociales y económicos de la Nación.

2o. Dictaminar sobre los contratos y propuestas que soliciten u ofrezcan empresas de navegación aérea para la explotación de rutas de transporte u otras aplicaciones de la aviación civil de la República.

3o. Estudiar, proponer e informar sobre convenciones, conferencias y congresos internacionales de aviación civil, así como sobre la participación o adherencia de parte de la República.

4o. Expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados de matrículas o certificados de navegación de aeronaves nacionales y las licencias para pilotos y demás personal aeronáutico en aeronaves nacionales en los casos especificados y previstos en la presente ley y en los reglamentos respectivos.

5o. Proyectar, construir, mejorar, conservar y superintender los aeródromos del Estado que sean de interés para la aviación civil; tomar las disposiciones necesarias para la construcción de edificios en los mismos, así como cualquier otra obra del Estado que interese a la navegación aérea y supervigilar los servicios en los aeródromos y aeropuertos particulares, de servicio público, y privado, informando a los ministerios que corresponda sobre las deficiencias que se observen y proponiendo las medidas que estime adecuadas para subsanarlas.

6o. Llevar el Registro Aeronáutico Nacional a que se refiere el artículo 15 de esta ley.

7o. Conceder o denegar permisos de aterrizaje o de salida en horas que no sean hábiles en el Ministerio de Comu-

nicaciones y Obras Públicas, a las aeronaves extranjeras o nacionales que provengan o se dirijan al exterior, cuando no sean aeronaves de empresas aéreas gozando de contratos o de permisos para operar en el país, dando aviso inmediato de ello al Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas.

8o. Establecer la Biblioteca aeronáutica.

9o. Concretar y coordinar en bien de los intereses públicos las actividades de las diferentes organizaciones aeronáuticas, su preparación y servicios.

10o. Estudiar, proponer, conceder licencias y supervigilar el establecimiento y las operaciones de escuelas de aeronáutica civil en el país para instrucción de todos los ramos de la aviación.

11o. Formular y someter a la aprobación del Gobierno los reglamentos complementarios a la presente ley y velar por su cumplimiento.

12o. En general, vigilar, estudiar y proponer todas las medidas que tiendan al desarrollo de la aeronáutica civil y al afianzamiento de seguridad y eficiencia en la República.

Dentro de lo más importante dentro de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para ejercer un control sobre las aeronaves y darles una protección y seguridad jurídica, tenemos el REGISTRO AERONAUTICO NACIONAL, el cual tiene por objeto la inscripción, anotación y cancelación de los actos y contratos relativos al dominio y demás derechos reales sobre las aeronaves y les otorga la nacionalidad y la matrícula, llevando para el efecto los libros de: Matrícula para las aeronaves nacionales, de Certificados de aeronavegabilidad, de transferencias y gravámenes de aeronaves y sus accesorios, de anotación de los permisos de vuelos transitorios o transeúntes, de inscripción de certificados de los pilotos nacionales, de anotación de las licencias de personal aeronáutico

nacional; extendiendo en cada caso certificaciones de cada registro, matrícula, inscripción o anotación.

### 3. Registro General de la Propiedad

El Registro General de la Propiedad, es una institución del estado destinada a conferir seguridad, certeza y publicidad a los actos, contratos y negocios jurídicos susceptibles de inscripción, anotación o cancelación, relativos al dominio y derechos reales sobre bienes inmuebles y muebles identificables.

Esta institución se encuentra regulada en el libro IV del Código Civil, comprendiendo los artículos del 1,124 al 1,250.

La consideración de la aeronave como objeto de derechos, constituye uno de los aspectos más interesantes del contenido de la disciplina jurídica aeronáutica. La originalidad de ésta y la especialidad de sus soluciones se apoya, en buena medida, a las características propias de la aeronave, entre las cuales, lógicamente, ocupa lugar preponderante su naturaleza de cosa mueble registrable. 13/

De acuerdo con nuestra doctrina y la legislación vigente, es incuestionable el carácter mueble de la aeronave, vista también en el aspecto físico nos permite afirmar esto en el contenido del artículo 451 inciso lo. del Código Civil guatemalteco, por cuanto que puede trasladarse de un lugar a otro sin menoscabo de ella misma ni del inmueble en donde esté colocada; aunque no podemos negar que su estimación varía si se toma en cuenta su valor económico y su importancia jurídica, a través de los siguientes aspectos: de su construcción, su actividad navegatoria y hasta la cancelación de su vida jurídica, se encuentran sometidas a normas especia-

---

13/ Videla Escalada, Citado por Zuchini Paiz, Ob. Cit. Pág. 1.



les; que su individualización es permanente por medio del régimen de inscripción y publicidad de los derechos reales que la afectan, como las prendas que podrían constituirse, la exigencia de contar con una nacionalidad y una matrícula, la inscripción en un registro especial para cualquier cambio de propietario, los gravámenes que puedan pesar sobre la misma; que con la nacionalidad y la matrícula goza de una seudopersonalidad que la acompaña a través de las fronteras; que representa para el Estado un interés especial para casos de emergencia nacional.

Regula nuestro Código Civil en su artículo 1,215, que la primera inscripción de un buque o nave particular será la propiedad del mismo. Para extender esta inscripción deberán presentarse la escritura de propiedad y copia certificada de la matrícula del buque expedida en forma legal. El cambio de matrícula se hará constar en nueva inscripción....

En Guatemala, la aeronave por imperativo legal debe inscribirse en el Registro General de la Propiedad y en el Registro Aeronáutico Nacional de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Hay que hacer mención que con base a lo que establecen los artículos 30 y 31 de la Constitución Política de la República de Guatemala, existe en estos casos, publicidad en los documentos, libros y actuaciones.

El artículo 1,125 inciso 7o. de nuestro Código Civil, establece: "En el Registro se inscribirán, 7o. los ferrocarriles, tranvías, canales, muelles u obras públicas de índole semejante así como los buques, NAVES AEREAAS, y los gravámenes que se impongan sobre cualesquiera de estos bienes".

#### **De las Inscripciones Especiales:**

En el artículo 1,185 del mismo cuerpo legal, se indica que en el Registro de la Propiedad se llevarán

por separado los registros siguientes:..... buques y NAVES AEREAS, y otros que establezcan leyes especiales.

El artículo 1,207 indica: "Los buques y NAVES AEREAS, canales, muelles, ferrocarriles y otras obras públicas de índole semejante y los derechos reales que los afectan, deberán inscribirse en el Registro General de la Propiedad en los libros destinados a tales bienes".

El artículo 1,214, establece: "La inscripción de un bien mueble identificable se hará en libro especial a la presentación de la escritura o documento legalizado o copia legalizada de los mismos en que consta la transferencia de dominio y con los requisitos que además establezca el Reglamento del Registro".

Recalcando decimos que, en la Historia del Derecho Civil, los registros aparecen como un medio de dar seguridad al dominio y demás derechos reales sobre bienes inmuebles y muebles identificables. De esta manera, creemos haber hecho un análisis posible en cuanto a las Instituciones del Estado que le dan protección jurídica a las acciones aeronáuticas.

## Capítulo IV

### PROTECCION DE LA AERONAVE CONTRA EL TERRORISMO

#### 1. Terrorismo Aeronáutico

Con el título "Terrorismo Aeronáutico", pretendemos incluir el estudio sistematizado de ciertos actos ilícitos que atentan contra la aviación, dentro de las diversas situaciones que puedan plantearse. La importancia del tema es una consecuencia de la importancia del bien jurídico protegido en la sanción de estos delitos, cual es la regularidad y seguridad al transporte aéreo y esencialmente la integridad física de quien la utiliza.

El término TERRORISMO, deriva de la palabra TERROR que significa "espanto grande ante una amenaza o un peligro". TERRORISMO, entonces significa, ciertos actos de violencia ejecutados para amedrentar. 14/

Ante tal significado, nuestro tema trata en sí de todo acto de intimidación o que conlleva peligro hacia la aeronave y su tripulación.

#### 2. Ultimos Sucesos Internacionales de Terrorismo Aeronáutico

En relación a este tema, cabe señalar que según información obtenida directamente de la Dirección General de Aeronáutica Civil en Guatemala, a la fecha no existe

---

14/ Guillermo Cabanellas y Alcalá-Zamora. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. Tomo VI. Talleres Gráficos FA.VA.S.A.I.C. y F. Buenos Aires Argentina.

en nuestro país antecedente alguno de terrorismo aeronáutico.

El 12 de febrero de 1993, un hombre armado secuestró un avión con 104 personas a bordo, desviándolo de Austria a Nueva York, donde se rindió.

Nadie resultó herido en la odisea de 11 horas, el primer secuestro aéreo transatlántico en más de 16 años.

La Aeronave secuestrada, era un bimotor a reacción Airbus 310 de la Aerolínea alemana Lufthansa, veinte minutos después del aterrizaje el secuestrador de nacionalidad somalí se rindió a las autoridades, siendo sus demandas en primer lugar que se le otorgara asilo político y que los Estados Unidos de Norte América interviniera en Bosnia Hersegovina. 15/

El 18 de febrero del mismo año, un hombre desvió un avión, DC-3 que iba de Haití a Miami (Florida) con 14 personas a bordo. Se rindió al siguiente día a las autoridades de Miami. Este hombre había tomado una mujer como rehén y se embarcó con ella en el avión, exigiendo ser conducido a Miami. La rehén era una norteamericana, Karen Davis, empleada de la compañía "Missionary Flight International", propietaria del avión. 16/

Los actos ilícitos citados anteriormente, tuvieron sus repercusiones jurídicas, ya que en ambos casos se violó el derecho de libre locomoción de las personas que tuvieron que soportar viajes no previstos en contra de la voluntad de los mismos.

Existió además un apoderamiento ilícito de las aeronaves secuestradas, tipificándose en estos casos todo lo establecido en la Convención de La Haya (1970) "conve-

---

15/ Diario Siglo Veintiuno, de fecha 12 de febrero de 1993.

16/ Diario Siglo Veintiuno, de fecha 19 de febrero de 1993.

nio para la Represión del apoderamiento ilícito de Aeronaves", que en capítulo aparte de nuestra investigación analizaremos más profundamente.

### 3. Análisis de los Convenios de Tokio, La Haya y Montreal

Las convenciones de Tokio (1963), La Haya (1970) y Montreal (1971), constituyeron la respuesta al mundo civilizado frente a los actos de terrorismo aeronáutico que, aproximadamente desde mediados del presente siglo, han ocasionado graves perjuicios a la aviación, provocando un retraimiento en el tráfico de pasajeros en ciertas regiones, vulnerando el derecho natural del hombre a su libre desplazamiento.

Estos convenios fueron ratificados por Guatemala, El convenio de Tokio mediante decreto 70-70 del Congreso de la República el 10 de octubre de 1970; el Convenio de La Haya, mediante Decreto 20-79 del Congreso de la República, el 18 de abril de 1979; el convenio de Montreal, mediante Decreto 44-78 del Congreso de la República el 23 de agosto de 1978.

Esta aspiración de un transporte aéreo seguro y ordenado establecida además en el Preámbulo del Convenio de Chicago de 1944, constituyó especial motivo de atención de las naciones, preocupadas por los actos de terrorismo aeronáutico, incluyendo la interferencia ilícita en el transporte aéreo, que afectan un derecho fundamental del ser humano cual es el desplazamiento libremente y sin peligro de un punto al otro, salvo las limitaciones de carácter general o individual, impuestas por las leyes internas o la legislación internacional. 17/

---

17/ Mapelli López E. "El Derecho al desplazamiento concebido como derecho fundamental de la persona". Artículo publicado en la Revista "Transportes", abril 1987, pág. 49-33, Uruguay.

Sin perjuicio de ello y con consideración al carácter eminentemente internacional de la aviación, se entendió que, en forma paralela a las legislaciones internas, convenía la celebración de acuerdos internacionales para evitar, reprimir, o castigar estos actos ilícitos tan perjudiciales para el desarrollo seguro y ordenado de la aviación.

Con angustiosa preocupación, los actos de desvío compulsivo de aeronaves en vuelo, obedeciendo a motivos políticos, religiosos, económicos, o de simple traslado de delincuentes del mundo, preocuparan seriamente a las naciones ante sus consecuencias tan perjudiciales y el hecho de que no quedara prácticamente ningún pueblo ni zona del planeta que se pudiera considerar a salvo del terrorismo aéreo.

La preocupación internacional se tradujo al poco tiempo en la celebración del "Convenio sobre las Infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves", firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, seguido posteriormente por el Convenio de La Haya para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado el 16 de septiembre de 1970, y finalmente, por el Convenio de Montreal, para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado el 23 de septiembre de 1971. 18/

### 3.1. Convenio de Tokio (1963)

Este convenio, tiene un carácter preventivo, pretendiendo evitar, a través de sus normas, la comisión de ciertos delitos y, para el caso en que éstos se hubieren cometido, permitir la adopción de medidas que hagan posible el enjuiciamiento y sanción del delincuente. Este convenio está destinado además a asegurar la autori-

---

18/ Alvaro Bauza Araujo. "El Terrorismo Aeronáutico". Editorial M.B.A. Maldonado 2215 Montevideo, Uruguay.

dad y el ejercicio de la misma de parte del comandante de la aeronave. 19/

Se trata éste, único texto internacional que reglamenta ciertos derechos y obligaciones del Comandante de aeronave, el que oportunamente deberá ser complementado, en ciertos aspectos por el Estatuto Internacional del mismo.

Estimamos que el Convenio de Tokio tiene gran importancia no sólo, en cuanto a que inició la serie de instrumentos jurídicos relacionados con la comisión de ciertos actos ilícitos contra la seguridad de la aeronavegación, sino además por establecer, a nivel internacional, normas relativas a la situación del comandante de aeronave, si bien este encuadre se efectúa aquí no respecto de una situación normal en la actividad del Comandante sino más bien de una situación anormal, configurada por la comisión, o posibilidad de la comisión, de ciertos actos delictivos.

### 3.1.1. Campo de Aplicación del Convenio:

Con orden acertado, el artículo 10. del Convenio de Tokio hace referencia al campo de aplicación del mismo, expresando en el literal a), de su párrafo 1), que se aplicará a las infracciones a las leyes penales y en el b), a los actos que siendo o no infracciones puedan poner en peligro la seguridad de la aeronave, o de las personas o bienes en la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo.

Respecto de la primera aplicación, ella no merece ninguna duda, con la aclaración de que, tal como expresa dicho autor, hubiera sido más preciso y

---

19/ Mapelli López, E. "Comentarios al Convenio de Tokio. Obra publicada por el Instituto Iberoamericano, del Espacio y de la Aviación Comercial". Madrid 1986. Pag. 17.

apropiado hacer referencia a "actos previstos y reprimidos por las leyes penales", ya que la comisión de un delito no es realidad una infracción a la ley penal sino a la norma que está protegida por ella.

El literal b) citado, hace referencia a los actos de posible peligro que puedan producirse en detrimento de la seguridad de la aeronave y el buen orden de a bordo, incluyendo la seguridad de los pasajeros, tripulantes y bienes.

Se agrega en el párrafo 2) que a reserva de lo dispuesto en el Capítulo III, el Convenio se aplicará a las infracciones cometidas y los actos ejecutados por una persona a bordo de cualquier aeronave matriculada en un estado contratante, mientras se halle en vuelo, en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un estado. Este principio general acerca del ámbito de aplicación del Convenio tiene algunas excepciones previstas en el Capítulo III del mismo, como veremos.

Agrega el artículo lo. que, a los fines del Convenio, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje (párrafo 3) y que el convenio no se aplicará a las aeronaves militares, de aduanas y de policía (párrafo 4).

Con la salvedad de la dificultad de precisar cual será realmente la "zona situada fuera del territorio de un Estado" a no ser que se quiera hacer referencia a zonas del mar libre o del espacio aéreo situado encima de éstas, pueden también surgir dudas acerca del momento en que termina el recorrido del aterrizaje, cabiendo la posibilidad de entender que el mismo se refiere al instante en que el avión se detiene definitivamente para el descenso de los pasajeros y equipaje.



La exclusión, por el artículo 1.4 del Convenio de Tokio respecto de las "aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía", significa la intención de excluir a las aeronaves públicas de dicha aplicación. La duda puede surgir respecto a las aeronaves dedicadas a la realización de ciertos servicios públicos por el estado (transporte del correo, aeronaves sanitarias, aeronaves dedicadas al combate de plagas agrícolas). Por aplicación piedeletrista del Convenio de Tokio, estas aeronaves estarían incluidas dentro del ámbito de aplicación del mismo.

El artículo 2o. establece el principio en virtud del cual sin perjuicio de las disposiciones del artículo 4o. y salvo que lo requiera la seguridad de la aeronave y de las personas o bienes a bordo, ninguna disposición de este convenio se interpretará en el sentido de que autoriza o exige medida alguna en caso de infracción a las leyes penales de carácter político, o basadas en discriminación racial o religiosa.

### 3.1.2. Jurisdicción

El artículo 3o. determina la competencia del Estado de matrícula de la aeronave, para conocer en las infracciones y actos cometidos a bordo (párrafo 1), agregando el párrafo 2) que cada estado deberá tomar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de Matrícula, sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal estado. Menciona el párrafo 3) que este convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

Si recordamos que la matrícula de la aeronave es atributiva de su nacionalidad en base al artículo 18 de la Convención de Chicago, se concluye que el Estado de la nacionalidad de la aeronave será el competente para conocer en las infracciones y actos cometidos a bordo de la misma.

El artículo 40. del Convenio de Tokio establece que el estado contratante, que no sea el de matrícula, no podrá perturbar el vuelo de una aeronave a fin de ejercer su jurisdicción penal sobre una infracción cometida a bordo, más que en los casos de que cuando la infracción produce efectos en su territorio, cuando la misma ha sido cometida contra un su ciudadano o que dicha persona tenga su residencia permanente en tal estado, cuando la infracción afecte su seguridad interna, cuando la misma constituya una violación de los reglamentos sobre vuelos del país y cuando sea necesario ejercer la jurisdicción para cumplir con sus obligaciones de conformidad con un acuerdo multilateral internacional.

Como se ve, es aspiración legítima del legislador el que la navegación aérea sufra las menores perturbaciones prescribiendo toda intervención de los estados que no sean el de matrícula de la aeronave, pero este principio general no excluye la posibilidad de que tal como lo faculta el texto del citado artículo 40. el estado que no sea el de matrícula pueda, en ejercicio de su soberanía sobre su territorio y espacio aéreo, o en protección de sus bienes o nacionales o residentes permanentes, para salvaguardar su seguridad, para la seguridad de circulación aérea o en cumplimiento de sus compromisos internacionales multilaterales, perturbar el vuelo para asumir jurisdicción penal sobre una infracción cometida a bordo.

### 3.1.3.- Facultades del Comandante de Aeronave

De acuerdo con el artículo 50., párrafo 1), estas disposiciones no se aplicarán a las infracciones ni a los actos cometidos o a punto de cometerse, por una persona a bordo de una aeronave en vuelo en el espacio aéreo del Estado de Matrícula o sobre alta mar u otra zona situada fuera del territorio de un Estado a no ser que el último punto de despegue o el próximo punto de aterrizaje previsto se hallen en un Estado distinto del de matrícula, o si la aeronave vuela posterior-

mente en el espacio aéreo de un estado distinto del de matrícula con dicha persona a bordo.

Resulta la intención aquí de que sólo los vuelos internacionales estén sometidos a este sistema, con exclusión de aquellos de carácter doméstico a donde no se deba interferir con la actuación del estado de matrícula.

El párrafo 2) da un concepto de "aeronave en vuelo" abarcando como tal el lapso desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abren cualquiera de dichas puertas para el desembarque, continuando aplicando estas disposiciones a las infracciones y actos cometidos a bordo en caso de aterrizaje forzoso, hasta el momento en que las autoridades competentes de un Estado se hagan cargo de la aeronave y de las personas y cosas a bordo.

El artículo 6o. es otro de los fundamentales ya que faculta al comandante a adoptar en ciertos casos incluso medidas coercitivas. Se deja al criterio del Comandante el determinar si se ha cometido o si se está a punto de cometer ciertas infracciones, así como la oportunidad de imponer "medidas razonables", quedando a su criterio la clase y alcance de las mismas. Se faculta a la vez a los miembros de la tripulación o pasajeros a adoptar medidas preventivas razonables.

Esta norma está complementada por el artículo 7o. del Convenio de Tokio, de acuerdo con cuyo párrafo 1) las medidas coercitivas no continuarán aplicándose más allá de cualquier punto de aterrizaje, salvo que dicho punto se halle en el territorio de un Estado no contratante y sus autoridades no permitan desembarcar a tal persona o las medidas coercitivas se hayan impuesto para permitir la entrega de tal persona a las autoridades competentes o que el Comandante, a causa de un aterrizaje forzoso, no pueda entregar la persona a las autoridades

competentes o, finalmente, que dicha persona acepte continuar el transporte, sometida a las medidas coercitivas.

El párrafo 2) agrega que tan pronto como sea factible y si es posible antes de aterrizar en el Estado con una persona a bordo sometida a las medidas coercitivas, el Comandante notificará a las autoridades de tal Estado el hecho y las razones de haber adoptado éstas.

El artículo 8o. párrafo 1, faculta al Comandante, a los fines previstos por el artículo 6o. párrafos 1, a) y b), a desembarcar en el territorio de cualquier Estado donde aterrice la aeronave, a cualquier persona sobre la que tenga razones fundadas para creer que ha cometido o está a punto de cometer a bordo de la misma, un acto previsto en el artículo 1o., párrafo 1, b).

Por el párrafo 2) del artículo 8o. el comandante deberá comunicar a las autoridades del Estado donde desembarque a una persona, el hecho de haber efectuado tal desembarque y las razones tenidas en cuenta para optar tal medida.

Estas normas son complementadas por el artículo 9o. del Convenio de Tokio, cuyo párrafo 1) faculta al Comandante a entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado Contratante en cuyo territorio aterrice la aeronave, a cualquier persona, si tiene razones fundadas para creer que tal persona ha cometido a bordo de la aeronave un acto delictivo.

El Comandante, antes de aterrizar si es posible, debe notificar a las autoridades del territorio a aterrizar, su intención de entregar a la persona que ha cometido una infracción.

Finalmente, el párrafo 3) de este artículo obliga al Comandante a suministrar a las autoridades

las pruebas e informes, que de acuerdo con las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, se encuentren en su posición legítima.

De acuerdo con los párrafos anteriores, se entiende que los hechos deberán haberse cometido a bordo de la aeronave de acuerdo con estos artículos y la entrega deberá estar basada en la creencia del Comandante, de que dicha persona ha cometido los actos mencionados, quedando a su criterio efectuar o no la entrega de la persona. Estos actos deberán constituir una infracción grave a juicio del Comandante a las leyes penales del Estado de matrícula de la aeronave.

Se exime de responsabilidad, por el artículo 10a. a las personas que hubieren tomado estas medidas, es decir al Comandante, los demás miembros de la tripulación, los pasajeros, el propietario, el operador de la aeronave y la persona a cuyo nombre se realice el vuelo, en los procedimientos por razón de cualquier trato sufrido por la persona objeto de estas medidas.

De esta manera se le concede inmunidad al Comandante y a las demás personas a bordo que tomen las medidas razonables para evitar actos delictivos dentro de la aeronave y de esta forma aplicar fácilmente dichas medidas coercitivas.

#### 3.1.4. Apoderamiento Ilícito de una Aeronave

El capítulo IV del Convenio de Tokio hace referencia al apoderamiento ilícito de una aeronave, especificando el artículo 11, en el párrafo 1) que "Cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o es inminente la realización de tales actos, los estados contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de aeronave recobre o mantenga su control". Agrega el párrafo siguiente, que en estos casos, el Estado Contratante en que

aterrice la aeronave que sus pasajeros y tripulantes continúen su viaje lo antes posible y devolverá la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

Nos damos cuenta que en esta norma se dejan a criterio del Estado Contratante decir cuáles serán las medidas a adoptar para que el comandante mantenga o recobre el control de la aeronave.

### 3.1.5. Facultades y Obligaciones de los Estados

Todo Estado Contratante permitirá al Comandante de una aeronave matriculada en otro Estado Contratante, que desembarque a cualquier persona conforme a lo dispuesto en el artículo 8o. párrafo 1), de acuerdo con lo que especifica el artículo 12o. La obligación del Estado Contratante es sólo de permitir el desembarque de la persona a la que el Comandante haya resuelto aplicar tal medida, no aplicando pronunciamiento alguno respecto de la futura determinación de las medidas a aplicar de parte del Estado de desembarque, ni el futuro o destino de la persona desembarcada.

Todo Estado contratante deberá aceptar a cualquier persona que el comandante le entregue, si considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención de la persona a fin de iniciar un procedimiento penal o de extradición, teniendo la persona detenida, todas las facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo.

Cuando un Estado detenga a una persona, notificará inmediatamente al Estado de Matrícula de la Aeronave y al Estado del que sea nacional el detenido.

Conviene distinguir el hecho de que mientras por el artículo 12 el Estado debe permitir al Comandante de la aeronave matriculada en otro Estado Contratante, el desembarco de la persona, ahora en virtud del artículo 13, el Estado debe aceptar la entrega de

la persona por el Comandante. Son dos hechos distintos que conviene diferenciar, ampliando la obligación del artículo 13 no sólo el permitir el desembarque a que hace referencia el artículo 12, sino además aceptar la entrega o hacerse cargo de la persona desembarcada.

De acuerdo con el artículo 14, cuando una persona desembarque de conformidad con el artículo 8o., párrafo 1), o entregada en base al artículo 9o., párrafo 1), o desembarque después de haber cometido algunos de los actos previstos en el artículo 1, párrafo 1), no pueda o no desee proseguir el viaje, el Estado de aterrizaje si rehúsa admitirla y se trata de una persona que no sea nacional del mismo, o no tenga en él su residencia permanente, podrá enviarla al territorio del Estado de que sea nacional o residente permanente o al Estado donde inició su viaje aéreo (párrafo 1). Esta triple posibilidad de parte del Estado de aterrizaje quedará sujeta en parte a las circunstancias de hecho a razones políticas y a los convenios y relaciones del Estado de aterrizaje con otros Estados.

Se nota aquí la preocupación del legislador internacional de no inmiscuirse en la legislación interna del Estado correspondiente, en lo relativo a la entrada y admisión de personas, así como no adoptar medida alguna que pueda afectar la soberanía de dichos estados.

El estado contratante en cuyo territorio sea desembarcada una persona o entregada de conformidad con las leyes, anteriores sin perjuicio de sus leyes sobre entrada, admisión, expulsión o extradición deberá conceder a dichas personas, en orden a su protección y seguridad, un trato no menos favorable que el dispensado a sus nacionales en las mismas circunstancias, de acuerdo con el párrafo 2) del artículo 15.

### 3.1.6. Otras Disposiciones

El artículo 16 expresa que "las infracciones cometidas a bordo de aeronaves matriculadas en un estado contratante serán consideradas, a los fines de la extradición, como si se hubiere cometido no sólo en el lugar en el que hayan ocurrido, sino también en el Estado de matrícula de la aeronave". Se agrega que, a reserva de lo dispuesto en el párrafo anterior, ninguna disposición de este convenio se interpretará en el sentido de crear una obligación de conceder la extradición.

Esta última disposición fue superada por el convenio de La Haya en 1970, en su artículo 8o.

El artículo 17 del Convenio de Tokio expresa que al llevar a cabo cualquier medida de investigación o arresto o al ejercerse cualquier modo, jurisdicción en materia de infracciones cometidas a bordo de una aeronave, los Estados Contratantes deberán tener muy en cuenta la seguridad y demás intereses de la navegación aérea, evitando retardar innecesariamente a la aeronave, los pasajeros, los miembros de la tripulación o la carga.

Tales son las principales normas de la Convención de Tokio de 1963, las cuales aunque un tanto tímidas y parcialmente imprevistas, vinieron a llenar un vacío, principalmente en materia de los derechos y obligaciones del Comandante de la Aeronave frente a ciertos sucesos susceptibles de afectar el orden, la seguridad y regularidad del transporte aéreo.

### 3.2. La Convención de La Haya (1970)

El convenio de La Haya, "Para la Represión del Apoderamiento ilícito de aeronaves, complementa el Convenio de Tokio.

En este convenio se determina en forma clara y más completa algunos de los delitos que pueden efectuar-



se contra la navegación aérea.

El artículo 1o. enmarca este delito, el cual no se le confiere denominación, diciendo que comete "un delito" toda persona que a bordo de una aeronave en vuelo: a) ilícitamente mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma o intente cometer cualquiera de tales actos; b) sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cualquiera de tales actos.

Se excluye aquí todo acto cometido desde afuera de la aeronave, ya que se exige que la persona que lo realice se encuentre a bordo de la aeronave en vuelo, estimándose que la aeronave se encuentra en vuelo, según el párrafo 1) del artículo 3o. desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque, comprometiéndose cualquiera de dichas partes a establecer para este delito penas severas (artículo 2o.).

El artículo 4o. del Convenio de La Haya, establece el derecho y obligación de cada Estado contratante de establecer las medidas necesarias para su jurisdicción sobre el delito y sobre cualquier acto de violencia cometido por el presunto delincuente contra los pasajeros y tripulación, en los casos que especifica. Estos son a) si el delito se comete a bordo de una aeronave matriculada en el estado, b) si la aeronave a bordo de la cual se comete el delito aterriza en su territorio con el presunto delincuente todavía a bordo, c) si el delito se comete a bordo de una aeronave dada en arrendamiento sin tripulación, a una persona que en tal estado tenga su oficina principal o de no tener tal oficina, su residencia permanente.

De acuerdo con el artículo 6o. párrafo 1), todo estado contratante en cuyo territorio se encuentre

el delincuente o presunto delincuente, si considera que las circunstancias lo justifican procederá a su detención o tomará otras medidas para asegurar su presencia. Esta detención se llevará a cabo de acuerdo con las leyes del estado y se mantendrá solamente por el período que sea necesario, a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición. El Estado deberá proceder a una investigación preliminar de los hechos, pudiendo la persona detenida comunicarse inmediatamente con el representante de su nacionalidad que se encuentre más próximo.

Finalmente, según el párrafo 4), el estado de detención notificará inmediatamente la misma y las circunstancias que la justifiquen, al estado de matrícula de la aeronave, al estado citado en el literal c) del párrafo 1) del artículo 4o. (caso del delito cometido a bordo de una aeronave sin tripulación dada en arrendamiento), al estado del que sea nacional el detenido y, si lo estima conveniente, a todos los demás estados interesados.

Especifica el artículo 7o. que el Estado Contratante en cuyo territorio sea hallado el presunto delincuente, si no procede a la extradición del mismo, someterá el caso a sus autoridades competentes sin excepción alguna y con independencia de si el delito haya sido o no cometido en su territorio. Las autoridades tomarán su decisión en las mismas condiciones que las aplicables a los delitos comunes de carácter grave, de acuerdo con la legislación de tal Estado.

Superando los principios de la Convención de Tokio, la convención de La Haya, el delito se considera incluido entre aquellos que den lugar a la extradición en todo tratado de extradición celebrado entre los Estados Contratantes. En caso de no existencia de tratado, si un Estado recibe de otro un pedido de extradición a la existencia de un tratado, se reconocerá el delito como caso de extradición entre dichos estados, sujeto

a las condiciones exigidas por el derecho del estado requerido.

El párrafo 4) del artículo 8o. agrega que, a los fines de la extradición entre Estados Contratantes, se considera que los delitos se han cometido no solamente en el lugar donde ocurrieron sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción de acuerdo con el artículo 4o. párrafo 1), de este convenio.

Los Estados Contratantes deberán, en caso de la comisión de actos citados en el artículo 1o. tomar todas las medidas apropiadas para que el legítimo Comandante de la Aeronave mantenga o recobre el control de la misma. El estado contratante en cuyo territorio se encuentre la aeronave, los pasajeros o la tripulación la continuación del viaje debe ser facilitada por dicho estado.

Los Estados Contratantes prestarán la mayor ayuda posible en todo proceso penal relativo al delito y a los demás actos mencionados en el artículo 4o. según el artículo 10a. párrafo 1.

A estas obligaciones para la ejecución de una petición de ayuda será la del Estado requerido, aunque ello no afectará las obligaciones derivadas de cualquier tratado bilateral o multilateral, que regule en todo o en parte lo relativo a la ayuda mutua en materia penal (Artículo 10o. párrafo 2).

A todo esto se agrega la obligación establecida por el artículo 11o. de notificar lo antes posible al Consejo de la Aviación Civil Internacional, por el Estado Contratante y de acuerdo con su legislación nacional, de cualquier información que tenga en su poder en relación al delito, a las medidas tomadas y finalmente de todo procedimiento de extradición u otro procedimiento judicial.