

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

**ASPECTOS DOCTRINARIOS DEL DELITO DE CIRCULACIÓN AÉREA EN ZONAS
PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS O PELIGROSAS**

CARLOS HUMBERTO SANTOS VÁSQUEZ

GUATEMALA, OCTUBRE DE 2018

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

ASPECTOS DOCTRINARIOS DEL DELITO DE CIRCULACIÓN AÉREA EN ZONAS
PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS O PELIGROSAS

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva
de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
de la

Universidad de San Carlos De Guatemala

por

CARLOS HUMBERTO SANTOS VÁSQUEZ

Previo a conferírsele el grado académico de

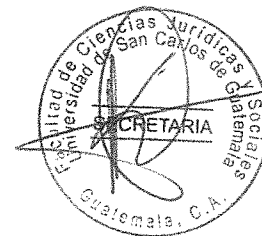
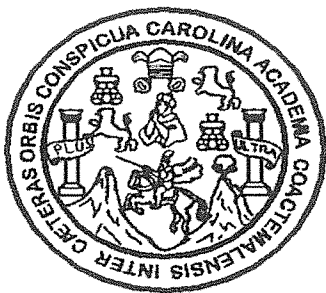
LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala, octubre de 2018

HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

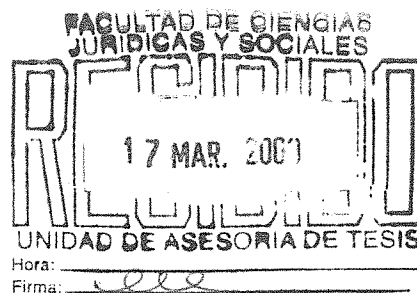
DECANO:	Lic. Gustavo Bonilla
VOCAL I:	Lic. Luis Rodolfo Polanco Gil
VOCAL II:	Lic. Henry Manuel Arriaga Contreras
VOCAL III:	Lic. Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV:	Br. Jhonathan Josué Mayorga Urrutia
VOCAL V:	Br. Freddy Noé Orellana Orellana
SECRETARIO:	Lic. Fernando Antonio Chacón Urizar

RAZÓN: "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis". (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).



Guatemala, 17 de marzo de 2009.

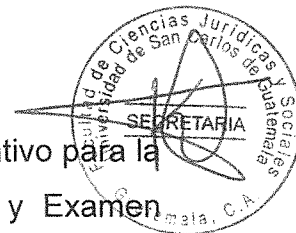
Lic. **MARCO TULIO CASTILLO LUTIN**
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala



Distinguido Licenciado:

En cumplimiento de la providencia de fecha 20 de noviembre de 2007, emanada de esa unidad académica, en la que se me designa como asesor de tesis, tengo a bien informar a usted, que he asesorado el trabajo elaborado por el bachiller CARLOS HUMBERTO SANTOS VÁSQUEZ, titulado "ANÁLISIS JURÍDICO DOCTRINARIO DEL DELITO DE CIRCULACIÓN AÉREA EN ZONAS PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS O PRELIGROSAS", respetuosamente a usted informo:

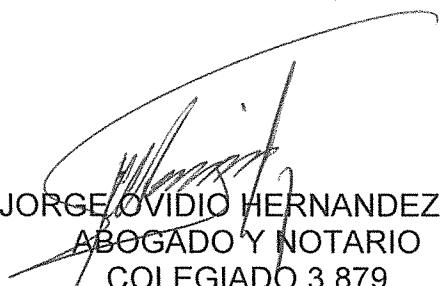
I.- Que he cumplido con tal designación acompañando el desarrollo y evolución de dicho trabajo durante sesiones continuas, tiempo en el cual hemos desarrollado el trabajo siguiendo el plan de investigación aprobado y en estricto apego a la rigurosidad académica que debe observarse en el desarrollo de este tipo de trabajos. II.- Considero que el contenido del trabajo, se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos que se deben de cumplir de conformidad con la normativa respectiva; la metodología y técnicas de la investigación utilizadas son adecuadas, la redacción, las conclusiones y recomendaciones, bibliográficas utilizadas, son congruentes con los temas desarrollados dentro de la investigación. III.- Considero que es de vital importancia el tema planteado por su autor, especialmente porque es necesario incorporar delitos de naturaleza aeronáutica en nuestra legislación penal, a efecto de proteger el derecho colectivo a la seguridad. Resulta meritoria la labor investigativa del autor por tratarse de un tema poco abordado, por autores nacionales. IV.- Por lo antes expuesto y al



haberse cumplido con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Público, resulta procedente dar el presente **DICTAMEN FAVORABLE**, aprobando el trabajo de tesis asesorado, así también, que sea sometido a discusión en su examen publico de tesis, en virtud que reúne y cumple con los requisitos de fondo y de forma exigidos en el reglamento de nuestra facultad.

Aprovecho la oportunidad para manifestar al señor jefe de la Unidad de asesoría de tesis y al señor Decano las muestras de mi consideración y respeto.

Atentamente,


LIC. JORGE OVIDIO HERNANDEZ PRADO
ABOGADO Y NOTARIO
COLEGIADO 3,879
7 calle 5-89 Zona 5, Colonia la Enriqueta
Villa Nueva, Tel. 6636-6582

Lic. JORGE OVIDIO HERNANDEZ PRADO
Abogado y Notario



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, zona 12
GUATEMALA, C.A.

UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.
Guatemala, 10 de junio de 2009.

Atentamente, pase al LICENCIADO JOSÉ ROCAEL ESTEBAN CASTILLO , para que proceda a revisar el trabajo de tesis del estudiante CARLOS HUMBERTO SANTOS VÁSQUEZ, intitulado: "ANÁLISIS JURÍDICO DOCTRINARIO DEL DELITO DE CIRCULACIÓN AÉREA EN ZONAS PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS O PELIGROSAS".

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título del trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente deberá cumplir con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual establece: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes".



LIC. MARCO TULIO CASTILLO LUTÍN
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS

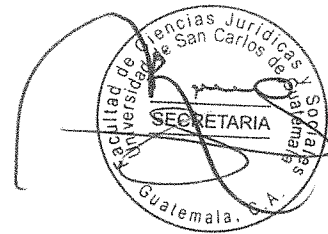
Lic. Marco Tulio Castillo Lutín
Abogado y Notario

cc.Unidad de Tesis
BAMO/iyf.



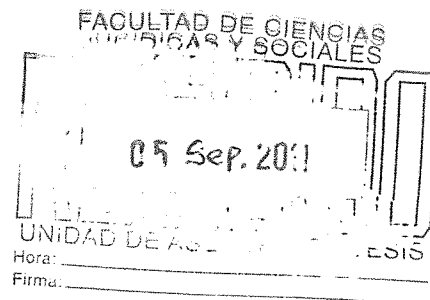


LIC. JOSE ROCAEL ESTEBAN CASTILLO
ABOGADO Y NOTARIO
4 calle 4-44 Zona 9, ciudad de Guatemala
Teléfono 23310171



Guatemala, 05 de septiembre de 2011.

Licenciado **CARLOS MANUEL CASTRO MONROY**
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Ciudad Universitaria



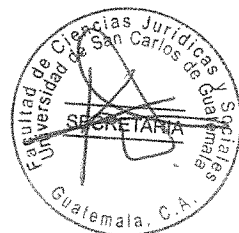
Distinguido Licenciado:

En cumplimiento de la providencia en la que se me designa como revisor de tesis, procedí a revisar el trabajo del estudiante CARLOS HUMBERTO SANTOS VÁSQUEZ, titulado "ANÁLISIS JURÍDICO DOCTRINARIO DEL DELITO DE CIRCULACIÓN AÉREA EN ZONAS PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS O PELIGROSAS", el cual ha sido modificado por "ASPECTOS DOCTRINARIOS DEL DELITO DE CIRCULACIÓN AÉREA EN ZONAS PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS O PELIGROSAS"; con base en lo que establece el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, me permito opinar:

- a. Leí y revisé cuidadosamente la tesis mencionada, haciendo las observaciones que fueron pertinentes y sugerí los cambios necesarios, los cuales fueron atendidos por el sustentante.
- b. Contenido científico y técnico de la tesis es el indicado, puesto que abarca temática de índole constante y permanente como lo es la materia aeronáutica penal, enfocándose en los ilícitos que puedan presentarse durante la circulación aérea, para lo cual el sustentante en mi consideración realizó un amplio y concreto contenido capitular, mediante una construcción teórica coherente, asimismo, puede servir de técnicamente para concienciar a los actores en la circulación aérea, en una correcta aplicación de la ley.
- c. En cuanto a la metodología y las técnicas de investigación utilizadas, el autor utilizó para su investigación el método inductivo, deductivo, analítico, sintético, y las



LIC. JOSE ROCAEL ESTEBAN CASTILLO
ABOGADO Y NOTARIO
4 calle 4-44 Zona 9, ciudad de Guatemala
Teléfono 23310171



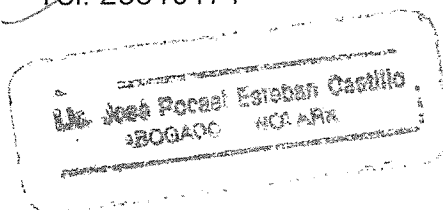
técnicas de recolección e investigación de material bibliográfico. La redacción se estima adecuada y congruente con el tema.

- d. Así también, las conclusiones y recomendaciones, el investigador las realizó de manera congruente, dando un valioso aporte de investigación, valor que podrá ser utilizado por estudiantes, docentes, legisladores y para funcionarios o empleados del sistema de justicia que se dediquen al derecho penal aeronáutico, además de que la bibliografía es la recomendada, porque sustenta el trabajo con autores modernos en materia penal, especialmente en el área de derecho aeronáutico.

Por lo tanto, me permito emitir **DICTAMEN FAVORABLE** considerando que el presente trabajo de tesis puede ser sometido a su revisión y posterior aprobación para que pueda servir de base al Examen Público del autor.

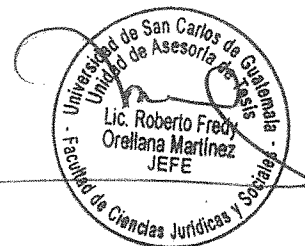
Atentamente,

LIC. JOSE ROCAEL ESTEBAN CASTILLO
ABOGADO Y NOTARIO
Revisor colegiado 4,611
4 calle 4-44 Zona 9, ciudad de Guatemala
Tel. 23310171





USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 14 de agosto de 2018.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante CARLOS HUMBERTO SANTOS VÁSQUEZ, titulado ASPECTOS DOCTRINARIOS DEL DELITO DE CIRCULACIÓN AÉREA EN ZONAS PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS O PELIGROSAS. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

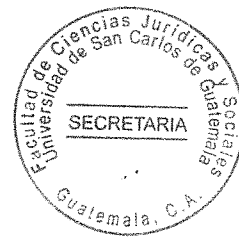
RFOM/cpchp.

[Handwritten signatures and stamps]

SECRETARIO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
GUATEMALA, C. A.

DECANO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
GUATEMALA, C. A.





DEDICATORIA

A DIOS:

El gran arquitecto del universo, todopoderoso, verdadera fuente de toda sabiduría, le doy gracias por todas sus bendiciones por su gran amor y misericordia al acompañarme siempre en las situaciones mas difíciles de mi vida y permitirme llegar a este momento tan especial en mi vida.

A MIS PADRES:

Carlos Humberto Santos Arévalo y Gloria Mariana Vásquez Palencia, agradeciéndoles su solidaridad en todo momento, por su ejemplo de honradez, dignidad, trabajo, por animarme siempre a superarme por su paciencia, comprensión, apoyo, y sus constantes bendiciones.

A MIS HERMANOS:

Elliott Frans Santos Vásquez, Yohanna Aleida Santos Vásquez, Renato Fabrizzio Santos Vásquez y Liliana Marina Santos Vásquez, por la ayuda brindada en todo momento.

A MIS SOBRINOS:

Katherinne Gabrielle Santos Vásquez y José Ignacio Santos Cazali.

A MIS AMIGOS:

Por su colaboración y apoyo.

A LOS PROFESIONALES:

Licenciados Jorge Ovidio Hernández Padro, José Rocael Esteban Castillo, Hugo Cardona Rojas, por su apoyo incondicional y aportes de sabiduría y conocimiento.



A MI ESPOSA:

Rosa Maria Rivera Aguilar, por su amor, paciencia y apoyo.

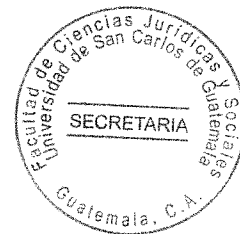
A MI HIJO:

Lisandro Emilio Santos Rivera, gota de esperanza, que inspira a realizar que lo imposible se haga posible.

A:

La tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, en especial a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales por permitirme el honor de ser uno de sus profesionales egresados.

ÍNDICE



Pág.

Introducción	i
--------------------	---

CAPÍTULO I

1. Historia del delito	1
1.1. El delito	1
1.2. Derecho penal y el delito.....	5
1.3. Auténtica esencia penal	6
1.4. Elemento teleológico.....	6
1.5. Preceptos aeronáuticos-penales.....	7
1.6. Delitos aeronáuticos	7
1.7. Las infracciones aeronáuticas.....	8
1.2. Autoría	9
1.2.1. Concepto unitario de autor.....	10
1.2.2. Concepto extensivo del autor.....	10
1.2.3. Concepto restrictivo de autor	11
1.2.4. Teoría del dominio del hecho.....	11
1.3. Autoría directa.....	11
1.3.1. Autor intelectual	12
1.3.2. Autoría mediata.....	12
1.3.3. La participación como especie.....	12
1.3.4. La participación y sus clases	13



Pág.

CAPÍTULO II

2. Aeronave.....	15
2.1. La naturaleza jurídica de la aeronave	17
2.2. Registro nacional de aeronaves.....	19
2.3. Convenios internacionales para el uso de la aviación general.....	19
2.3.1. Convenio de Varsovia de 1929	20
2.3.2. Convenio de Chicago.....	20
2.3.3. Convenio de Roma de 1952	21
2.3.4. Convenio de Tokio de 1963	21
2.3.5. Convenio de Montreal	21
2.4. Antecedentes de la aviación y circulación aérea en Guatemala	22
2.4.1. Circulación aérea	25
2.4.2. Navegación aérea.....	28
2.4.3. Sistemas de navegación aérea.....	28
2.4.4. Clases de naves aéreas permitidas para circular en el espacio aéreo guatemalteco.....	29
2.5. Condición jurídica del espacio aéreo con relación al territorio	30
2.6. Principio romano de territorialidad	31

CAPÍTULO III

3. Origen del derecho de la navegación espacial y aeronáutica.....	33
3.1. Derecho espacial y aeronáutico.....	33
3.2. Derecho de navegación	35
3.3. Concepto de derecho aeronáutico	35
3.4. Definición del derecho aeronáutico	36
3.5. Fuentes del derecho aeronáutico.....	39

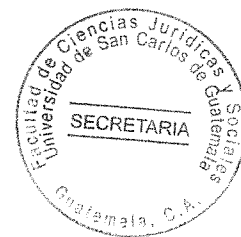


Pág.

3.5.1. La ley	40
3.5.2. La costumbre.....	41
3.5.3. La doctrina.....	43
3.5.4. La jurisprudencia	50
3.1. Derecho internacional guatemalteco.....	54

CAPÍTULO IV

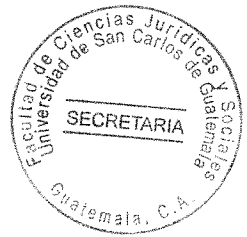
4. Delito de circulación aérea en zonas prohibidas restringidas o peligrosas	55
4.1. Delitos que se tipifican en Guatemala con respecto a la navegación aérea	68
4.1.1. Bien jurídico tutelado.....	69
4.1.2. atentado contra la seguridad de los transportes marítimos, fluviales o aéreos	72
4.1.3. Desastre marítimo, fluvial o aéreo	73
4.1.4. Piratería aérea	75
4.1.5. Desastres culposos.....	77
4.1.6. Atentado contra otros medios de transporte	77
4.2. Delitos aeronáuticos tipificados en otras legislaciones	79
4.2.1. Delito de apoderamiento ilícito de aeronave	82
4.2.2. Apoderamiento y control de aeronave en vuelo.....	83
4.2.3. Delitos de denegación de socorro.....	86
4.2.4. Circulación aérea por zonas distintas a las establecidas y en aeródromos o aeropuertos no autorizados.....	87
4.2.5. Circulación aérea en zonas prohibidas restringidas o peligrosas	88
4.3. Sanciones o penas a imponer según su gravedad	88
4.4. Sucesos nacionales del delito de circulación aérea en zonas prohibidas restringi- das o peligrosas	91
4.5. Aspectos doctrinarios del delito de circulación aérea en zonas prohibidas, restringi- das o peligrosas.....	101
4.6. Comparación del delito en zonas prohibidas restringidas o peligrosas en Guatemala	



Pág.

la con otros países latinoamericanos.....	103
CONCLUSIONES.....	105
RECOMENDACIONES.....	107
BIBLIOGRAFÍA.....	109

INTRODUCCIÓN



La circulación de naves aéreas sin autorización en el espacio guatemalteco, se ha convertido en un problema, toda vez que pone en peligro la libre circulación aérea en espacio guatemalteco así como la vida e integridad física de las personas que se encuentran en el territorio guatemalteco; por lo que surge la necesidad de la denominación de delitos aeronáuticos, los que deben de ser incorporados al Código Penal guatemalteco, pues este no regula de forma concreta los delitos aeronáuticos, simplemente tipifica delitos en contra de los medios de transporte y comunicación, entre ellos el de piratería aérea; dejando una laguna jurídica en cuanto a los mismos; pues siendo el Estado guatemalteco garante del derecho debe de introducir a la penología guatemalteca los denominados delitos aeronáuticos.

El objetivo de la presente tesis fue dar a conocer que la legislación guatemalteca no ha evolucionado en cuanto al derecho de aeronáutica, en virtud que la normativa penal no sanciona actividades consideradas en la doctrina aeronáutica y legislaciones penales de otros países como delitos, los cuales son castigados de forma drástica como lo es la privación de libertad, a contrario que Guatemala en actividades de circulación aérea solo castiga con una sanción administrativa a quienes cometen una infracción de tipo penal aeronáutico, dejando el vacío legal para que se cometan actividades ilícitas, como el aterrizar sin permiso en una pista clandestina, acto en el cual el piloto pone en riesgo la vida e integridad física de los guatemaltecos al circular de forma peligrosa, actividad que en otros países sancionarían al piloto con privación de libertad. Por lo que es necesario tipificar delitos aeronáuticos en el cuerpo penal de Guatemala.

Se utilizaron los métodos analítico, sintético, inductivo y deductivo, en el procedimiento de la consulta bibliográfica, síntesis documental, así como las técnicas: jurídica, documental y bibliográfica; se adquirió, clasificó, información obtenida, al analizar e



interpretar la legislación relacionada. También la hipótesis fue comprobada al determinar claramente que en la República de Guatemala la circulación clandestina de naves aéreas sobre el territorio guatemalteco.

El contenido de esta tesis se desarrolla en cuatro capítulos, el capítulo uno, El contenido de esta tesis se desarrolla en cuatro capítulos, el capítulo primero desarrolla lo relativo a la historia del delito y derecho penal, auténtica esencia penal, existencia de los delitos aeronáuticos, preceptos aeronáuticos-penales, delitos aeronáuticos, las infracciones aeronáutica, autoría directa, autor intelectual, autoría mediata, la participación como especie y la participación y sus clases; el capítulo segundo, integra lo referente a la aeronave, la naturaleza jurídica de la aeronave, registro nacional de aeronaves y convenios internacionales para el uso de la aviación general, convenios para la aviación civil y lo relativo antecedentes de la aviación, circulación aérea, navegación aérea, sistemas de navegación aérea, clases de naves aéreas permitidas para circular en el espacio aéreo guatemalteco; el capítulo tercero, aborda temas con respecto al origen del derecho de la navegación espacial y aeronáutica, concepto de derecho aeronáutico, definición del derecho aeronáutico, fuentes del derecho aeronáutico y derecho internacional guatemalteco y en el capítulo cuarto se describe el delito de circulación aérea en zonas prohibidas restringidas o peligrosas, delitos que se tipifican en Guatemala con respecto a la navegación aérea, bien jurídico tutelado, delitos aeronáuticos tipificados en otras legislaciones, sanciones o penas a imponer según su gravedad, sucesos nacionales del delito de circulación aérea en zonas prohibidas restringidas o peligrosas y comparación del delito en zonas prohibidas restringidas o peligrosas en Guatemala con otros países latinoamericanos.

En virtud que es el Estado de Guatemala el responsable de garantizar el ordenado y seguro desarrollo de la aviación, debe obtener el control efectivo de las actividades de aviación, para lo cual debe contar con un marco jurídico en materia aeronáutica, que le permita la vigilancia, seguridad y operación de la aviación civil nacional e internacional, para el uso, aprovechamiento y explotación del espacio aéreo.

CAPÍTULO I



1. Historia del delito

“El delito siempre tuvo una naturaleza jurídica a través del tiempo, pues aún en aquellas épocas en que se lo consideró, objetivamente un mero sentido de causa material, fue siempre lo anti-jurídico, y por eso un ente jurídico”.¹ Lo subjetivo es decir, la intención, aparece en los tiempos de la cultura Romana, donde incluso se cuestiona la posibilidad de castigar el homicidio culposo, que hoy figura en todos los Códigos. Así, con el afinamiento del derecho, aparece junto el elemento antijurídico, que es el multicelular, las características de la culpabilidad.

1.1. El delito

Se verá cuáles son los problemas vinculados al concepto de delito, puesto que es en la ontología de este último lo que interesa subrayar.

Presupone definirlo, y razón tiene De Asúa cuando expresa que la definición del delito es siempre o casi siempre el resultado de un silogismo que plantea bien el problema pero que nada descubre.

En efecto, no se resuelve la cuestión diciendo que el delito es un acto castigado por la ley o contrario del derecho, pues esto no sólo es harto sabido, sino que implica una

¹ Jiménez De Asúa, Luís, *Teoría jurídica del delito*, Pág. 118.



tautología. Lo importante es desentrañar la esencia misma del concepto delito, y luego, si cabe, esquematizarla en una definición científica. En efecto al referirme a los elementos de la infracción punible me adherí resueltamente a la posición analítica, afirmando está no producía la automatización del concepto delito, sino que servía a la más rigurosa síntesis.

Son varias las definiciones que en la doctrina y en algunos códigos penales se ha dado al delito. Recogiendo la De Asúa. "Se entiende por tal el acto típicamente antijurídico culpable, sometido a veces a condiciones objetivas de penalidad, imputable a un hombre y sometido a una sanción penal".²

En consecuencia según ese mismo autor, las características del delito serían: actividad, adecuación típica, antijuricidad, imputabilidad, culpabilidad, penalidad y en ciertos casos, condición objetiva de punibilidad. Soler lo define como "una acción típicamente antijurídica, culpable y adecuada a una figura legal conforme a las condiciones objetivas de ésta, por lo cual sus elementos sustantivos son: la acción, la antijuricidad, la culpabilidad y la adecuación a una figura".³ Para la definición de Carrara en la cita de Soler es la infracción de la ley del Estado, promulgada para seguridad de los ciudadanos, resultante de un acto externo del hombre, positivo o negativo, moralmente imputable y políticamente dañoso. Como se ve, en todas esas definiciones se encuentran comprendidas de modo genérico las infracciones punibles cualquiera que sea su gravedad. Mas el delito tiene en algunos códigos y en algunos autores un restringido sentido porque emplean ese nombre para designar las infracciones de

² ibíd.

³ Soler, Sebastián, Derecho penal argentino, Pág. 276.



menor gravedad que el crimen de mayor gravedad que la falta o contravención. Se trata de una cuestión relacionada con la división bipartita o tripartita de las infracciones penales.”⁴

Además el delito es una acción u omisión penada por la ley. El concepto está sometido por completo al principio de legalidad, regulado en el Artículo 17 de la Constitución Política de la República de Guatemala, donde indica que “no son punibles las acciones u omisiones que no estén calificadas como delito o falta y penas por la ley anterior a su perpetración”, además se regula en las leyes ordinarias, el Artículo 1 del Código Penal y Artículo 1 del Código Procesal Penal, denominado Nullum poena sine lege, de tal forma que el principio es de orden constitucional, acuñado por los juristas romanos Nullum crimen sine lege, es su regla básica. Por esto resulta irrelevante el intento de averiguar una noción sustancial de delito, como pueda ser en otras épocas el delito natural, pues delito es solo aquello castigado por la ley. Por otro lado, también resulta evidente que la ley penal no puede ser arbitraria y castigar respondiendo al criterio exclusivo de poner a prueba a los ciudadanos, sino que pretende la defensa de bienes jurídicos concretos. Los delitos se clasifican en delitos dolosos, delitos culposos, delito consumado y de ello podemos aplicarle una pena grave y menos grave, en atención a la pena que se impone, utilizándose por tanto un principio más cuantitativo, gravedad de la pena que señala cada ley específica o en su efecto el código penal.

Desde una perspectiva más técnica se define el delito como acción u omisión típica, antijurídica, culpable y penada por la ley. La acción es un hecho previsto en la ley penal

⁴ Ossorio, Manuel, Diccionario primera edición electrónica. Pág. 275.



y dependiente de la voluntad humana. La acción delictiva puede consistir en un acto en sentido estricto, cuando hay una realización de un movimiento corporal; en una omisión pura o propia si se trata de un no hacer algo, o una combinación de ambas posibilidades, llamada comisión por omisión u omisión impropia.

La acción debe depender de la voluntad de una persona, por lo que se excluyen de las tipificaciones delictivas supuestos tales como los movimientos reflejos, los estados de inconsciencia como el sueño, la narcosis, el sonambulismo, la embriaguez letárgica o los estados hipnóticos, o cuando hay una violencia irresistible que impulsa al actor a ejecutar actos donde la voluntad se halla sometida, anulada o dirigida.

La conducta debe ser contraria a lo que el derecho demanda y encontrarse recogida por la ley. La tipicidad es una consecuencia del principio de legalidad imperante en el código penal. El legislador se debe valer de la abstracción y del lenguaje para definir el tipo, por lo que siempre se distingue la tensión entre el casuismo exagerado y la vaguedad que no permite definir los límites de cada supuesto.

De entre los elementos del tipo se pueden distinguir: los descriptivos, integrados por los de carácter objetivo procedentes de la realidad perceptible, como por ejemplo matar, y los subjetivos integrantes del mundo psíquico, como tener la finalidad de algo o actuar contra la voluntad de alguien; los elementos normativos que exigen valoraciones, como los calificativos: ajeno, inmoral, peligroso y los elementos negativos del tipo que lo excluyen por implicar la ausencia de los fundamentos de la antijuridicidad. Las causas de exclusión de la antijuridicidad son la legítima defensa, el estado de necesidad



justificante, el cumplimiento de un deber de tal forma que tanto el deber deriva del ordenamiento jurídico, como su cumplimiento se ajusta al mismo o el ejercicio legítimo de un derecho, el oficio la profesión médica por ejemplo o el cargo, y la obediencia debida.

La culpabilidad es otro elemento del delito, de tal forma que se puede afirmar que no hay pena sin culpa, nullum crimen sine culpa. Con carácter general, existe culpabilidad cuando existía la opción de haber actuado de forma diferente a como se hizo, lo cual supone situar en el fundamento de la misma a la libertad y exige la imputabilidad, definida en concreto como la capacidad de actuar de forma culpable. Así, una persona es imputable cuando por sus caracteres biopsíquicos y de acuerdo con la legislación vigente es capaz de ser responsable de sus actos. Las formas, que se excluyen a sí mismas, son el dolo y la culpa.

El dolo caracteriza a quien actúa sabiendo lo que hace y con intención mientras que la culpa se produce cuando quien actúa omite la diligencia debida.

1.2. Derecho penal y el delito

Por su parte el derecho penal moderno considera el delito como un ente jurídico, con elementos fundamentales que hacen a su misma esencia ontológica, y sin los cuales no se podrá concebir.



Estos elementos o requisitos, al contrario de lo que muchas veces se ha dicho, no complican abstrusamente el concepto, sino que coadyuvan a una perfecta síntesis científica. Por lo que se considera como indiscutible que existen delitos aeronáuticos, con una estructura claramente integrada sobre la base clásica del derecho penal antijuricidad, tipicidad y culpabilidad.

1.3. Auténtica esencia penal

Se entiende por lo tanto que los entes normativos que castigan criminalmente las violaciones a los preceptos aeronáuticos tienen una auténtica esencia penal, en razón de que estas conductas reprochables revisten un carácter francamente delictivo, por la especial gravedad trasunta su textura.

Este criterio, además, armoniza perfectamente con el anterior análisis sobre los principios generales de las materias aeronáutica y penal, pues confirma la autonomía de la primera y los fundamentos de la segunda en cuanto al tema que nos ocupa. Así por ejemplo, matar a un hombre a balazos o robarle en un avión en vuelo, o contrabandeando arrojando desde la altura los paquetes correspondientes.

En estos casos nunca deberán o dejarán de ser tales el homicidio, el robo o el contrabando, y sería absurdo buscarles una fundamentación aeronáutica que no poseen. Sólo entra en la esfera del derecho aeronáutico penal aquellos delitos cuya estructura ontológica está dada por el hecho de la aviación, de manera tal que si ésta no existe o existiese no sería posible comprenderlos.



1.4. Elemento teleológico

El fundamento esencial de lo que se afirma tiene su origen en el elemento teleológico, que en los casos de delitos aeronáuticos conforman bienes jurídicos protegidos de naturaleza específica: en unos casos la seguridad en vuelo, en otros casos la seguridad de los terceros en la superficie con motivo de la aeronavegación, muchas veces la misma seguridad del Estado también condiciona a la aviación.

Estas objetividades tuteladas son propias y exclusivas del derecho aeronáutico, pues nacen del peculiar proceso aviatorio, que reúnen procesos completamente nuevos en su formulación jurídica.

1.5. Preceptos aeronáuticos-penales

Se debe agregar, por otra parte, que los preceptos aeronáuticos-penales se hallan constituidos por tipos de rigurosa esencia aeronáutica. Ello hace, entonces, que en puridad dichos preceptos no difieren en cualquier otro mandato o prohibición exclusivamente aeronáutica, si bien su textura técnica es determinante por la intervención de la garantía jurisdiccional.

1.6. Delitos aeronáuticos

Resulta difícil negar, en suma, la existencia de delitos aeronáuticos, perfectamente deslindables de la ley penal común con vida propia. Los mismos no hacen sino que



coadyuvar a la autonomía de toda la materia aeronáutica, sin que esto signifique que los principios penales, a su vez, perderán su propio sentido autónomo. No se halla ante una lucha de autonomías; muy por el contrario, la sustancia de los preceptos en estudio se halla transitada de ambas esencias, a tal punto que el examen de conductas que encuadren en aquéllos deberá hacerse armonizándolas.

1.7. Las infracciones aeronáuticas

Los aspectos penales plantean problemas particulares en el campo aeronáutico, donde las aeronaves pueden ser instrumentos peligrosos en manos del delincuente, que con el transcurso del tiempo ha creado figuras delictivas cada vez más angustiantes. La falta, es una infracción penal a la que el derecho impone una pena leve. En derecho penal ha existido siempre una gran polémica acerca de si los comportamientos tipificados como falta merecían una pena o si debían ser considerados como meras infracciones administrativas, pues uno de los principios del ordenamiento jurídico penal es el de intervención mínima.

Según este principio el Estado no puede recurrir a la sanción penal cuando se trata de conductas que la sociedad considera lo bastante castigadas mediante la aplicación de otros mecanismos. Así, una infracción de tráfico o circulación ha de traducirse en una sanción de carácter administrativo como por ejemplo la retirada del permiso de conducir, licencia de manejar, o multa, pero no por medio de su caracterización a través del derecho penal. Casi todos los delitos contemplados en las leyes penales admiten su correspondiente falta para los casos leves. Como consecuencia del principio



de intervención mínima, los Estados suelen considerar en los últimos tiempos que el castigo de las faltas debe depender de que el ofendido o perjudicado las denuncie; no ocurre lo mismo con los delitos, cuyos autores, por regla general, son perseguidos y penados aunque la víctima no haya denunciado el hecho, e incluso aunque la víctima no desee hacerlo. Por el mismo motivo, existe una tendencia a limitar el castigo o sanción penal a aquellas faltas que se hayan consumado, quedando al margen las que hayan devenido en mera tentativa.

1.2. Autoría

En la comisión de delitos, a menudo intervienen varios sujetos a través de un reparto funcional de actividades dando lugar al fenómeno de la participación. Así como también a la naturaleza de determinados delitos que se consideran plurisubjetivos, requiere de varios activos, como lo puede ser, en los delitos de conspiración, adulterio, etcétera. Tanto doctrinal como legal se distingue entre autores y partícipes sobre todo, cuando más o dos personas intervienen en la realización de un tipo penal de naturaleza unisubjetiva, es decir, se distingue el actuar de cada persona, sobre todo para efecto de la punibilidad valorándose aspectos subjetivos como lo es, el acuerdo previo de voluntades así como objetivos, traduciéndose en actos materiales que penetran en el núcleo del tipo penal, no obstante se considera que la temática que se trata se sale del tipo-tipicidad para trasladarse a una técnica sobre atribuibilidad, lo que permite formular una regulación genérica sobre quien o quienes deben atribuirse las conductas hipotéticamente previstas en el Código Penal, y haciendo especial hincapié al nexo causal entre la conducta desplegada y el especial resultado.



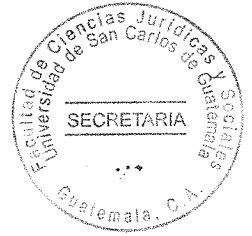
La institución de la participación delictiva se puede clasificar en ésta como género, y en sus especies la autoría y que da sustento a la teoría del dominio del hecho, teoría objetivo-material, teoría objetivo-formal que comprende la directa, la mediata, la coautoría y los de propia mano. Mientras que en la participación como especie ubicamos la inducción u hostigación y la complicidad.

1.2.1. Concepto unitario de autor

Edificado a partir de la teoría de la equivalencia de las condiciones, esta corriente rechaza la posibilidad de distinguir entre autor y partícipe, ya que cualquier participación por insignificante que sea posee idéntico valor causal, siempre que suprimido idealmente impida la producción del resultado, ya que cualquier persona que intervenga en un hecho delictivo será considerado como autor.

1.2.2. Concepto extensivo del autor

Al igual que lo anterior, encuentra su punto de partida en la teoría de la equivalencia de las condiciones y postula que ese autor, todo individuo que ha contribuido de alguna manera a la producción de un hecho delictuoso, siempre que su aportación resulte ineludible para la concreción del evento, pero se reconoce la necesidad de matizar los distintos grados de responsabilidad en función de un criterio de carácter anímico ante la imposibilidad de realizar mediciones de índole objetivo-causal.



1.2.3. Concepto restrictivo de autor

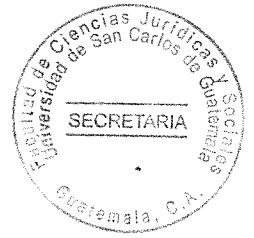
Se hace hincapié en criterios de índole objetivo, es decir, la mera aportación causal es insuficiente para estimar que el contribuyente posee carácter de autor, es además necesario que aquél realice la conducta integradora del tipo correspondiente, por lo tanto, la contribución de una de las múltiples condiciones necesarias para la producción del resultado, no es sinónimo de autoría, no obstante que el delito se asuma como propio.

1.2.4. Teoría del dominio del hecho

Aquí se comprende dentro de la esfera de la autoría no únicamente el ejecutor directo, a quien planea el acontecimiento delictuoso, a los que intervienen en el de manera conjunta, etcétera, concluyendo que califica como autor a quien controla de manera final el desarrollo del evento.

1.3. Autoría directa

Se ha sostenido como característica de la conducta delictiva, quien la realiza antijurídicamente y culpablemente, por tanto autor es el definido en el tipo, es aquél que realiza la acción principal o acción ejecutiva. Quien de manera final y de propia mano realiza la parte objetiva del tipo, por lo que siempre será el autor. El Artículo 36, del Código Penal guatemalteco, hace referencia a este tipo de autor como, “quienes tomen parte directa en la ejecución de los actos propios del delito”.



1.3.1. Autor intelectual

Es aquél que idea la realización de la conducta delictiva y organiza el transcurso del hecho, y por lo tanto ejerce dominio sobre él, es decir, se entiende como el planificador del delito.

1.3.2. Autoría mediata

Esta especie de autoría se caracteriza porque el autor del delito no realiza de propia mano la acción típica, sino a través de otra persona quien funge como mero instrumento para la realización de la conducta típica, y en éste se actualice una causal de inculpabilidad, exista ausencia de conducta o tipicidad o se encuentre amparado por alguna causa de justificación.

El Artículo 36, del Código Penal guatemalteco, se refiere al autor mediato como “el que lleva a cabo el delito, quien fuerce o induzca directamente a otro a ejecutarlo”.

1.3.3. La participación como especie

La participación consiste en la contribución dolosa que se realiza en beneficio del injusto doloso del otro. No es indispensable para que se adquiriera la calidad de cómplice, que se colabore en la comisión de un injusto culpable, sino únicamente, que el aporte del partícipe favorezca la realización de una conducta típica y antijurídica ajena.



El Artículo 37 del Código Penal guatemalteco indica son cómplices: “1. Quienes animaren o alentaren a otro en su resolución a cometer el delito, 2. quienes prometieren su ayuda o cooperación para después de cometido el delito, 3. quienes proporcionaren informes o suministraren medios adecuados para realizar el delito, y 4. quienes sirvieren de enlace o actuaren como intermediarios entre los partícipes para obtener la concurrencia del delito”.

1.3.4. La participación y sus clases

La participación implica contribución en un hecho ajeno, esto es, en un acto que tiene varios autores. Su contenido material radica en auxiliar la comisión del delito mediante aportaciones, generalmente causales que toma en consideración el autor del delito.

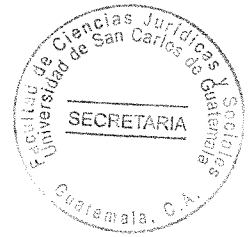
Suele hablarse de 2 clases de participación: la participación material que se propicia auxiliando actos materiales a los autores y, la participación moral que tiene lugar auxiliando, favoreciendo moralmente la comisión el delito. Serían partícipes materiales los cooperadores necesarios y los cómplices; mientras que el inductor sería partícipes morales.

La participación por otro lado, viene regulada y prevista en los Artículos 36 y 37 del Código Penal en ellos se diferencian los autores y los cómplices, los cooperadores necesarios y los inductores. A los cómplices de un delito consumado se les aplica una pena de forma diferente que los autores del delito consumado, pues a los cómplices se les castiga con una reducción de una tercera parte de la pena.



A ellos resulta aplicable lo dispuesto en el título V, capítulo II Artículos 62 al 68 del Código Penal guatemalteco que señala la aplicación de las penas y establece la forma de fijación de una pena que se le impone a los autores de la infracción consumada.

CAPÍTULO II



2. Aeronave

La aeronave es un elemento esencial en el derecho de aeronáutica. Por lo que se ha tratado de darle una definición a un aparato que se sustenta en el aire. En el lenguaje académico al menos, durante el primer siglo, cuando se comenzaban los primeros pasos de la navegación aérea, se recomendaba el vocablo de aeronaves para los dirigibles, para los globos, quizás por el argumento etimológico de no solo surcar el aire, sino también haciéndolo valiéndose de fluidos, más o menos emparentados con él, siendo estos los primeros aparatos que aparecieron en la aeronavegación.

Reaccionando ante duras objeciones sobre la definición de aeronave, la Organización de Aviación Civil Internacional, con sus siglas OACI, define con cautela y gran amplitud el vocablo aeronave en el Convenio de Aviación Civil Internacional DOC 7300/9, que en la actualidad, técnicamente, se entiende por aeronave "todo aparato que se eleva, se sostiene en el aire y vuelve a la tierra o al agua convenientemente dirigido, llevando personas o cosas, y guiado por un piloto que va a bordo o por procedimientos automáticos, manejado desde otro punto fijo o móvil".

La definición dada por la Organización de Aviación Civil Internacional, ha sido incorporada por diferentes legislaciones internacionales, entre ellas la guatemalteca, que incorpora de forma parcial la definición de aeronave en el Artículo 1 numeral 3 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo número 384-2001 de la



República de Guatemala, define a la aeronave como, “Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra”.

El título cuarto de la Ley de Aviación Civil de Guatemala en su Artículo 39 la define y considera aeronave “toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sean aptos para el transporte de personas, carga y cosas”.

La aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien inmueble y los motores de las aeronaves son bienes muebles registrables. La legislación Argentina sancionada por ley 17285 - Del 17/V/67; B.O., 23/V/67, con las modificaciones introducidas por las leyes 19620, 20509 Y 22390. En su Artículo 36 consideran “aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas”. Y en el Artículo 36 Nota: Con una modificación introducida por ser más correcto el concepto de espacio aéreo. Conocimiento. Ley 14307, Artículo 35 proyecto 1958, Artículo 35.

La legislación de Chile en Decreto 221 del 15 de mayo de 1931, en su Artículo 1 alude que “se considera aeronave todo aparato capaz de elevarse o circular en la atmósfera”. Las definiciones anteriores mantienen una postura similar a la definición de aeronave, las cuales han aparecido, incluso en nuestro país. Las diversas legislaciones y la doctrina no han logrado coincidir en el nombre que se le debe de dar al aparato que surca los cielos instrumento que hemos venido estudiando. En Inglaterra se utilizó el



termino Aircraft, en Francia Aeronef, en Italia Aeromóvil y en español Aeronave, otros prefieren denominarlos Avión, denominado así en el convenio de Chicago de 1944. Sin embargo convenios posteriores la han denominado aeronave.

En cuanto a una definición de aeronave, Luís la define como “todo aparato susceptible de dedicarse a la navegación aérea”.⁵ Por otro parte, Rafael argumenta “que la aeronave es un elemento mecanizado de transporte por el aire”⁶ y hace énfasis en el sentido de un vehículo mecánico previsto de motores que le ayudan para desplazarse en el aire mediante una reacción.

2.1. La naturaleza jurídica de la aeronave

La naturaleza jurídica de la aeronave, la doctrina trata de explicarla y a veces equiparándola como persona sujeto de derechos y obligaciones o bien identificándola como seudo personalidad. Dice Lehman, “la aeronave es una pieza impersonal, corporal, con sustantividad propia y que pertenece a la naturaleza dominable”.⁷ En la legislación guatemalteca en el Artículo 442 del Código Civil guatemalteco considera que las cosas que son o puedan ser objeto de apropiación se clasifican en inmuebles y muebles, la aeronave es cosa inmueble registrable según la Ley de Aviación Civil de Guatemala en su Artículo 39, establece que las aeronaves son bienes inmuebles y los motores de las aeronaves son bienes muebles registrables; debiendo inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional y en el Registro de la Propiedad, esto dispuesto en el

⁵ Salinas Tapia, Luís, *Derecho aeronáutico*. Pág. 37.

⁶ Gay de Montellá, Rafael, *Principios de derecho aeronáutico, con referencia a las legislaciones de los principales estados de Europa y de América*, Pág. 42.

⁷ Lehman, Robert J., *Pilots handbook 1931, A register & directory of naval aviators with related addenda*, Pág. 27.

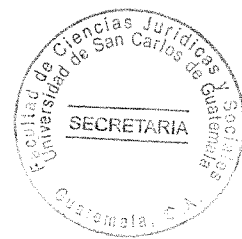


Artículo 44 de la Ley de Aeronáutica Civil guatemalteca y el Artículo 1124 del Código Civil guatemalteco, además los actos jurídicos realizados deben originarse por medio de instrumento público o privado debidamente autenticado.

La materia aeronáutica considera que decir cosa mueble e inmueble está de más pues es un bien registrable. La aeronave se hipoteca. Se la individualiza con la matrícula, le da la nacionalidad y el derecho aplicable; según lo dispuesto en el Artículo 41 de la Ley de Aviación Civil de Guatemala, considera de nacionalidad guatemalteca toda aeronave inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional. La marca de matrícula de las aeronaves civiles consistirá en la letra T asignada a Guatemala como marca de nacionalidad y la letra G como contramarca, ambas con mayúscula seguidas de un grupo de tres letras mayúsculas del alfabeto que deberá fijarse en el exterior de la aeronave.

No se permitirá que una aeronave nacional tenga dos o más matrículas. Las aeronaves con matrícula de otro país podrán adquirir matrícula guatemalteca, previa cancelación de la matrícula anterior y el cumplimiento de los requisitos de registro establecidos en el Reglamento, así como de las obligaciones fiscales a que esté afecta.

La Organización Aeronáutica Civil Internacional ha establecido una designación universal, ejemplo Guatemala TG, Q públicas y V privados, la matrícula debe estar expuesta en las alas y el fuselaje debe contar con documentos de vuelo.



2.2. Registro Nacional de Aeronaves

El Registro Nacional de Aeronaves, cumple con la función o efecto de registrar de una forma minuciosa los actos o contratos de las personas particulares o de las autoridades del Estado guatemalteco. El registro de aeronaves cumple una función de orden público, le otorga la nacionalidad a toda aeronave inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional guatemalteco y de orden privado porque se va a asentar la vida jurídica de la nave, el registro tiene doble asiento de fechas y aeronaves, marca, modelo, nacionalidad, aeródromo base y la matrícula, los derechos que deban registrarse. Se registran la enajenación, arrendamiento gravámenes, anotaciones y todas aquellas operaciones susceptibles de la inscripción registral de acuerdo a legislación, según lo preceptuado en el Artículo 44 de la Ley de Aviación Civil de Guatemala en el Registro Aeronáutico Nacional se inscribirán: Aeronaves civiles, personal técnico aeronáutico, escuelas de instrucción aeronáutica, infraestructura aeroportuaria, operaciones de transporte aéreo comercial autorizados, operadores de servicios de apoyo a la navegación aérea, talleres aeronáuticos.

2.3. Convenios internacionales para el uso de la aviación general

Los convenios intencionales de aviación son pactos que entre dos o más Estados, que sirve para resolver conflictos e intereses de forma recíproca para el uso de la aeronavegación aérea, el convenio que se reconoce a nivel internacional es el convenio de Chicago que data del año de 1944, suscrito después de la segunda guerra mundial, su antecesor fue el convenio de Varsovia; la importancia de este normativo es



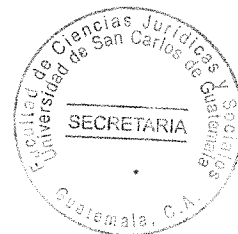
para regular la libre circulación aérea del tráfico aéreo en tiempos de paz o guerra además de su relación con el derecho aeronáutico, en virtud que en él mismo se desarrollan los principios, normas y doctrinas de la navegación aérea.

2.3.1. Convenio de Varsovia de 1929

Define entre otros aspectos, la responsabilidad del transportista en los casos de pérdida, avería y demora. Se divide en seis capítulos; posteriormente fue modificado por el Convenio de La Haya en 1955 y por el Convenio de Guadalajara de 1961.

2.3.2. Convenio de Chicago

El 7 de diciembre de 1944 fue firmado el Convenio de Chicago. Consta de un Preámbulo y 96 artículos, que comprenden todos los aspectos de la aviación civil. Establece obligaciones y privilegios que han de observar los estados contratantes. Establece las normas y métodos internacionales recomendados, para regular los procedimientos de operaciones aéreas, de navegación y cualquier otra actividad aérea, instando a los estados participantes a que adecuen las instalaciones y servicios que posibiliten el mejor desarrollo del transporte aéreo. A parte de los 96 Artículos que conforman el Convenio, éste cuenta además con 18 Anexos, entre estos se encuentran el Anexo 11, que trata sobre los Servicios de Tránsito Aéreo, el Anexo 12, que trata sobre la Búsqueda y Salvamento y el Anexo 13, que trata sobre la Investigación de Accidentes Aéreos.



2.3.3. Convenio de Roma de 1952

Básicamente el presente convenio trata de organizar internacionalmente una indemnización a terceros en tierra por daños y lesiones causados por aparatos en vuelo, incluyendo también despegue y aterrizaje.

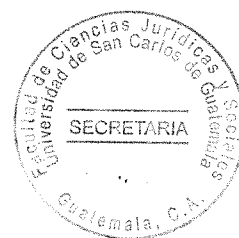
2.3.4. Convenio de Tokio de 1963

Se denominó: Convenio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves y se realizó con el objetivo de establecer normas de actuación en el caso de delitos efectuados a bordo de la aeronave, defendiendo la jurisdicción del país de bandera del avión y las facultades del comandante, que incluyen, entre otras, la de detención del agresor.

2.3.5. Convenio de Montreal

Denominado también como Convenio de Sabotaje, realizado en la ciudad de Montreal, se firmó el 28 de mayo de 1999 y entró en vigor el 4 de noviembre de 2003, este convenio unifica la normativa jurídica aeronáutica la cual se encontraba dispersa, recopilando los convenios anteriores desde el convenio de Varsovia de 1929 y sus protocolos, quedando vigente hasta la presente fecha para regular la navegación aérea. Además este convenio incorpora la represión de actos ilícitos contra la seguridad de aviación civil.

2.4. Antecedentes de la aviación y circulación aérea en Guatemala



En Guatemala es muy escasa la información que se tiene al respecto de la historia de la aviación en el país, no existe bibliografía acerca del tema de la aviación. “A mediados del siglo XIX el guatemalteco Mariano de la Luz Morales, diseñó una máquina aérea, escribiendo un folleto titulado teoría sobre una máquina aerostática; en el año de 1854. Don Mariano solicitó la colaboración al gobierno de Francia, por ser este país uno de los pioneros de la aviación, desconociéndose hasta la fecha los resultados de la misma. El 30 de enero de 1848, don José María Flores, trabajó en la construcción de un globo, que al terminarlo, fue probado. Ascendió en él, inflado con aire caliente, a la plaza de toros de aquel entonces, situado donde hoy queda la estación central de los ferrocarriles.”⁸ “En el año de 1911, don Alberto de la Riva, ayudado por el maestro carpintero Víctor Ortiz, construyó una especie de planeador. Este planeador fue sometido a dictamen de una comisión gubernativa específica, integrada por el Capitán Chiagné y el ingeniero Enrique Invernizzio, que permitió vuelos única y exclusivamente con peso muerto. Don Alberto de la Riva, al ejecutar su primer vuelo en dicho planeador, sufrió un leve accidente, pero el planeador se destrozó”.⁹

La versión oficial de la historia de la aviación guatemalteca data con el precursor guatemalteco de origen Italiano Dante Dannini, pero según la narración de Mario E. Overall en su investigación: Orígenes de la Aviación Militar guatemalteca, señala que se obvia la participación de otras instituciones y personajes que jugaron papeles

⁸ Fuerza Aérea guatemalteca, *Revista de la fuerza aérea guatemalteca, Breve historia de la aviación*, Pág. 19.

⁹ <http://aviaciondeapie.org/2010/12/05/historia-de-la-aviacion-en-guatemala-1/> Overall Mario, *Aviación en Centro América, apuntes sobre la historia de la aviación de Guatemala*, (Consultado: 5-12- 2010).



importantes. Overall relata que “Los primeros vuelos efectuados en Guatemala, fueron en el año de 1912, cuando la Secretaría de Fomento celebra un contrato para una semana de aviación, efectuada del 25 al 31 de marzo de ese año, con el señor Alfonso Farren, quien trajo al país dos aviones: un Bleriot y un Deperdussin. Estos aparatos fueron piloteados por los aviadores Paul Wyss y F. Durafour.

La primera academia de aviación se fundó el 30 de junio de 1914, en la que fue designado el mexicano Luís E. Ferro como director de la Escuela y se le autorizó comprar equipo. En esos días llegó la respuesta de la Escuela de Aviación Moisant, ubicada en Long Island, Nueva York, a la cual Ferro había solicitado ayuda, quienes ofrecieron enviar un piloto instructor y un mecánico. También proponía la venta de dos aparatos, un Bleriot XI y Nieuport Moisant 6M con un precio de \$750 dólares, los cuales llegaron en mayo de 1914; a la vez arribaron un piloto y un mecánico, fue aquí cuando llega procedente de los Estados Unidos el piloto guatemalteco Dante Nannini, quien se ofreció para organizar la primera academia de aviación, la cual queda integrada así: Director Luís E. Ferro; Profesor y Piloto Aviador Murdin Wood, Mecánico Frank Bang y Dante Nannini quien fue asignado como instructor de vuelo.

Con los aviones Bleriot XI y Nieuport Moisant 6M se inician las clases de aviación, siendo los primeros alumnos, Delfino Sánchez Latour, José Minondo, Renato González, José Tripaluri y el Barón Ernesto De Merk. Esta Academia de Aviación se instaló al este de la ciudad del Barón Ernesto De Merk. Esta Academia de Aviación se instaló al este de la ciudad de Guatemala, en el llamado Campo Marte.



Los instructores de la Escuela Moisant estuvieron cuatro años en el país y se marcharon en 1918, cuando estalla la Primera Guerra Mundial. Uno de los primeros egresados de ese centro fue Jacinto Rodríguez. Al retirarse los instructores fueron reemplazados por una misión aeromilitar enviada por el gobierno francés. Cuando llegaron los franceses a Guatemala Ferro fue despedido, quien tiempo después se descubrió que no era aviador.

En cuanto a los aviones, terminaron destruidos en aparatosos accidentes, el primero de ellos el Nieupor Moisant 6M y poco después el Bleriot XI, al caer en inmediaciones del aeródromo del Campo de Marte”.¹⁰

En 1929, durante el gobierno de Lázaro Chacón, se creó la Dirección General de Aeronáutica Civil, como una dependencia del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas por medio del Decreto Gubernativo 1032.

“El 7 de agosto de ese mismo año se iniciaron los vuelos comerciales y se autorizó a la compañía Pickwick Airways Inc. para operar en Guatemala, México y Estados Unidos. Hacía tres vuelos semanales que transportaba pasajeros como correo. Posteriormente pero en el mismo año se celebró un contrato con la compañía Pan American Airways Inc., Mexicana de Aviación Sociedad Anónima por la misma ruta.

La Segunda Guerra Mundial motivó el asentamiento de una base aérea en la Aurora y con ello la construcción de una pista pavimentada. El control directo por parte del

¹⁰ Ibid.



Estado para dar seguridad y protección a la propiedad sobre las aeronaves en Guatemala, se registró el 8 de agosto 1956 en el libro I del Registro de Aeronaves Civiles Privadas de la Dirección General de Aeronáutica Civil, con la primera inscripción de la aeronave Matrícula TG CIM TEM GE, - CE I, del propietario David Narry Thomas de nacionalidad norteamericana, era una nave Champion Aircraft".¹¹

2.4.1. Circulación aérea

Al igual que existe una reglamentación para la circulación por superficie terrestre, marítima o fluvial, se halla una normativa especial para la circulación de aeronaves que se trasladan por el aire de un punto a otro de la extensión de la tierra; el conjunto de estas reglas constituyen lo que se entiende como policía de circulación aérea, cuyo fin es mantener el orden y la seguridad de esta actividad. En razón a tal fundamentación de dictar disposiciones sobre la materia en el orden interno; ahora bien, dado el carácter internacional de la circulación aérea, estas disposiciones por una parte, deben ser uniformes con las de otros Estados y aplicables sin discriminación alguna, salvo a las aeronaves militares, en relación con la nacionalidad de la aeronave; y de otra, facilitar la circulación mediante la prestación de ayudas a la navegación y la coordinación y armonización de sus servicios con los del extranjero, de acuerdo a las normas establecidas en los anexos del Convenio de Chicago de 1944.

Se concilia, por tanto, el principio de la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, con el carácter internacional de la navegación aérea, de tal manera que si bien la

¹¹ Fuerza Aérea guatemalteca, Revista de la fuerza aérea guatemalteca. Pág. 26.



circulación de aeronaves por dicho espacio está sometida a la autorización del Estado soberano, éste, por medio de convenios internacionales o acuerdos bilaterales, admite como regla general y, salvo raras excepciones zonas prohibidas o restringidas, supuestos de guerra o catastróficos la libertad del sobrevuelo.

En concreto, la Policía de la Circulación Aérea se suele articular por los Estados en una reglamentación especial que reproduce ordinariamente el contenido de los anexos al Convenio de Chicago de 1944, en particular en los anexos 2 y 4 sobre las cartas aeronáuticas y 11 sobre los servicios de tránsito aéreo, al determinar las generales condicionan que se han de ejecutar los vuelos, prescripciones relativas a su preparación, itinerarios a seguir y aeródromos a utilizar o particulares como los vuelos de acrobacia, exhibiciones aéreas vuelos de helicópteros o ultraligeros.

En Guatemala la legislación remite a la Ley de Aviación Civil y su reglamento, en el cual traza todos los lineamientos que el personal y las aeronaves deben seguir para poder circular de forma libre en el espacio aéreo guatemalteco. Dicha ley hace énfasis que el despegue, la circulación y el aterrizaje de aeronaves es libre en el territorio guatemalteco, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre, en cuanto no fueren limitados por la legislación vigente y efectúen los pagos que correspondientes a no fueren limitados por la legislación vigente y efectúen los pagos que corresponden a servicios que se le presten.

El Estado guatemalteco en su cuerpo legal correspondiente a la aeronavegación considera que una aeronave circula en el espacio aéreo guatemalteco, desde que se



encuentra en vuelo, en el momento en que inicia los desplazamientos propios de la operación aeronáutica que va a efectuar, hasta que se detiene, dando por finalizada dicha operación.

El Estado guatemalteco a través de su representante, la Dirección General de Aeronáutica Civil Guatemalteca, ley y su reglamento dispone que para la libre circulación en el espacio aéreo guatemalteco toda aeronave en vuelo debe exhibir en su exterior los distintivos visibles de su nacionalidad y matrícula; dichos distintivos van de acuerdo a su nacionalidad, registro y matrícula, ya que sin ello viola las prescripciones relativas a la circulación aérea; y, si una aeronave extranjera ingresa al territorio guatemalteco sin autorización alguna o hubiese violado prescripciones relativas a la circulación aérea, deberá ser obligada a aterrizar y podrá ser detenida.

Para tales efectos, las autoridades competentes harán uso de todos los medios admitidos en el derecho internacional, teniendo cuidado de no poner en peligro la vida de los ocupantes de la aeronave ni la seguridad de ésta, sin perjuicio de los derechos y obligaciones otorgados por la Carta de las Naciones Unidas.

También podrá ser obligada a aterrizar y podrá ser detenida la aeronave privada extranjera que sobrevuela territorio guatemalteco, cuando la autoridad tenga motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del Convenio de Chicago de 1944 y otros convenios en los cuales la República de Guatemala sea parte; así mismo, la Dirección General de Aeronáutica Civil puede dar a dicha aeronave toda otra instrucción necesaria para poner fin al acto



de violación ocurrido. La circulación de aeronaves extranjeras dentro del territorio guatemalteco sólo puede ser efectuada en las condiciones, rutas y aerovías establecidas con la autorización correspondiente.

2.4.2. Navegación aérea

“La navegación aérea es el conjunto de técnicas y procedimientos que permiten conducir eficientemente una aeronave a su lugar de destino, asegurando la integridad de los tripulantes y pasajeros y de los que están en tierra. La navegación aérea se basa en la observación del cielo y el terreno y en los datos aportados por los instrumentos de vuelo; “es la que efectúan, atravesando el espacio y sin contacto en el suelo, los aeroplanos, hidroaviones, globos, zeppelines y cualquier otro medio o aparato que se sustenten en el aire o lo crucen, para transporte de personas o cosas, no como mero proyectil o pasatiempo. La síntesis de este movimiento aéreo en la historia de su reciente y portentoso progreso se efectúan en la expresión neológica, y de mayor porvenir, que es aeronavegación”.¹²

2.4.3. Sistemas de navegación aérea

Por cerca de 600 años, los humanos han estado desarrollando ingeniosos modos de navegación a destinos remotos. Una técnica fundamental desarrollada por los antiguos polinesios y marinos es el uso de la medida angular de las estrellas. Con el desarrollo de la transmisión radial, surgieron otras clases de ayudas a la navegación.

¹² Cabanellas, Guillermo, diccionario enciclopédico de derecho usual. Pág. 522.



Originalmente estos fueron transmisores emplazados en tierra, incluyendo radiofaros, VOR's, Loran, y Omega. Con las tecnologías de los satélites artificiales, formas de navegación más precisas eran posibles. Esto fue realizado en 1960 cuando el sistema de navegación por satélite de la marina de los Estados Unidos de Norte América, conocido como Transit, llegó a ser el primer sistema de navegación mundial basado en satélites.

Con la experiencia adquirida a comienzos de 1970 se inició el desarrollo de un sistema de navegación satelital superior a los ya desarrollados, este fue el Sistema de Posicionamiento Global (GPS).

2.4.4. Clases de naves aéreas permitidas para circular en el espacio aéreo guatemalteco

En el Artículo 40 de la Ley de Aviación Civil guatemalteca clasifica a las aeronaves en: "aeronaves de Estado y aeronaves civiles.

- a) Aeronaves de Estado: Las aeronaves que pertenecen al Ejército de Guatemala o a ejércitos extranjeros.
- b) Aeronaves Civiles: Todas aquellas que no se encuentran contempladas en el ámbito militar. Éstas se clasificarán de acuerdo a su uso en: Aeronaves Comerciales: Las utilizadas para el transporte remunerado de pasajeros, carga y correo. Aeronaves de Aviación General: Las utilizadas en cualquier otra actividad".

La clasificación anterior tiene como fin la identificación de la aeronave, en virtud de la



aviación militar abarca vuelos con fines bélicos de defensa, ataque, vigilancia, rescate y control del espacio aéreo; mientras que la aviación civil tiene fines privados comerciales o industriales, para el transporte de personas o mercancías.

2.5. Condición jurídica del espacio aéreo con relación al territorio

Entrando ya de lleno en el examen minucioso y concienzudo de la realización en la práctica del afán humano de volar y por lo tanto, de la realidad del dominio ejercido por el hombre respecto del espacio aéreo, y como preliminar para el claro conocimiento, adecuada inteligencia y recto juicio de que serviros con ocasión de los varios y notables problemas de orden jurídico a que debemos referirnos, estudiemos siquiera sea someramente la relación existente entre el espacio aéreo y el territorio. Conociendo la condición o estado que se encuentra la porción de espacio aéreo existente y correspondiente a un territorio cualquiera, en su relación con este territorio sobre el que se extiende.

Por algunos tratadistas se quiere establecer un paralelismo jurídico entre el espacio aéreo y el agua del mar, ya sea asimilándolo en un todo a las aguas territoriales, ya sea estableciendo la propia división que en los mares en territoriales y libres, mediante la determinación de una zona aérea más cercana a la tierra desde cuya altura el espacio debe cesar de ser territorial.



2.6. Principio romano de territorialidad

La moderna concepción germánica sobre dominio del espacio atmosférico y sus aplicaciones prácticas en el derecho privado. La transformación honda e interesante de las leyes y jurisprudencia modernas y el paso del concepto absoluto del dominio exclusivo correspondiente a la interpretación de la doctrina romana al concepto de la comunidad y libertad relativas, surge clara y evidente, ya sea de la comparación del texto de las, leyes antiguas con las disposiciones contenidas en las modernas legislaciones, ya del contraste que dentro de un Estado en que se dé la vigencia del patrón antiguo, ofrecen las leyes generales con los preceptos que sucesiva y aisladamente se estatuyen en las novísimas normas legislativas y con la tendencia amplia y liberal de las sentencia de la jurisprudencia.

La fórmula de las leyes antiguas, la inspiraba aquella doctrina que sostenía que el derecho exclusivo sobre el espacio aéreo competía en modo ilimitado al propietario del suelo correspondiente, de igual manera que su derecho es también sin limitación sobre el subsuelo. Hoy se considera como una idea romántica, como una exaltación impropia de los presentes tiempos de progreso y de adelantos industriales y científicos, el principio en virtud del cual se admitía que el propietario de un terreno pudiera extender su dominio, y sus derechos reales y de propiedad, hasta una altura o profundidad a las que no podía llegar y en las que no le era dable hacer efectivos sus derechos.

Pero para llegar a este resultado, la lucha ha sido intensa y el antiguo principio ha reñido siempre con las nuevas orientaciones de cada país y cada tiempo; véanse la



antigua contradicción de la tesis romana, quod supra id solum intercedit liberum esse debet, Instituta, Digesto, y aquella de la glosa Qui dominus est soli, dominus est coeli et inferorum, cino depistoya, pompinius, paulus; queriendo probar por referencias a la sagrada Escritura Moisés, libro II, capítulo II salmo 113 que el aire escapa a toda dominación humana; aquellas de Samuel Stryck 1640-1700, atribuyendo al Príncipe un poder absoluto sobre el aire; aquellas de Putter 1775-1807, demandando del Emperador Alemán que creara un monopolio sobre los globos aerostáticos o que cada Estado federativo los sometiera a un régimen particular.

Se anota además, la parte de las Memorias del Marques de Argenson, manifestando que “teme que la guarda de los tesoros, el honor de las esposas y de las hijas no está suficientemente guardado para establecer la navegación por el aire y poder cortar las alas a los desvergonzados y bandidos”.¹³

¹³ De Voyer d' Argenson, Marc-René, *Notes de René d'Argenson*, Lieutenant général de Police; intéressantes pour l'histoire des mœurs et, Pag. 143.

CAPÍTULO III



3. Origen del derecho de la navegación espacial y aeronáutica

El derecho de la navegación tiene raíces anglosajonas, el derecho aeronáutico tiene raíces romano - germánicas continentales, el primero es un derecho casuista y el segundo regula la generalidad. Desde fin del siglo XVIII a comienzo del siglo XX el hombre recién se eleva con aparatos más livianos que el aire. No había regulación jurídica, la primera regulación era una ordenanza de París que prohibía el ascenso sin autorización en época de cosecha. La cuna del derecho aeronáutico es la internacionalidad. Tratado de Versalles, es un conjunto de principios y de normas tanto internas como internacional que da solución a los conflictos que genera la actividad. La norma no debe ir en contra de los principios. Los países que son parte del tratado, reconocen la soberanía sobre sus espacios aéreos. El primer paso fue el permiso para sobrevuelo inofensivo, aeronáutica civil, vuelo no comercial; sobrevuelo inocente tendido de líneas aéreas regulares, se realizan acuerdos internacionales. En 1944 en Chicago es donde se da forma a un intento multilateral.

3.1. Derecho espacial y aeronáutico

El Artículo 1 de la Convención de Chicago de 1944 establece el principio, “los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio. El límite convencional es de 80 kilómetros. Más allá es espacio ultraterrestre”. La característica del derecho espacial es que se



adelantó a la regulación técnica de 1969 y a la convención aeroespacial de 1967, en virtud que el satélite ruso llegó a órbita en 1957. La doctrina Argentina fue la que se impuso en doctrinas aeroespaciales, explicando por Aldo Cocca en 1954, al exponer que “el espacio es res communis humanitatis, ya que la órbita geoestacionaria se usa para telecomunicaciones, teledetecciones, investigación, etcétera”.¹⁴

Su importancia económica hace que algunos países quieran reclamar derechos aeroespaciales, la telecomunicación se realiza en una órbita geoestacionaria, esta órbita se caracteriza por que es geocíncrona con la velocidad de la tierra a 36.000 kilómetros de distancia. Para colocar un satélite en órbita es necesario que lo autorice un organismo, esta organización es la United International Telecommunications sus siglas U.I.T.; la cual utiliza el principio, primero llegado, primero servido, para llegar a esta órbita, la cual se encuentra a la altura del Ecuador, por lo tanto, estos países ubicados en esa altura quieren cobrar un impuesto por la teledetección, la aplicación y observación de los recursos naturales con los que cuenta cada país.

Dos organismos fundamentales regulan las comunicaciones. INTELSAT, es una red de satélites de comunicaciones que cubre el mundo entero. Los satélites Intelsat están situados en órbitas geoestacionarias sobre los océanos Atlántico, Pacífico e Índico. Y el INTERSPUTNIK, International Organization of Space Communications Asociación de países del bloque socialista para la utilización del sistema de telecomunicaciones, apoyado por una red de satélites instalados por la antigua Unión Soviética desde el año de 1965.

¹⁴ Aldo Armando Cocca, *Derecho espacial para la gran audiencia*. Pág. 36



3.2. Derecho de navegación

El derecho de la navegación es el conjunto de normas que regula los hechos, las instituciones y las relaciones jurídicas derivadas de la actividad navegatoria o modificada por esta. Toma institutos de otras ramas del derecho y los adapta a la ley de la Navegación por ejemplo el transporte de personas y cosas que constituyen una actividad navegatoria nacional o internacional, esta actividad de transportar la regula el Código de Comercio de Guatemala en el capítulo IV sección primera indica en su Artículo 794, contrato de transporte. Por el contrato de transporte el porteador se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otros pasajeros o mercaderías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario, además en el Artículo 795 del mismo cuerpo legal expone aplicabilidad; el que se aplica al transporte por tierra, por agua y por aire. Con lo antes expuesto se demuestra de una forma fehaciente que el derecho de navegación lo podemos encontrar en las diferentes ramas del derecho.

3.3. Concepto de derecho aeronáutico

Precisar el concepto de un conocimiento cualquiera, significa llegar a definirlo. Pero para poder aventurarse en la definición de una ciencia, es preciso antes determinar su objeto y sus caracteres, para extraer de ellos aquellos elementos constantes y permanentes que, reunidos, den una noción integral de la materia, capaz de comprender en sí todas las relaciones y conocimientos a los cuales se refiere. El derecho de aeronáutico “es aquella rama del derecho que regula la circulación aérea y los demás problemas que esta se refieren. El carácter de esta materia, relacionada



especialmente con los conflictos de orden supranacional, hace que su fuente principal sean los tratados y acuerdos internacionales”.¹⁵

El objeto del derecho aeronáutico, en sentido amplio, no es otro que el estudio y la regulación jurídica de la actividad aeronáutica en todas sus formas y manifestaciones. Ello obliga a considerar en el derecho aeronáutico instituciones que se tratan en otras ramas del derecho, pero con la limitación de la especialidad que obliga a su adecuación o transformación, y lleva también a enfrentar problemas nuevos a los cuales debe darse soluciones a menudo originales.

Así, en el derecho aeronáutico se estudian problemas de derecho interno e internacional; de derecho público y privado; de derecho constitucional, administrativo, civil, comercial, penal, laboral, procesal, espacial.

Todo ese cúmulo de problemas nacidos de la actividad aeronáutica constituye un todo orgánico amalgamado por una serie de caracteres distintivos que le confieren una fisonomía propia. El común denominador que en definitiva fija el concepto de la materia es la actividad aeronáutica.

3.4. Definición del derecho aeronáutico

Así como distintos autores no consiguen ponerse de acuerdo respecto a la exacta denominación de esta disciplina, tampoco lo hacen en lo relativo a su definición. Existen

¹⁵ Ossorio, Manuel, *Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales*, Pág. 298.



casi tantas definiciones como autores han estudiado el punto. Por razones de sistematización podemos reunir estas definiciones de acuerdo con dos tendencias.

Para una de ellas el derecho aeronáutico debe definirse tomando como concepto básico la utilización del medio aéreo. Para sus sostenedores De Juglart y Coquoz el derecho aeronáutico sería “el conjunto de normas que rigen el medio aéreo y su utilización. Dentro de esta tendencia, existen quienes consideran que estos conceptos exceden, por demasiado amplios, el contenido del derecho aeronáutico y expresan que sería el conjunto de normas que regulan la navegación aérea”.¹⁶

En realidad, las definiciones que giran alrededor del concepto básico utilización del aire son demasiado amplias, pues abarcarían problemas tales como la utilización del aire para el pasaje de cables eléctricos o para la producción de la electricidad, ajenos a la aviación, y dejarían de lado aspectos muy importantes del derecho aeronáutico, tales como la organización de la infraestructura, el régimen de propiedad de las aeronaves, los requisitos exigibles a los tripulantes, etcétera.

De acuerdo con la otra tendencia, la definición del derecho aeronáutico debe centrarse alrededor del concepto aeronave. Merece ser mencionada, por su exactitud, la siguiente definición “el derecho aeronáutico es la rama de derecho que determina, y estudia, las leyes y reglas de derecho que reglamentan la circulación y utilización de las aeronaves, así como las relaciones que ellas engendran”.¹⁷

¹⁶ De Juglart, Michel, *Traité élémentaire de droit aérien*, pág 143. Y Coquoz, Raphaë, *Le droit privé international aérien: exposé systématique et critique*, Pág. 136.

¹⁷ Lemoine, Maurice, *Traité de droit aérien*, Pág. 89.



Este concepto de Lemoine es lo suficiente amplio para abarcar todos los aspectos de nuestra ciencia. Como él mismo lo expresa, a la idea de circulación de la aeronave puede relacionarse todo lo relativo a las condiciones exigibles para que ésta pueda volar certificados, matrícula, documentación diversa, etcétera; lo referente al personal navegante brevets, licencias; al movimiento y circulación de la aeronave derecho de sobrevuelo sobre los países, reglas de partidas, aterrizaje, zonas interdictas, alturas de vuelo, etcétera; lo relacionado con la infraestructura y servicios de superficie organización de aeródromos.

A la idea de utilización de la aeronave se la puede relacionar, de acuerdo con la definición de este autor, a todo lo referente a las distintas categorías de aeronaves militares, civiles y comerciales, a los diversos destinos de éstas, transporte pacífico, bélico, turismo, comercial, al régimen de responsabilidad contractual y frente a terceros, los sistemas de seguros, lo relativo al contrato de transporte aéreo.

Se considera tan completa como la anterior la definición de Ambrosini, quien expresa que “el derecho de la aviación como lo denomina, es la rama del derecho que estudia la calificación y regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aérea ambiente o medio aéreo, vehículo o aeronave y personal especializado o gente del aire, así como todas las relaciones jurídicas públicas, privadas, nacionales o internacionales a que da lugar la mencionada actividad”.¹⁸

Esta última definición abarca todos los aspectos del derecho aeronáutico:

¹⁸ Ambrosini, Antonio, *Instituciones de derecho de la aviación*, Pág. 43.



- a) El medio, en el cual se desarrolla la actividad aviatoria (con los problemas referentes a la soberanía del aire y a la propiedad del espacio aéreo
- b) El instrumento o aparato con el cual se efectúa la actividad aérea, con todos los problemas referentes a la aeronave y su utilización.
- c) El personal navegante, estatuto del mismo, requisitos exigibles, etcétera.

También merece mención lo siguiente “el derecho aeronáutico sería el conjunto de normas de derecho público y privado de la navegación aérea dedicada al transporte de cosas y de personas, mediante la utilización de aeronaves, y las relaciones jurídicas nacidas de tal sistema”.¹⁹

3.5. Fuentes del derecho aeronáutico

“Como cualquier otra disciplina jurídica, el Derecho Aeronáutico tiene unas formas o modos de manifestarse que, según la enumeración clásica son la ley, la costumbre, la jurisprudencia y la doctrina, todas ellas inspiradas en los principios generales del Derecho.

Habida cuenta de que la doctrina no es fuente directa en la creación del Derecho, se denota en la exposición de las otras fuentes y muy especialmente en la ley (Tratado o Convenio) internacional, en razón a la importancia que ha tenido y sigue teniendo esta fuente para la formación del Derecho Aeronáutico”.²⁰ De la definición anterior expone

¹⁹ Gay De Montellá, Rafael, **Principios de derecho aeronáutico, con referencia a las legislaciones de los principales Estados de Europa y de América**, Pág. 108.

²⁰ <http://leyderecho.org/fuentes-del-derecho-aeronautico/> (consultado: 18-12-2010).



aspectos que se deben de tomar en cuenta para clasificar las fuentes del derecho aeronáutico, considerándose que el derecho aeronáutico es un derecho internacional, donde los países tienen prácticas diferentes las que se reflejan en sus leyes internas y costumbres; entre las fuentes podemos mencionar la ley, costumbre, la doctrina y la jurisprudencia.

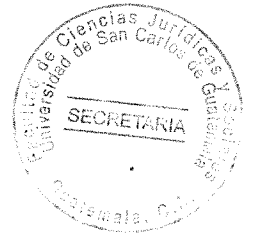
3.5.1. La ley

La ley es la fuente primera y fundamental del derecho, su preponderancia sobre todas las demás especialmente notables en el derecho civil. La ley en la teoría general del derecho puede ser tomada en dos aspectos: uno formal que se refiere a la que ha sido dictada por el poder legislativo, de acuerdo con el mecanismo constitucional y otro material o sustancial, que alude a toda norma jurídica obligatoria, cuyo contenido regula una multiplicidad de casos, emanada de autoridad competente de manera escrita.

En Guatemala se dividen en artículos, que se numeran correlativamente con números arábigos. Cada Artículo puede contener una o más normas, y a veces una norma se obtiene del texto de varios Artículos, de modo que no necesariamente un Artículo equivale a una norma.

Se dice que las leyes no son solo de carácter general, obligatorias para todos los habitantes, sino también ciertos actos de autoridad, que carecen del requisito de generalidad y que a veces se traducen en un privilegio a favor de determinada persona; también decimos que son estables porque se dictan para regir durante un lapso más o

menos largo.



3.5.2. La costumbre

Es una normativa jurídica ya definida en el Código de las Siete Partidas Castellano como derecho o fuero que no es escrito, el cual han usado los hombres largo tiempo, ayudándose de él en las cosas y en las razones por qué lo hicieron. Las normas consuetudinarias, normas jurídicas que no hay que confundir con los convencionalismos sociales ni las reglas de cortesía; tienen un origen extra Estatal, surgen en los grupos sociales cuando se puede hablar dentro de los mismos de una efectiva acomodación, generalizada y prolongada en el tiempo, a tales normas.

Para muchos autores, la opinio iuris es un requisito ineludible de la norma consuetudinaria; se quiere decir con ello que la regla consuetudinaria se practica en el convencimiento de que es derecho, de que es una norma vinculante, pues existe el deber de cumplirla.

En las sociedades modernas la costumbre, fuente independiente de derecho, es fuente subsidiaria que sólo regirá en defecto de ley aplicable. En función de la relación de la costumbre con la ley, cabe hablar de las siguientes clases de costumbres: costumbre contraria a la ley o contra legem: como quedó señalado, ha de ser rechazada su aplicación; costumbre secundum legem: aquella que se sigue de conformidad con la ley, interpretando ésta de un modo concreto. Se trata de una costumbre interpretativa que, sin ser criticable, no vincula necesariamente a los tribunales; costumbre praeter



legem o extra legem: válida por completo, regula situaciones o asuntos no contemplados por la ley, que en determinados supuestos remite de forma expresa a la determinados supuestos remite de forma expresa a la costumbre para reglar una materia concreta.

En todo caso y para que la costumbre pueda ser aplicada, es necesario que resulte probada su existencia de acuerdo con los requisitos que permiten considerarla como tal. A menudo se afirma que es escaso el valor de la costumbre como fuente del derecho aeronáutico. Sin embargo, algunos autores como Rodríguez y Jurado disienten con ella. Para esclarecer los conceptos hay que distinguir el valor de la costumbre según las distintas acepciones que en derecho puede darse a la palabra fuente.

Si se refiere a la costumbre como fuente supletoria o formal, se debe aceptar que no siempre su valor es definitivo, porque el corto lapso transcurrido desde los orígenes de la actividad aeronáutica impide, en algunos casos, conceder a la costumbre el valor de constancia necesario para suplir a otra ley expresa aunque no se haya dictado en consideración a los mismos móviles que determinan tal o cual costumbre.

Si se la considera como fuente originaria, se ha de concluir necesariamente que es una fuente primaria del derecho aeronáutico y que contribuyó, en considerable proporción, a la existencia de esta rama de las ciencias jurídicas y determinó su particularismo.

También se ha de reconocer que la extraordinaria intensidad con que se produce el



progreso de la técnica aeronáutica, que a la vez origina la costumbre, transforma el valor del factor tiempo relativo siempre hasta el punto que no resulta aventurado afirmar que medio siglo de existencia de la actividad aeronáutica equivale a varias centurias de actividad marítima por ejemplo y, en consecuencia, esa intensa actividad va dejando un sedimento de costumbres que pese al constante progreso no han variado, aunque sobre ellas existan muchas otras que nacen y desaparecen fugazmente o que se transforman paulatinamente. En ello reside precisamente el dinamismo del derecho aeronáutico, que progresa a ritmo similar al de la actividad a que sirve, cuya velocidad de realización incide en relación inversa en el tiempo necesario para afianzar una costumbre, puesto que cuanto mayor es la velocidad más posibilidad existe de que en un mismo período de tiempo se repita un mismo acto y, por consiguiente, menor es el tiempo real en su apreciación cronológica que demanda la costumbre para afianzarse.

La libertad de circulación aérea que establece el Artículo 76 de la Ley de Aviación Civil de Guatemala y 140 de su reglamento, es ya un principio general de la materia consagrado en la Convención de Chicago de 1944 como consecuencia de la costumbre, ya transformada en ley no obstante su corta duración en tiempo y gracias a su constante y reiterada repetición en ese lapso.

3.5.3. La doctrina

Intensa y relevante ha debido ser la labor de los jurisperitos para poder elaborar en pocos lapsos una nueva disciplina jurídica con verdadera jerarquía científica. La velocidad del pensamiento y la fertilidad de la imaginación no han podido ser superadas



por la máquina, por la elemental razón de que aún las máquinas más veloces que el pensamiento humano son producto de su imaginación, "lógicamente con el andar del tiempo, el valor de la costumbre como fuente supletoria irá también aumentando y se equiparará plenamente a corto plazo al que se le otorga en otras disciplinas jurídicas".²¹

Mucho antes de que la actividad aeronáutica hubiera nacido, ya el hombre pensaba en la regulación de hipotéticos problemas aeronáuticos. John menciona al autor Samuel Johnson en 1759, en su Historia de Rasselas, príncipe de Abisinia, relata el diálogo entre Rasselas, confinado en el Valle de la Felicidad, y un artífice eminente por su conocimiento de las ciencias mecánicas, que convencido de poder construir alas para volar, ofreció al príncipe construirle alas con la condición de que no le exigiera fabricar más alas para otros, y ante la respuesta de Rasselas expresándole que "todo arte había de ejercerse en pro de lo universal, le replicó el artífice: si todos los hombres fueran virtuosos yo les enseñaría a toda prisa a todos el vuelo; pero, ¿qué seguridad tendrían los buenos si los malos a su talante pudiesen invadirles desde los cielos?; contra un ejército navegando por las nubes, ni murallas, ni montañas, ni mares, podrían dar seguridad...."²² Se sentaban así, antes del nacimiento de la aviación, rudimentos filosóficos que contribuyeron a formar el concepto de lo que hoy día conocemos como poder aéreo y que en un sentido más extenso integran la política.

Hoy día, en que apenas se comienza la conquista del espacio exterior, ya los juristas se ocupan de construir las bases del derecho espacial, John Cobb Cooper fue un jurista del derecho aeronáutico espacial y asesor presidencial estadounidense, quien fue

²¹ Rodríguez Jurado, Agustín, *Teoría y práctica del derecho aeronáutico*, Pág. 89.

²² John Cobb Cooper, *El derecho de volar*, Pág. 63.

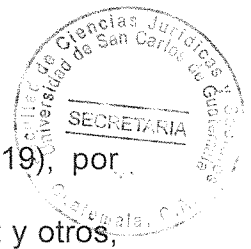


conocido como uno de los padres del derecho aeroespacial internacional.

Posiblemente en el derecho aeronáutico más que en ninguna otra especialidad, la labor doctrinal ha tenido, tiene y tendrá importancia fundamental como fuente originaria de derecho y principalmente como fuente interpretativa de la ley. Es que la movilidad y dinamismo del derecho aeronáutico crean constantemente nuevos problemas y renuevan los ya resueltos, sobre planteos que hacen necesaria la actualización de las soluciones que surgen al derecho de la aeronavegación.

La primera reunión doctrinal en derecho de aeronáutica fue de trascendencia mundial, fue la realizada por el Congreso Internacional de Aeronáutica convocada en París en 1889, donde se trataron varios temas de derecho aeronáutico, resolviéndose la necesidad de instituir patentes oficiales para ejercer la actividad aeronáutica y la creación de una comisión para estudiar la necesidad de crear una legislación especial para regular las responsabilidades emergentes de esa actividad frente a los pasajeros y a los terceros. Esa Comisión, que se denominó Comisión Permanente de Aeronáutica Civil.

La acción individual de algunos jurisconsultos en el derecho romano como Pampaloni, Jurisch, Wilhelm, Fauchille y otros de la primera época, dirigieron su atención al problema de la aeronavegación, siendo notable la trascendencia que en la elaboración del derecho aeronáutico tuvo la obra de Fauchille, especialmente su libro El dominio aéreo y el régimen jurídico de los aeróstatos y sus mociones en las reuniones del Instituto de Derecho Internacional. Es también remarcable la labor cumplida después de



1911, y antes del primer resultado positivo (la Convención de París de 1919), por Ambrosini, Anzilotti, von Bar, Brunetti, Cogliolo, Henry-Coüannier, Julliot, Ripert y otros, que en diferentes obras analizaron distintos problemas relativos a la actividad aeronáutica.

También a esa época de formación del derecho aeronáutico pertenece la fundación del Comité Jurídico Internacional de la Aviación que promovieron Delayen y D'Hooge en 1909, con el propósito principal de redactar un Código del Aire de vigor internacional, realizando a tal fin numerosas conferencias, las primeras de las cuales tuvieron lugar en París en 1911, Ginebra en 1912 y Franeft-sur-le-Mein en 1913, en que se trabajó sobre la base de un proyecto de 31 artículos que Delayen redactó en 1910. La obra se interrumpió al comenzar la primera guerra mundial, pero fue luego. En trabajos posteriores se trabajó en diferentes reuniones los conceptos generales que diferenciaban el derecho público aeronáutico, derecho fiscal aeronáutico y derecho penal aeronáutico.

Por su parte, la Asociación de Derecho Internacional (International Law Association), entidad fundada en Bruselas en 1873 con el objeto de luchar por el perfeccionamiento del derecho internacional, demostró desde las primeras épocas de la aviación su interés por las normas jurídicas que debían regir esta nueva actividad del hombre, que por su proyección internacional interesaba fundamentalmente a los fines de la institución.

Así fue como en sus reuniones celebradas en París en 1912 y en Madrid en 1913, se debatió el trascendente problema de la soberanía de los Estados sobre el espacio



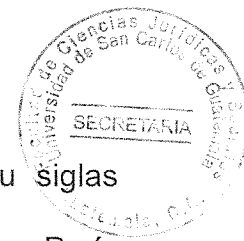
aéreo, chocando las posiciones sustentadas por Francia con la de Inglaterra, que para entonces postulaba la de la soberanía.

En la conferencia de Madrid se aprobó una declaración transnacional que reconocía el derecho de libre circulación por el espacio aéreo, dejando a salvo el derecho de los Estados a establecer las prohibiciones, restricciones y reglamentaciones a la circulación aérea que juzgaren necesarias.

Posteriormente en las conferencias de Portsmouth, La Haya, Estocolmo, Viena, Buenos Aires y otras más recientes, como la de Hamburgo, Helsinki y otras, se discutieron problemas de responsabilidad, nacionalidad, derecho penal aeronáutico y otros vinculados a la actividad aeronáutica, reeditándose el tratamiento del problema de la extensión vertical del derecho de soberanía de los Estados con motivo de los adelantos alcanzados por la técnica en la conquista del espacio exterior.

Al finalizar la primera guerra mundial se reunió en 1919, como consecuencia de algunas cláusulas del Tratado de Versalles, la Conferencia de París, en la cual se aprobó la Convención, cuyo Artículo 8 creó la Comisión Internacional de Navegación Aérea C.I.N.A., organismo que se puso bajo la dependencia de la Sociedad de las Naciones, con la misión de coordinar en su seno las distintas leyes nacionales sobre navegación aérea y de solucionar los conflictos que se suscitaban con motivo de las reglamentaciones técnicas de los anexos de la Convención.

Posiblemente la organización que más eficaz tarea cumplió en el campo doctrinal haya



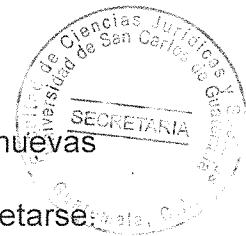
sido el Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens en su siglas C.I.T.E.J.A., que con asistencia de delegados de 28 países comenzó a trabajar en París en 1926 con el propósito de lograr una legislación internacional única sobre derecho privado aeronáutico, para lo cual se constituyeron cuatro comisiones de labor, ocupándose la primera de los distintos aspectos que conforman la naturaleza jurídica de las aeronaves; la segunda, del régimen de los transportes y arrendamiento de aeronaves; la tercera, de la responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie y seguros; y la cuarta, del personal aéreo. La intensa labor desarrollada por C.I.T.E.J.A. por medio de sus diversas comisiones, tuvo trascendental influencia en el desarrollo del derecho aeronáutico, siendo sus resultados más relevantes los obtenidos en la Convención de Varsovia de 1929, sobre unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional; las convenciones de Roma de 1933; una, sobre embargo preventivo de aeronaves, y la otra sobre responsabilidad emergente de los daños causados a terceros en tierra desde aeronaves en vuelo; Convención de Bruselas de 1938, sobre asistencia y salvataje de aeronaves en el mar y un protocolo sobre seguros para los casos tratados en la Convención de Roma. Además, al estallar la segunda guerra mundial estaba ya casi terminada la elaboración de un proyecto de convención relativo a los abordajes aéreos.

También es importante, aunque dentro de otra esfera, la tarea realizada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional, en inglés International Air Transport Association sus siglas I.A.T.A., entidad privada cuya fundación data del 25 de agosto de 1919, en reunión celebrada en La Haya, y cuyo objeto es, según sus estatutos, realizar la unidad en la explotación de líneas aéreas que se extiendan sobre territorios



de dos o más Estados, ajustándose a los preceptos de la Convención para la reglamentación de la navegación aérea internacional y a los acuerdos particulares suscritos entre los Estados interesados, ocupándose asimismo de promover el comercio aéreo en las máximas condiciones de economía y seguridad, defendiendo los intereses de las empresas de transportes aéreos, unificando los sistemas operativos, condiciones de transporte y régimen tarifario. La I.A.T.A. se gobierna por medio de una junta General, integrada por todos sus miembros activos, y un Comité Ejecutivo, cuyos miembros son elegidos por la junta, renovándose por tercios anualmente. La labor permanente y realmente efectiva de la institución se efectúa mediante cuatro comités: el económico, el jurídico, el técnico y el de tráfico. Las Condiciones Generales de Transporte, aprobadas en el denominado Acuerdo de Amberes, celebrado en 1930, constituyen una de las más positivas realizaciones de la I.A.T.A., y fueron adoptadas para la realización de sus servicios por todas las compañías que formaban parte de la Asociación. Naturalmente, por tratarse de las más importantes compañías dedicadas a los transportes aéreos las que aprobaron y adoptaron tales condiciones de transporte, las estipulaciones del Convenio de Amberes contribuyeron en gran medida a la formación del derecho aeronáutico.

Como consecuencia de la Convención de Chicago de 1944, el organismo creado por ella, la Organización de Aviación Civil Internacional O.A.C.I., originó diversos comités encargados de estudiar distintos aspectos de la actividad aeronáutica con el objeto de promover una mejor acción internacional. Entre ellos, se creó el Comité Jurídico, que retornando la labor que hasta antes de la segunda guerra mundial había realizado el C.I.T.E.J.A., en reuniones celebradas periódicamente abordó el estudio de



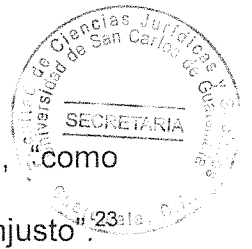
modificaciones y actualizaciones a convenciones ya suscritas y proyectos de nuevas convenciones que por diversas razones no habían llegado aún a concretarse. Actualmente, muchos de esos trabajos del Comité Jurídico de la O.A.C.I. han llegado a concretarse; tal es el caso de la Convención de Ginebra de 1948, la de Roma de 1952, el Protocolo de La Haya de 1955, el convenio complementario de Guadalajara (1961), el Protocolo de Guatemala de 1971, el Convenio de Tokio de 1963, el de La Haya de 1970, el de Montreal de 1971.

En noviembre de 1960, en ocasión de las primeras jornadas latinoamericanas de derecho aeronáutico, quedó fundada la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico en sus siglas A.L.A.D.A., que actualmente tiene a estudio un proyecto terminado de Código Aeronáutico Latinoamericano.

También dentro del panorama americano debe asignarse importancia a la tarea desarrollada por las Conferencias Regionales de Aviación Civil, que con las reuniones ya celebradas en Río de Janeiro en 1959, Montevideo en 1960 y Bogotá en 1962 ha elaborado cuerpos legales destinados especialmente a regir problemas de aviación comercial. Su continuación con las Conferencias Latinoamericanas de Aviación Civil en sus siglas C.L.A.C., que cuentan con el respaldo de Organización de Aeronáutica Civil Internacional la en sus siglas O.A.C.I., importa cumplir una meritoria labor.

3.5.4. La jurisprudencia

D'ors al traducir al español el Digesto del emperador Romano Justiniano, escrito en el



cual indica la función de iuris prudentia y en el cual expone a la jurisprudencia, "como el conocimiento de la cosas divinas y humanas y ciencia de lo justo y de lo injusto".

Pero hoy entendemos como jurisprudencia a lo que se refiere a los fallos de los tribunales judiciales. Proviene de las expresiones latinas ius (derecho) y prudentia (sabiduría). Se puede definir como el conjunto de fallos, decisiones de los tribunales sobre una materia determinada, emitidas en ocasiones de los juicios sometidos a su resolución, los cuales aun no teniendo fuerza obligatoria, se imponen por el valor persuasivo de sus razones y la autoridad del órgano del que emanen. Es un conjunto reiterado de criterios establecidos por los tribunales y en especial por la máxima instancia judicial del país.

Como señala Cueto Rúa, citando a Chamberlain según el principio de stare decisis, "una decisión deliberada y solemne de un tribunal o de un juez, dictada luego de discusión, sobre un punto de derecho planteado correctamente en un caso, y necesaria para su decisión, es una autoridad, authority o precedente obligatorio en el mismo tribunal o en otros tribunales de igual o inferior rango, en casos subsiguientes, cuando el mismo punto se vuelve a litigar; pero el grado de autoridad que corresponde a tal precedente depende necesariamente de su acuerdo con el espíritu de los tiempos, y del juicio de los tribunales subsiguientes, respecto de su corrección como una manifestación del derecho real o vigente, y la compulsión o exigencia de la doctrina es, en último análisis, de orden moral e intelectual, más que arbitraria e inflexible".²⁴

El estudio de la jurisprudencia aeronáutica, sobre todo de la francesa, demuestra el

²³ D'ors, Álvaro, **El digesto de Justiniano**, Pág. 47.

²⁴ Rúa Alvarado, Alejandro, **Fuentes del derecho**, Pág. 13.



destacado lugar que ocupó en los primeros pasos de la formación del derecho aeronáutico. Veremos al tratar los problemas planteados en torno a la condición jurídica del espacio aéreo, la influencia que han tenido las decisiones judiciales en la adopción de algunas de las soluciones propuestas por la doctrina que luego recibieron su consagración en la estructuración legislativa. Actualmente la labor jurisprudencial es de importancia decisiva en la interpretación de las soluciones adoptadas por la ley y es reconocida por toda la doctrina aeronáutica como fuente originaria, además de su función interpretativa. Así como, al tener en cuenta los usos y costumbres, algunos fallos refuerzan el sentido de soluciones normativas; del mismo modo, decisiones judiciales han originado modificaciones legislativas y otras aportan definidas corrientes de interpretación.

En algunos países este término designa la ciencia del derecho en un sentido global. Así, en Italia las facultades de derecho se denominan *facoltà de Giurisprudenza*. En el mundo hispánico, en cambio, jurisprudencia posee un significado distinto: es el criterio constante y uniforme de aplicar el derecho por parte del Tribunal Supremo.

No puede equipararse su sentido en los ordenamientos hispanoamericanos respecto al que tiene en el derecho anglosajón, donde al precedente judicial, respuesta que los tribunales hayan dado en casos análogos enjuiciados con anterioridad, le asiste verdadera fuerza de ley, y hasta superior a la ley si se considera que multitud de cuestiones no se encuentran reguladas de forma legal, dejándose al criterio del juez la auténtica creación del derecho. No tiene la jurisprudencia en el mundo hispánico carácter de fuente de derecho en el sentido técnico, pero sí una importancia decisiva.



Un abogado cuenta con una enorme probabilidad de éxito si lo que alega en favor de su cliente o representado ha sido decidido de esa misma manera en resoluciones judiciales anteriores. No cabe duda que el derecho vivo se encuentra antes en la jurisprudencia que en la ley, pues si el ordenamiento jurídico consiste en una norma jurídica abstracta y general, lo relevante en la práctica consiste en cómo se adapta, aplicando esa norma general al caso concreto.

Ocorre en numerosas oportunidades que las resoluciones constantes y uniformes emitidas por el Tribunal Supremo en un determinado sentido acaban consolidando un criterio firme que, en lenguaje jurídico, sienta jurisprudencia y a menudo modifica los propios términos en que se expresa la ley vigente. Por ejemplo, es habitual encontrar en los códigos civiles que para que una persona deba reparar el daño que ha causado a otra, ha de haber existido culpa o negligencia por su parte, es decir, descuido, ligereza, en suma. Sin embargo, la forma de asimilarse este requisito por parte de los tribunales ha llevado a considerar a la culpa como una exigencia innecesaria en la práctica: el imperativo de proteger a las víctimas, por ejemplo, de un atropello por un vehículo de motor, hizo que los tribunales desde mediados del siglo XX entendieran que lo importante es que el daño quedase reparado, mediara o no culpa del conductor, incluso aunque éste haya sido cuidadoso y precavido al conducir su automóvil.

Es fácil observar que un criterio mantenido de forma constante por la jurisprudencia de espaldas a lo que la ley determina, acaba propiciando que el propio ordenamiento jurídico se reforme y autorregule para adecuarse a la mudable y cambiante realidad de las cosas. Se dice entonces que, aunque la jurisprudencia no sea una fuente de



derecho en sentido formal, termina siéndolo en sentido material, al asignar a la ley su sentido y alcance práctico y concreto.

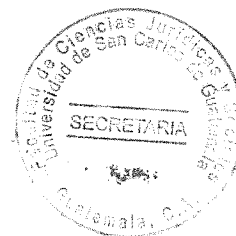
En otro orden de cosas, se denomina jurisprudencia constitucional a la que emana del tribunal constitucional o de garantías constitucionales, al que compete como finalidad básica y esencial procurar y garantizar que la Constitución, como norma suprema del ordenamiento jurídico, cumpla también una función rectora en la aplicación cotidiana del derecho. Este tribunal se erige de esta manera en intérprete supremo de la Constitución.

3.1. Derecho internacional guatemalteco

Desde sus inicios el derecho aeronáutico guatemalteco, ha sido un derecho internacional, un derecho internacional debido que desde sus inicios se ha adherido a los tratados y convenios internacionales tales como el de la Haya, Roma, Montreal, Chicago, etcétera.

Guatemala es uno de los Estados fundadores de la Organización de Aviación Civil Internacional y además el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 fue la base jurídica para el desarrollo de la Aviación Civil guatemalteca desde 1947 hasta 1963, año en el cual se crea la primera ley de Aviación Civil guatemalteca, a través del Decreto 563 del Congreso de la República, la cual sufrió cambios a través de los años los cuales son muy pocas.

CAPÍTULO IV

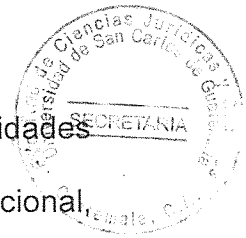


4. Delito de circulación aérea en zonas prohibidas restringidas o peligrosas

La navegación aérea, como actividad que se desarrolla en los aeródromos, aeropuertos y en el espacio aéreo guatemalteco soberanía del Estado, es objeto de una legislación nacional especial y propia que articula y organiza el desarrollo coherente de la actividad aeronáutica dentro de la sociedad guatemalteca.

La policía de la navegación aérea tiene las funciones de cuidadores de la circulación aérea, que abarcan el cumplimiento de la normativa tendente a conseguir una rápida, ordenada y segura circulación de las aeronaves, tanto en vuelo como en tierra. La Ley atribuye estas funciones a la Dirección General de Aeronáutica Civil Guatemalteca como la entidad encargada de la demarcación aérea, aeródromos y aeropuertos.

La autoridad aeronáutica, por sí o mediante concesiones, asume la organización y funcionamiento de los servicios de telecomunicaciones aeronáuticas, meteorológicas y de ayuda a la navegación. La autorización de dichos servicios, igual que la de los de aeropuerto es obligatoria y se ajusta a las condiciones y tarifas que los Reglamentos determinen, todo esto delegado por ley en el Artículo 7 de la Ley de Aeronáutica Civil guatemalteca; además la Ley de Aviación Civil decreto 93-2000 en su Artículo 26, otorga todas las facultades a la Dirección de aeronáutica Civil para que si en el caso que una Aeronave extranjera hubiese penetrado en territorio guatemalteco sin autorización o hubiese violado prescripciones relativas a la circulación aérea, deberá



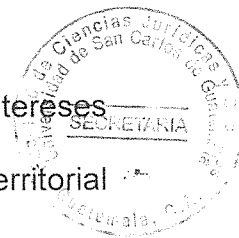
ser obligada a aterrizar y podrá ser detenida. Para tales efectos, las autoridades competentes harán uso de todos los medios admitidos en el derecho internacional, teniendo cuidado de no poner en peligro la vida de los ocupantes de la aeronave ni la seguridad de ésta, sin perjuicio de los derechos y obligaciones otorgados por la Carta de las Naciones Unidas.

También podrá ser obligada a aterrizar y podrá ser detenida la aeronave privada extranjera que sobrevuela territorio guatemalteco, cuando la autoridad de aplicación tenga motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del Convenio de Chicago de 1944 y otros convenios en los cuales la República de Guatemala sea parte.

Así mismo la Dirección General de Aeronáutica Civil puede dar a dicha aeronave toda otra instrucción necesaria para poner fin al acto de violación ocurrido.

La Ley de Aviación Civil en su Artículo 6 regula “que la Dirección General de Aeronáutica Civil, en adelante la Dirección, dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar y regular, con base en lo prescrito en la presente ley, reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias, los servicios aeroportuarios, los servicios de apoyo a la navegación aérea, los servicios de transporte aéreo, de telecomunicaciones y en general todas las actividades de aviación civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala, velando en todo momento por la defensa de los intereses nacionales”.

La Dirección General de Aeronáutica Civil vela por la defensa de los intereses nacionales y el ejército de Guatemala tiene como funcionamiento la protección territorial del Estado guatemalteco, tal y como lo indica en su ley constitutiva del ejército, Decreto número 72-90, Artículo 1 “el ejército de Guatemala es la Institución destinada a mantener la independencia, la soberanía y el honor de Guatemala, la integridad del territorio, la paz y la seguridad interior y exterior”.



Es el único e indivisible, esencialmente profesional, apolítico, obediente y no deliberante, está integrado por fuerza de tierra, aire y mar, su organización es jerárquica y se basa en los principios de disciplina y obediencia. Y en el Artículo 4 del mismo cuerpo legal, indica “para el cumplimiento de las misiones que tiene asignadas el Ejército de Guatemala, se dedicará esencialmente a su preparación, entrenamiento y funciones militares, cuando el Ejército de Guatemala debe prestar su cooperación en situaciones de emergencia o calamidad pública, El Ministerio de la Defensa Nacional destinara las medidas pertinentes de conformidad con la Ley de Orden Público, si fuere necesario”. El Artículo 15 del mismo cuerpo legal indica que “el Ministerio de la Defensa Nacional es el órgano de comunicación entre el Ejército de Guatemala y los demás organismos del Estado”.

De los Artículos anteriormente citados se puede deducir que el ejército integrado por aire tiene facultades para cualquier intervención que ponga en peligro la soberanía de Guatemala; cada incursión al territorio guatemalteco sin la debida autorización además de poner en peligro la soberanía, también infringe normas de tipo administrativo, como lo es la circulación sin la debida autorización de la Dirección de Aeronáutica Civil, toda



vez que incursiona en rutas establecidas para el tráfico aéreo, sin la autorización correspondiente, sin que la autoridad encargada del control y tráfico de aeronaves tenga conocimiento de su incursión en dichas rutas, poniendo en peligro la libre circulación aérea, actividad ilícita de transitar en una ruta establecida para aquellos que solicitan la debida autorización de recorrer el espacio aéreo guatemalteco, quebrantando las normas administrativas que en otros países también serían de índole penal. En el Artículo 127 de la Ley de Aviación Civil de Guatemala refiere que “ fuerza pública. En ejercicio de las facultades que le otorga esta ley, la Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá requerir el auxilio de la fuerza pública y ésta estará obligada a prestarla a fin de obtener la comparecencia de los presuntos infractores o la inmovilización de las aeronaves que pusieren en peligro la seguridad de la aviación, personas o cosas”. Entre otros Artículos es necesario mencionar el Artículo 7 en la literal h. “intercambiar a través de Organismos Internacionales o Direcciones Generales información concerniente a la aviación civil, para fortalecer u homogenizar sobre mecanismos de seguridad aérea.

Lo anterior se refiere a que dicha institución debe de tener comunicación con organismos del Estado y organismos internacionales, comunicación que debe realizar la Dirección General de Aeronáutica Civil guatemalteca o con el Ejército y viceversa, en caso, que una aeronave extranjera hubiere penetrado en territorio guatemalteco sin autorización; tal como lo manifiesta el Artículo 26 de la Ley de Aviación Civil de Guatemala. Dichas normas le facultan al Estado para que actúe con todo derecho de forzar a aterrizar a una aeronave que transita de forma ilícita en el territorio guatemalteco. Con ello se demuestra que la sanción no solo podría ser administrativa,



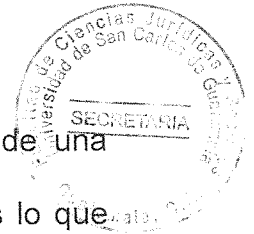
sino penal al transgresor, de acuerdo con una legislación apegada al derecho aeronáutico.

Se debe de tomar en cuenta que el Estado tiene el control social penal, cuyo fin primordial es el aseguramiento del orden social a través de las normas y principios penales, impidiendo que al derecho penal se le atribuyan ideas que no son reales y lo fuerza para que su objeto sea de protección en los principios inspiradores de sus sanciones y de sus procedimientos.

Las fuerzas armadas de un país, es uno de los elementos constituyentes del factor militar; y dada la relación que deben de mantener estas, con los otros elementos que conforman los factores del poder nacional, se obliga a que las instituciones armadas, de alguna manera, también jueguen un papel político dentro del contexto democrático, lo cual, a la larga permitirá, no solo mantener un equilibrio, sino, de alguna forma evitará el uso innecesario de la fuerza de las armas, si no es estrictamente obligatorio y en defensa de los respectivos interés y objetivos nacionales, el sostenimiento de la democracia y el mantenimiento de la institucionalidad del Estado.

Según se establece en el derecho internacional, un Estado soberano debe poseer algunas características para ser reconocido como tal, entre ellas además del territorio, su independencia y población revisten singular importancia.

La autosuficiencia para poder legislar, que no es legislar si dicho Estado no tiene la capacidad de hacer o forzar a que sus leyes se cumplan. Entre ellas la capacidad de



autodefensa en contra de una amenaza, insurgencia interna que foránea o de una insurgencia que trate de romper el orden constitucional e institucional, que es lo que constituye la base fundamental de una verdadera democracia. Dentro del concepto de estabilidad nacional, el factor militar no solo debe poseer el mismo peso específico, sino que debe desarrollarse en la misma proporción que los otros factores del poder nacional político, económico y social, esto con la finalidad de que se permita un balance o equilibrio que genere una armoniosa estabilidad sobre la que se asienten las bases sólidas para el logro de todos los fines y objetivos nacionales, ya sean, estos permanentes o transitorios, que permitan el una democracia y que garanticen el bienestar de la población. La defensa de un país y de sus intereses, corresponde a las fuerzas armadas, las que en cumplimiento a mandatos constitucionales y en beneficio de las institucionalidad del Estado.

Con título delito de circulación aérea en zonas prohibidas restringidas o peligrosas, se pretende realizar un estudio doctrinario de ciertos actos ilícitos que atentan con la libre circulación aérea, tema de suma importancia en virtud que no solo se atenta con la libre y ordenada circulación aérea, vulnerando con ello el bien jurídico tutelado la seguridad colectiva además pone en riesgo el patrimonio y la vida de los pobladores que se encuentran en tierra del territorio nacional guatemalteco.

La circulación clandestina y sin previo aviso de una aeronave constituye un delito penal aeronáutico, mismo que no lo contempla el Código Penal guatemalteco u otras leyes nacionales, como lo son Ley Contra la Delincuencia Organizada, Decreto número 21-2006, Ley Contra la Defraudación y el Contrabando Aduanero, Decreto número 58-90 y

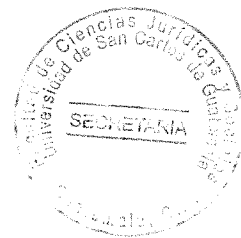


Ley Contra la Narcoactividad, Decreto número 48-92, las cuales solo mencionan el comiso del vehículo o aeronave y la sanción correspondiente al piloto de la misma.

Si bien es cierto que la Ley de Aviación Civil guatemalteca multa con 5,000.01 a 10,000.00 derechos especiales de giro, al piloto por volar sobre zonas prohibidas o restringidas y desobedecer las órdenes que reciba con respecto al tránsito aéreo, de 20,000.01 a 25,000.00 derechos especiales de giro por no seguir las rutas aéreas y no aterrizar en los aeropuertos de acuerdo con lo fijado en el permiso de operación y plan de vuelo y realizar operaciones de transporte aéreo sin contar con la autorización respectiva. Estas multas son ridículas toda vez que la acción es tan compleja, la cual lleva implícito un dolo y un acto antijurídico, pues en otros países latinoamericanos como los son Argentina, Uruguay, Chile, Venezuela, Ecuador, Bolivia, México, El Salvador, países desarrollados en el tema penal aeronáutico, lo han incorporado en su legislación como un delito penado con prisión de uno a seis años dependiendo la gravedad del hecho y otros hasta veinticinco años, pues han comprendido que pone en peligro la seguridad de Estado.

Para poder entender, lo complejo del delito, se debe comprender sus elementos, y saberlo definir, con ello se dará la importancia que le corresponde dentro de la legislación penal guatemalteca.

Por lo que se inicia definiendo que la zona prohibida. Esta es un "espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o sobre las aguas jurisdiccionales del Estado



dentro del cual se está prohibido el vuelo de aeronaves”.²⁵

Estas zonas son especificadas por cada Estado según sus necesidades, por lo general son de uso militar.

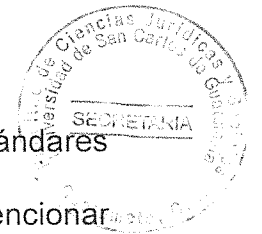
La zona restringida, es “espacio un aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o sobre las aguas jurisdiccionales del Estado dentro del cual se está prohibido el vuelo de aeronaves de acuerdo condiciones específicas”.²⁶ Siendo esta una área o zona en la cual el vuelo de una aeronave es sujeto a restricciones. Se puede dar como ejemplo el aeropuerto que es un aeródromo de uso público, el cual según lo regulado en el Artículo 29 de la Ley de Aviación Civil está compuesto con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su rampa, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migración y otros complementarios. Las áreas que lo conforman son inembargables, inalienables e imprescriptibles y las áreas circundantes son zonas de dominio restringido.

La zona peligrosa, es un “espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves”.²⁷ Estas zonas por lo general son zonas accidentadas donde el vuelo se dificulta, por las condiciones del territorio, clima y espacio.

²⁵ Instituto Nicaraguense de Aeronautica Civil, **Diccionario Aeronáutico INAC**, www.inac.gob.ni (consultado 15-12-10).

²⁶ *ibíd.*

²⁷ *ibíd.*



Las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas, se regulan conforme los estándares generales de espacio, aerovías y alturas aéreas internacionales; se pueden mencionar entre ellas, el espacio aéreo con servicio de asesoramiento, el cual consiste en un espacio aéreo de dimensiones definidas, o ruta designada, dentro de los cuales se proporciona servicio de asesoramiento de tránsito aéreo. El espacio aéreo controlado, espacio aéreo designado, dentro del cual una aeronave puede ser o estar sujeta al control de tráfico aéreo. espacio aéreo navegable, espacio aéreo en o sobre las alturas mínimas de vuelo reglamentadas por estas regulaciones y alturas mínimas de vuelo reglamentadas en las cartas de navegación autorizadas, incluyendo el espacio aéreo requerido para un despegue y aterrizaje seguro.

De las tres definiciones antes expuestas se puede desarrollar que el delito de circulación en zonas prohibidas restringidas o peligrosas es complejo pues encierra cuatro tipos conceptos, la primera es el espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio dentro del cual es prohibido el vuelo, el segundo donde se prohíbe volar las aeronaves de acuerdo las condiciones específicas, el área definida en la que pueden desplegarse actividades peligrosas para el vuelo y por último la aerovía, que es el área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor y equipada con radioayudas para la navegación.

Las aéreas antes descritas se regulan conforme los estándares internacionales de vuelo, por ejemplo la altitud mínima aérea que se usa en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos, cuya abreviatura es IMC, la cual permite conservar un margen vertical mínimo de 300 metros, o en determinados terrenos montañosos de 600 metros,

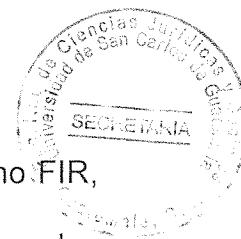
por encima de todos los obstáculos situados en el área especificada.



También se puede mencionar la altitud / altura de franqueamiento de obstáculos, cuya abreviatura es OCA / H, es la altitud más baja o altura más baja, por encima de la de la elevación de un aeródromo, la cual es utilizada para respetar los criterios para la elevación de un aeródromo, la cual es utilizada para respetar a los correspondientes criterios de franqueamiento de obstáculos.

El área meteorológica de vuelo por instrumentos como la altitud / altura de franqueamiento de obstáculos, son aéreas de conocimiento general internacional aéreo, pues todo piloto debe de conocer de dichas aéreas para un vuelo seguro. Pero existen otro tipo de aéreas en las cuales interviene el Estado a través de su órgano fiscalizador aéreo, como lo es el área de control, este es un espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno; podemos mencionar también el área de control terminal, que es el área establecida generalmente en la confluencia de rutas especificadas que se han designado para canalizar la corriente del tránsito según sea necesario para proporcionar servicio de tránsito aéreo, o en su abreviatura ATS, en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales.

Aunado a lo anterior existe el servicio de control del tráfico aéreo, también conocido por sus siglas en inglés ATC, Air Traffic Control, se presta por los países firmantes del tratado de Chicago que dieron origen a la creación de la OACI/ICAO, la Organización de la Aviación Civil Internacional, en los términos especificados por las normas de esta organización internacional.



El espacio aéreo se divide en regiones de información de vuelo, conocidas como FIR, Flight Information Region, y cada país se hace responsable del servicio en las comprendidas en su área de responsabilidad. En muchos casos esta área de responsabilidad excede las aguas territoriales de un país a fin de que el espacio aéreo comprendido sobre las aguas internacionales sea provisto de un servicio de información.

El espacio aéreo en el que se presta el servicio de control aéreo se llama espacio aéreo controlado. La unidad encargada de entregar el servicio de control al tráfico aéreo en estas áreas recibe el nombre de centro de control de área. Debido al amplio espacio aéreo que manejan, están divididos en sectores de control, cada uno responsable de una parte del espacio total a su cargo. Cuando un avión está a punto de salir de un sector es traspasado al siguiente sector en forma sucesiva, hasta el aterrizaje en su destino. Actualmente, la mayor parte de las rutas aéreas están cubiertas por radares, lo que permite hacer un seguimiento permanente a los vuelos.

En las regiones de información de vuelo se encuentran las áreas terminales de los aeropuertos importantes y entre ellas discurren las aerovías, pasillos por los que circulan las aeronaves. Otros elementos son las áreas prohibidas, restringidas o peligrosas que son zonas donde el vuelo de aeronaves se ve restringido en diferentes medidas y por causas diversas. Las normas que regulan la circulación aérea en el espacio aéreo controlado se recogen en el Reglamento de Circulación Aérea.

El servicio de control del tráfico aéreo, opera bajo la responsabilidad de los



controladores aéreos, conocidos con las siglas ATC, sigla que en inglés significa Air Traffic Controller, es la persona encargada profesionalmente de dirigir el tránsito de aeronaves en el espacio aéreo y en los aeropuertos, de modo seguro, ordenado y rápido, autorizando a los pilotos con instrucciones e información necesarias, dentro del espacio aéreo de su jurisdicción, con el objeto de prevenir colisiones, principalmente entre aeronaves y obstáculos en el área de maniobras. Es el responsable más importante del control de tránsito aéreo.

Su labor es complicada, debido al denso tránsito de aviones, a los posibles cambios meteorológicos y otros imprevistos. Los controladores de tránsito aéreo se seleccionan entre personas con gran percepción y proyección espacial, recibiendo, a su vez, un intensivo entrenamiento, tanto en simuladores de torre de control, control de aproximación, control de área y radar, como también como pilotos, en simuladores de vuelo, para profundizar sus conocimientos de vuelo por instrumentos, en los cursos básico e intermedio, de control de tránsito aéreo.

Para mantener la seguridad en cuanto a separación entre aeronaves, los controladores aéreos aplican normas dispuestas y recomendaciones entregadas por la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, Federal Aviation Administration, FAA, y demás autoridades aeronáuticas de cada país.

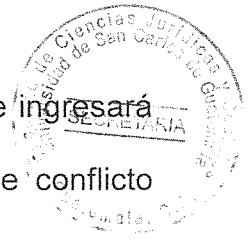
El controlador de turno, es responsable de las aeronaves que vuelan en un área tridimensional del espacio aéreo conocido como área de control, área de control terminal, aerovía, etcétera. Cada controlador ha de coordinarse con los controladores

de sectores adyacentes para planificar las condiciones en que una aeronave ingresará en su área de responsabilidad, entregando dicho vuelo sin ningún tipo de conflicto respecto de otro tránsito, condición meteorológica, posición geográfica de altitud o nivel de vuelo, siendo esto válido, tanto para vuelos nacionales como altitud tanto para vuelos nacionales como internacionales.

Los controladores trabajan en los centros de control de área, ACC, en la torre de control, TWR o la oficina de control de aproximación, APP, donde disponen de varios sistemas electrónicos y de computación, que les ayudan en el control y gestión del tráfico, como el radar, RDR, radio detection and ranging, que es un instrumento emisor/receptor de ondas de altísima frecuencia, el cual detecta los objetos que vuelan dentro de su espacio aéreo y a través de programas computacionales, los presenta en las Pantallas radar, que les facilitan la gestión y progreso de los vuelos en sus posiciones de control.

Existen otros programas de asistencia, como los que ajustan las pistas disponibles, tanto para despegue como aterrizaje de aviones y el orden en que los vuelos han de despegar y aterrizar para optimizar el número de vuelos controlables.

Normalmente, el grupo de la torre de control se forma de una gran cantidad de individuos, especializados en una tarea concreta; por ejemplo, el encargado del radar, el controlador de pistas de aterrizaje y despegue, local control, el controlador encargado de entregar autorizaciones a las aeronaves que salen bajo reglas de vuelo por



instrumentos, Clearance Delivery, el controlador encargado de autorizaciones en calles de rodaje, TWY y plataforma, Ground Control o el supervisor general.



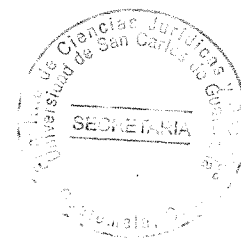
El poner en peligro la circulación libre de las aeronaves que transitan de una forma ordenada, segura y legal en el espacio aéreo guatemalteco, en las aerovías establecidas; los vuelos aéreos que ponen en peligro el patrimonio, seguridad, integridad física y vida de los pobladores guatemaltecos que se encuentran en tierra, deben de ser penalizados de forma severa.

Las legislaciones internacionales a través de sus órganos han establecido las normas sobre las cuales debe una aeronave circular de una forma segura, asimismo de dicha circulación se establece que una aeronave debe de despegar y aterrizar de un lugar establecido y autorizado por el órgano competente, en el caso de Guatemala por la Dirección General de Aeronáutica Civil guatemalteca; quien es el ente encargado de velar por la seguridad y protección al vuelo.

4.1. Delitos que se tipifican en Guatemala con respecto a la navegación aérea

La legislación penal guatemalteca regula algunos delitos que protegen a la aeronave para la libre navegación aérea, entre ellos se encuentra, 1. atentado contra la seguridad de los transportes marítimos, fluviales o aéreos, 2. desastre marítimo fluvial o aéreo, 3. piratería aérea y por ultimo desastres culposos. Estos delitos se encuentran incluidos en el Código Penal dentro del título séptimo, intitulado los delitos contra la seguridad colectiva y en el capítulo dos, los describe como delitos contra los medios de

comunicación, transporte y otros servicios públicos.

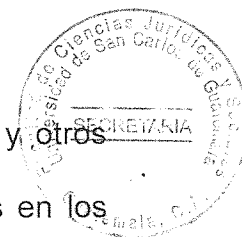


4.1.1. Bien jurídico tutelado

El bien jurídico tutelado es la seguridad colectiva, el elemento material se realiza cuando la aeronave circula en una zona prohibida restringida o peligrosa, este acto por su naturaleza causa daño al servicio aeronáutico y produce la interrupción a la libre circulación del tránsito aéreo; el elemento interno es la voluntad de que con el sujeto activo realiza la actividad prohibida y delictuosa, produciendo un daño al servicio de la libre y segura circulación aérea.

El delito de circulación aérea en zona prohibidas restringidas o peligrosas debería de ser incluido en el ordenamiento adjetivo penal, dentro de los delitos de medios de comunicación transporte y otros servicios públicos; en el sentido que debe de existir un delito que defina de una forma concreta y clara el delito de circulación aérea en zonas prohibidas restringidas o peligrosas.

En el Código Penal actual se encuentra en forma general el delito de atentado contra la seguridad de los transportes marítimos, fluviales o aéreos, regulado en el Artículo 290 del Código Penal guatemalteco en donde indica, quien pusiere en peligro embarcación o aeronave, propia o ajena o practicare cualquier acto tendiente a impedir o dificultar la navegación marítima, fluvial o aérea, será sancionado con prisión de 2 a 5 años.



El capítulo dos de los delitos contra los medios de comunicación, transporte y otros servicios públicos, en particular a lo que se refiere a los delitos comprendidos en los Artículos 288 al y 300, tiene como antecedente el Código Penal de 1973.

Los delitos que se encuentran regulados en el Código Penal son claros en determinar que el bien jurídico tutelado afectado es la seguridad colectiva, dejando fuera los delitos producidos de la actividad aérea, tal y como lo indica el Artículo 300 del Código Penal, el cual argumenta, que las disposiciones contenidas en el artículo anterior, se aplicarán a quien cometiere piratería Contra aeronaves o contra personas que en ellas se encuentren; dejando un vacío legal pues no profundiza en los delitos propios de la aeronavegación, e incluso los incorpora como los atentados contra aeronaves en vuelo u otras instalaciones, que a primera vista parecieran tener cierta relación con el delito de piratería.

El bien jurídico protegido en estos delitos es la seguridad colectiva, pues los atentados contra los medios de transporte y de comunicación, pone en peligro la seguridad de las personas que usualmente emplean estos medios, así como también el de las cosas. En esencia la tutela penal de las figuras delictivas en el capítulo dos, de los delitos contra los medios de comunicación, transporte y otros servicios públicos, no reside en la protección del transporte o de la comunicación en sí mismos, como bienes valiosos, sino que se protegen conductas atentatorias de todos esos intereses en juego durante el transporte o la comunicación por las que, se coloca en situación peligrosa a un indeterminado grupo de personas o bienes.



No se trata de un delito de daño efectivo para la seguridad común, sino de peligro abstracto para ella emergente, a su vez del peligro de esa especie que corre el medio de navegación, y que debe comprobarse en cada caso, pero debe ser concreto en cada caso. En este sentido, se observa en primer término que el capítulo antes referido sanciona los atentados contra los medios de transporte terrestre, marítimo o aéreo, dirigido a proteger la navegación aérea o acuática, como el transporte que circula por carretera, vía férrea, o por debajo de ella, o el sostenido por alambres y con dirección previamente trazada, pues tales actuaciones ponen en peligro la seguridad de las personas que utilizan este transporte destinado a prestar un servicio público.

De igual forma, la tutela penal interrupción o entorpecimiento de comunicaciones establecido en el Artículo 295 del Código Penal recae sobre la seguridad colectiva, ya que la ejecución de tales actos pone en peligro la regularidad de las comunicaciones telefónicas, telegráficas o inalámbricas impidiendo de esta manera que la población pueda ser notificada de inminentes peligros, tales como el peligro de desastres naturales u otros.

En el caso de atentado contra la seguridad de los transportes marítimos, fluviales o aéreos, desastres culposos, atentado contra la seguridad de servicios de utilidad pública, interrupción o entorpecimiento de comunicaciones, inutilización y entorpecimiento de defensas, abandono de servicio de transporte y desastre ferroviario, el bien jurídico al igual que los anteriores delitos recae sobre la seguridad de un número indeterminado de personas, que específicamente están expuestas al peligro o a la lesión por la ejecución de tales desastres. Así mismo penaliza al funcionario que incurra

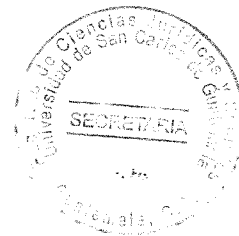
en su incumplimiento de deberes, en el funcionamiento de los transportes, terrestres, aéreo o acuático, surgiendo aquí un trato penal diferente respecto a los delitos que hacen peligrare la seguridad pública, en relación a los que tan solo estorban o entorpecen la normal función de los vehículos que nos ocupan; ley específica que tipifica actividades delictuosas que no crean una situación de peligro común. Si se crea el peligro común, el ilícito encuadra en las disposiciones anteriores, severamente penadas.

4.1.2. Atentado contra la seguridad de los transportes marítimos, fluviales o aéreos

Tipo objetivo; Artículo 290, del Código Penal guatemalteco expresa, “atentado contra la seguridad de los transportes marítimos, fluviales o aéreos, quien pusiere en peligro embarcación o aeronave, propia o ajena, o practicare cualquier acto tendiente a impedir o dificultar la navegación marítima, fluvial o aérea, será sancionado con prisión de 2 a 5 años”.

Sujeto activo; es cualquier persona, siendo un delito común, mientras que el sujeto pasivo, es la sociedad en general.

El verbo es pusiere en peligro embarcación o aeronave, lo que indica el riesgo a la nave y su seguridad a la libre navegación. El delito puede darse por cualquier persona sin algún tipo de sentimiento humano se aprovecha de esta actividad para su enriquecimiento ilícito personal.



4.1.3. Desastre marítimo, fluvial o aéreo

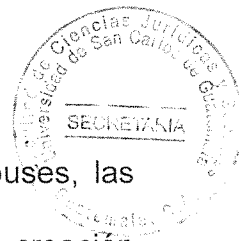
Tipo objetivo; Artículo 291, Código Penal guatemalteco enuncia, “si de los hechos a que se refiere el artículo anterior, resultare naufragio o varamiento de embarcación, o la caída o destrucción de aeronave, el responsable será sancionado con prisión de cuatro a doce años”.

Sujeto activo; es cualquier persona, siendo un delito común, mientras que el sujeto pasivo, es la sociedad en general.

El verbo es impidiere o perturbare, es decir, realizar cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de los medios de transporte terrestre, marítimo o aéreo la seguridad es la incolumidad de ellos y la regularidad es la continuidad normal de los servicios, de transporte, que evidentemente se ha identificado en otros países como de una naturaleza pública, La exoneración de esta responsabilidad, total o parcialmente, solo se dará en los casos en los que se pueda probar que existió negligencia o una acción u omisión no debida en el pasajero que fue víctima del accidente; aunque para efectos de nuestra legislación sea indiferente, si son destinadas al transporte de personas, mercaderías, sea de carácter comercial o de naturaleza deportiva inclusive sea cosa propia. Así en estos términos, nos dice Milton Cairolí Martínez “Que, Transporte público es el servicio destinado al transporte de personas o cosas de interés colectivo”.²⁸

En lo que respecta al objeto material de estos delitos lo constituyen los trenes, los

²⁸ Cairolí Martínez, Milton, Curso de derecho penal Uruguayo, parte especial, Fundación de Cultura Universitaria, Pág. 92.



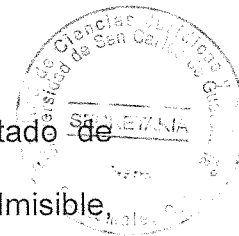
automóviles que transportan pasajeros, como los taxis, mototaxis, los autobuses, las naves, botes, naves aéreas o acuáticas etcétera. Sebastián Soler, recalca “La creación del peligro común, puede realizarse mediante actos comisivos u omisivos, es decir, por actos como la destrucción de una ruta de letreros que indica la presencia de accidentes peligrosos del terreno, el atravesar obstáculos de parte a parte y acierta altura, colocar piedras en el camino, introducir animales dentro de los cercos de las vías u otros hechos semejantes”.²⁹

El autor puede causar daños a esos medios de transporte, inutilizando su estructura o mecanismo, puede transportar o hacer transportar cosas peligrosas para la seguridad sin observar las precauciones debidas, puede dañar las vías acuáticas o las obras, como aeródromos, embarcaderos y faros, o dañar puentes y caminos, falsa señal colocación de objetos sobre los rieles, desvío, rompimiento de vía, quitar tronillos de los rieles, etcétera, o como señala Ricardo Núñez “o simplemente puede obrar sobre el personal conductor del vehículo, privándolo a éste de gobierno o de gobierno adecuado”.³⁰

Tipo subjetivo; Los delitos previstos en el capítulo dos del Código Penal, son dolosos, el sujeto ejecuta el acto con el fin de poner en peligro la seguridad del transporte, sabiendo que con ello está creando un peligro para la seguridad de los mismos, aunque se admite la culpa, cuando se produjere un descarrilamiento, naufragio o cualquiera de los otros desastres.

²⁹ Soler, Sebastián, *Derecho penal Argentino*, Pág. 529.

³⁰ Núñez, Ricardo, *Tratado de derecho penal*, Pág. 81.



Antijuricidad y culpabilidad; las causas de justificación son posibles, el estado de necesidad justificante, y en cuanto a las causas de inculpabilidad, puede ser admisible, las situaciones de inexigibilidad, como el estado de necesidad inculpante o la coacción moral.

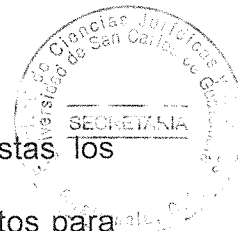
Formas de aparición delictiva; son autores los que ejecutan cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de los medios de transporte, y las formas de participación criminal son viables.

La consumación es instantánea y se presenta cuando se ejecutan los actos indicados creándose un peligro, no siendo necesario que efectivamente se produzca un daño a los medios de transporte.

Penalidad: La pena para la creación del peligro a los medios de transporte es de 2 a 5 años de prisión, y se agrava en la medida en que se produzca una colisión, descarrilamiento, naufragio, varamiento, desastre aéreo u otro accidente grave, con pena de 4 a 12 años de prisión. Si el hecho peligroso culposamente causare alguno de los desastres será sancionado con prisión de 1 a 3 años.

4.1.4. Piratería aérea

Tipo objetivo; Código Penal guatemalteco enuncia, Artículo 300: "Las disposiciones contenidas en el artículo anterior, se aplicarán a quien cometiere piratería Contra aeronaves o contra personas que en ellas se encuentren".



El objeto material en este delito es cualquier aeronave, entendiendo por estas los aparatos o mecanismos que pueden circular en el espacio aéreo y que son aptos para transportar personas o cosas.

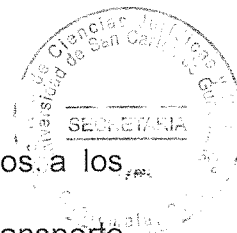
De forma sinónima al derecho marítimo con piratería aérea se puede definirse en relación a la navegación aérea como acción de violencia cuyo fin es desplazar del mando de la aeronave a su legítimo comandante, obligarle a modificar el rumbo o a aterrizar en lugar diferente de su destino, "Una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido del aterrizaje".³¹

Sujeto activo; es cualquier persona, siendo un delito común, mientras que el sujeto pasivo, es la sociedad en general.

El verbo, en este delito existen varios verbos entre los cuales tenemos, apodere, entregare, opusiere, equipare y traficares, estos verbos rectores, ponen en peligro la seguridad de los medios de transporte marítimo o aéreo, tripulación y pasajeros.

Los delitos antes descritos referentes a la protección de la aeronave, son muy pobres en el sentido que deben de ir de acuerdo a las nuevas formas delictivas que ingenian las personas para realizar una actividad ilícita, pues sabemos que el derecho evoluciona conforme a las nuevas actividades delictuosas; hemos visto que la aeronave, tripulación y pasajeros son protegidos ante actividades delictivas en contra

³¹ Ricardo Núñez, Tratado de derecho penal, Pág. 105



del riesgo de transporte, pero la libre circulación aérea no la protege y menos a los sujetos que se encuentran en tierra que ni siquiera se encuentran en el uso transporte aéreo.

4.1.5. Desastres culposos

Tipo objetivo; Artículo 293, Código Penal guatemalteco indica, “quien, culposamente causare alguno de los desastres previstos en los artículos anteriores de este capítulo será sancionado con prisión de 1 a 3 años. Si hubiere resultado muerte de una o más personas o lesiones graves, la sanción será de dos a seis años de prisión”.

El legislador en este Artículo ha querido contemplar la modalidad culposa para los atentados contra la seguridad de los transportes, cuando se provoca una colisión, varamiento, desastre aéreo u otro accidente grave.

De igual forma, la norma sanciona las acciones ejecutadas por culpa, tratándose de atentados contra los medios de comunicación o cuando se obstaculiza el restablecimiento de las mismas.

5.1.6. Atentado contra otros medios de transporte

Tipo objetivo; el Artículo 292, Código Penal guatemalteco indica: “atentado contra otros medios de transporte, quien pusiere en peligro otro medio de transporte público, lo impida o lo dificulte, será sancionado con prisión de 1 a 3 años. Si del hecho resulta



sinistro, el responsable será sancionado con prisión de 2 a cinco 5 años”.

La acción castigada por el legislador puede ser realizada por cualquier persona, siendo un delito común, mientras que el sujeto pasivo es la colectividad. La conducta castigada emplea dos verbos rectores que impida o dificulte, términos sinónimos que representan los actos de dificultar, obstaculizar, imposibilitar, el normal funcionamiento de los transportes por tierra, agua o aire o los servicios públicos de comunicación.

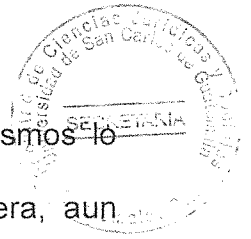
Los objetos materiales; son los transportes públicos, y no interesa si se trata de dificultar o impedir la circulación de un medio de transporte público o privado. “Se afirma que impedir el tránsito en una carretera, detener un tren o no permitir que en un momento dado se aprovisiona con electricidad a un pueblo, son ciertamente hechos delictuosos, pero, en circunstancias normales, menos graves que atentar contra la usina o levantar rieles de la vía donde ha de pasar un tren”.³²

Asimismo se enuncia “que la acción de impedir puede presentarse cuando el sujeto impide el transporte cerrando la pertinente vía o colocando cualquier cuerpo que impida el paso de los vehículos. Estorbar es molestar o incomodar, como por ejemplo quien lanza proyectiles contra los vehículos”.³³

Se justifica la incriminación de tales conductas porque afectan el normal funcionamiento de los transportes por tierra, agua o aire, o de la prestación de servicios públicos a la comunidad; es un presupuesto a este delito que el hecho no cree una situación de

³² Donna, Edgardo Alberto, **Derecho penal, parte especial**, Tomo II-C, Pág. 162.

³³ Núñez, Ricardo, **Tratado de derecho penal**, Pág. 93.



peligro común, sea teniendo por resultado uno de los hechos que en sí mismos lo presuponen, sea dañando o exponiendo a riesgos materiales de otra manera, aun número indeterminado de personas o bienes.

Tipo Subjetivo; es un delito doloso, que admite el dolo eventual, no es posible la culpa.

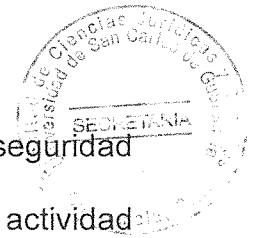
Formas de aparición delictiva; La autoría recae sobre quienes realizan los actos antes descritos, siendo posible las formas de participación criminal.

La consumación es inmediata, y la tentativa es posible.

Penalidad; la pena para este delito será sancionado con prisión de 1 a 3 años. Si del hecho resulta siniestro, el responsable será sancionado con prisión de 2 a cinco 5 años.

4.2. Delitos aeronáuticos tipificados en otras legislaciones

Los delitos aeronáuticos, castiga en primer término, el apoderamiento de aeronave en vuelo o el ejercer su control mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, así como otra serie de actos que implican la realización de actos de violencia contra personas a bordo de una aeronave en vuelo, la destrucción de una aeronave, la colocación de artefactos que puedan causarle daños, la destrucción de instalaciones de navegación, la circulación aérea sin la debida autorización, y finalmente la ejecución de actos de violencia contra personas en un aeropuerto, sus instalaciones o aeronaves que pongan en peligro la seguridad el aeropuerto.



En este sentido, “se parte de la tesis de que el bien jurídico protegido es la seguridad colectiva, por los actos de violencia o de amenaza que se ejercen contra la actividad aeronáutica en general y la aeronavegación en particular, que conforman un elemento de comunicación a nivel internacional”.³⁴ Según lo manifestado por Ricardo Levene, en su manual de derecho penal, expone que las deficiencias legislativas guatemaltecas son obvias, ya que en todo un capítulo titulado de los delitos contra los medios de comunicación, transporte y otros servicios públicos, no se toma en consideración, que existían otros delitos cometidos contra las aeronaves como lo es el delito de Toma de Control de aeronave, denominado por algunas legislaciones como piratería aérea, “el cual guarda relación con estos delitos, reconocidos por algunos como delitos aeronáuticos”.³⁵

Así por ejemplo, en el Convenio de Tokio de 1963, en su Artículo 11 indica “que el Apoderamiento ilícito de una aeronave, comprende varios actos, como son el apoderamiento propiamente dicho, la interferencia o el ejercicio del control de una aeronave en vuelo”. Pudiendo apreciar, que en el caso de nuestro país, Los delitos aeronáuticos no han sido incorporados de forma correcta y certera en nuestra legislación penal, dejando vacíos legales para la tipificación de delitos de carácter aeronáutico; tal y como se lo podemos apreciar en el Artículo 290 titulado atentado contra la seguridad de los transportes marítimos, fluviales o aéreos, el cual es claro en indicar, que quien pusiere en peligro embarcación o aeronave, propia o ajena, o practicare cualquier acto tendiente a impedir o dificultar la navegación marítima, fluvial o aérea, será sancionado con prisión de dos a cinco años. Dejando por fuera el acto de

³⁴ Levene, Ricardo, **Manual de derecho penal, parte especial**, Pág. 405.

³⁵ Folchi, Mario O., **Los delitos aeronáuticos y delitos a bordo de aeronaves**, Pág. 133.



interferir, que no es más que interponerse, es decir, tomar parte.

Y esto tiene su razón dado que posteriormente, en el Convenio de la Haya de 1970, solo se hace alusión al apoderamiento y a ejercer control de la aeronave en vuelo, aunque desde el punto de vista de algunos autores la conducta contemplada, “no sea más que el simple apoderamiento de aeronave en vuelo”³⁶ y haya sido criticada la misma por inexacta e imprecisa, pues para poder calificar el hecho previsto en la norma legal citada, como un delito aeronáutico, es imprescindible que el sujeto se apodere de una aeronave en vuelo, dado que no sería típico de un delito aeronáutico, cuando se apodera de un avión que está vacío y parado en un aeródromo, pues esto sería robo o hurto.

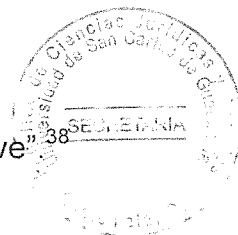
En esa línea, tomar control de la dirección de la aeronave, lo cual va a integrar todos aquellos actos que impliquen una desviación de ruta o alteración de aterrizaje, o abarcar conductas de apoderamiento del curso, pero no en sí un delito de robo de aeronave, dado que el sujeto lo que hace es tomar la aeronave para impedir la libre circulación aérea.

De esta manera, el término “tomar seizure, que puede ser traducido a aprehensión, dicho acto presupone apoderamiento de la misma”,³⁷ al igual que sucede con la expresión ejercer el control de la aeronave, a que se refiere el Convenio de Tokio. Como deja verse de lo anteriormente expuesto, es incorrecta; pues el cambio de ruta,

³⁶ *Ibíd.* Pág. 106.

³⁷ *Ibíd.* Pág. 111.

que no es más que como señala la doctrina el “ejercicio del control de la aeronave”³⁸



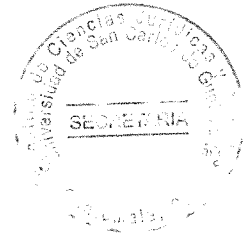
Ahora bien, resulta necesario dejar claro que se está ante actos que representan la amenaza de un enorme peligro para el desenvolvimiento de las comunicaciones aéreas y aparejan un evidente perjuicio para los intereses de las naciones, de manera que el bien tutelado sea la seguridad de los medios de transporte y de comunicación, que ciertamente repercute en la seguridad colectiva; cabe resaltar, que nos encontramos hechos que de manera alarmante se inicia esta nueva forma de delincuencia, que consiste en el asalto y apoderamiento de aeronave, que se hace frecuente, hasta por ejemplo, que en el año de 1970 se dieron veinticinco desviaciones.

4.2.1. Delito de apoderamiento ilícito de aeronave

El delito, de apoderamiento ilícito de aeronave, es necesario realizar algunas aclaraciones, tales como a los términos que deben ser empleados para denominar al mismo. Entiende Folchi, que debe ser apoderamiento antijurídico de aeronave en vuelo. Tal como lo considera la Convención de Tokio de 1963, que ilícito es lo contrario al derecho y contrario a la ética; ilegítimo es no sólo contrario a la ley sino también que carece de autenticidad o legitimidad; ergo el más apropiado es antijurídico.

Se considera el término apoderamiento como la acción o efecto de apoderarse de alguna cosa, en el presente delito, los terroristas se habrían hecho dueños de la aeronave en vuelo. Pero de ser así, el delito atentaría contra la propiedad de una cosa

³⁸ Mendoza Tronconis, José Rafael, Curso de derecho penal venezolano, parte especial, Tomo XII, Pág. 163



que le fue sustraída a su dueño.

Pero es claro, que esa no es la acción típica que se describe en todos los ordenamientos jurídicos, nacionales e internacionales, sino que el delito atenta contra la seguridad común o de la aeronavegación, además se requiere otros elementos constitutivos del delito, como el desvío de ruta y quitar la autoridad que detenta el comandante sobre la aeronave por medio de la violencia. No obstante que dicho cambio de ruta no se encuentre expresamente en la ley penal.

En el convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves, celebrado en Tokio en 1963, en su Artículo 11 párrafo primero define al presente delito “cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, comete cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia o ejercicio del control de una aeronave en vuelo o sea inminente la realización de tales actos, los Estados contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control”.

4.2.2. Apoderamiento y control de aeronave en vuelo

Sujeto activo de este delito son aquellos individuos que están dentro de la aeronave en vuelo que se apoderan de ella o ejercen su control, de manera que “puede ser tanto pasajero, como miembro de la tripulación, nacional como extranjero.”³⁹

³⁹ Levene, Ricardo, **Manual de derecho penal parte especial**, Pág. 406



Sujeto pasivo es el Estado, en particular la colectividad, que puede verse afectado por la realización de tales hechos.

El objeto material es la aeronave en vuelo entendiendo por estas los aparatos o mecanismos que pueden circular en el espacio aéreo y que son aptos para transportar personas o cosas. “Una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido del aterrizaje”.⁴⁰

La acción punible se presenta de manera alternativa, apoderarse o ejercer el control de la aeronave.

El término apoderarse se ha entendido como el acto de ocupar, dominar, aprehender o tomarlo, de manera que en el caso de apoderamiento de aeronaves, “no se fundamenta en el ánimo de quedarse con la cosa con ánimo de lucro, en el sentido de la propiedad, sino la de llevar al dominio a la potestad.”⁴¹

En efecto, la noción de apoderamiento ilícito es una expresión que proviene del Convenio de Tokio de 1963, empleada de igual forma en las legislaciones nacionales, representa la “plena posibilidad de que el sujeto activo efectúe actos de disposición respecto de la aeronave, que se encuentra entonces más allá de la esfera de poder de su legítimo tenedor”.⁴²

⁴⁰ Núñez, Ricardo, *Tratado de derecho penal*, Pág. 105

⁴¹ *Op. Cit.* Pág. 163.

⁴² Folchi, Mario O. y Consentino, Eduardo, *Derecho aeronáutico y transporte Aéreo*, Pág. 110.



En cuanto a ejercer el control de igual forma ya estaba comprendido en el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, de la Haya de 1970, y para los efectos siguiendo a Mendoza Tronconis, este acto representa “un desplazamiento de los controles de mando del piloto, copiloto u otro conductor de la aeronave, o una desviación efectiva del avión contra la voluntad del Piloto o Capitán”.⁴³

De igual forma, debe quedar claro que la expresión ejercer el control presupone un “apoderamiento de la aeronave en vuelo”.⁴⁴

Ahora bien, en esta figura la acción de apoderamiento y de ejercer el control requiere que la aeronave esté en vuelo, es decir, que dicho acto se ejecute desde el momento en que cierran todas las puertas externas después del embarque, hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave, de las personas y de los bienes a bordo.

En ese sentido, “el acto no solo se ejecuta mientras el avión está en vuelo, sino, cuando se trata también de hechos cometidos, cuando ya cerrado, parte andando todavía en tierra”.⁴⁵

En la misma línea, se afirma que “la acción puede practicarse mientras la aeronave esta en vuelo o mientras practica o ejecuta las operaciones inmediatas anteriores al vuelo”.⁴⁶

⁴³ Op. Cit. Pág. 163.

⁴⁴ Folchi, Mario O. y Consentino, Eduardo *Derecho aeronáutico y transporte aéreo*. Pág. 110.

⁴⁵ Op. Cit. Pág. 548.

⁴⁶ Op. Cit. Pág. 405.



Tipo subjetivo del delito de Apoderamiento ilícito y el ejercicio del control de aeronave, es un delito que solo puede ser castigado a título de Dolo. Se requiere la conciencia y voluntad por parte del agente de apoderarse y ejercer control de la aeronave, y se trata de un dolo directo. No cabe la culpa.

Las formas de aparición delictiva, “es el hecho se consuma de manera inmediata cuando se apodera o se ejerce el control, no siendo menester que se vulnere la seguridad aérea, por tanto es un delito de peligro”.⁴⁷

La tentativa es admisible, pero discutible. Son autores todos los se apoderan y ejercen control de la aeronave en vuelo, siendo posible las formas de participación criminal.

4.2.3. Delitos de denegación de socorro

Los delitos de denegación de socorro, protegen la seguridad en vuelo, que no sólo está integrada por el factor humano, sino por los grandes intereses materiales que un avión representa. Es entonces el valor jurídico diferente a los tenidos en cuenta por una Ley Penal común, pues está conformado por elementos propios que hallan su última forma de poder prestar una mayor seguridad a la aeronavegación y en el interés que tiene la sociedad en proteger el transporte aéreo como es lógico, y lo que es más fomentar el progreso de la aviación.

⁴⁷ González Ferrer, Campo Elías, Toma de control de aeronave (piratería aérea), en Revista Lex Número 7 Revista del Colegio Nacional de Abogados de Panamá, Pág. 96.



4.2.4. Circulación aérea por zonas distintas a las establecidas y en aeródromos o aeropuertos no autorizados

Delito tipo que consagra el que conduzca una aeronave atravesando la frontera por lugares distintos a los establecidos por la autoridad competente, poniendo en peligro la circulación aérea, será penado con prisión. En la misma pena incurrirá, quien aterrice o despegue de un aeródromo o aeropuerto distinto al autorizado por la autoridad competente.

Si no cumple con la orden de aterrizar, será obligada hacerlo por la fuerza pública, y la pena se aumentará de un tercio a la mitad.

Entre los delitos aeronáuticos, se encuentran el de la circulación aérea en zonas prohibidas, restringidas o peligrosas; en el entendido que si no cumple con la orden de aterrizar, se estará obligado a hacerlo por la fuerza pública. La negativa constituye una circunstancia agravante del tipo, y en consecuencia, la pena se aumentará de un tercio a la mitad. También se consagra, el delito de circulación aérea por zonas distintas a las establecidas y en aeródromos o aeropuertos no autorizados, donde la acción típica es atravesar la frontera por lugares distintos a los establecidos por la autoridad competente, y que ponga en peligro la circulación aérea y la seguridad y defensa nacional.



4.2.5. Circulación aérea en zonas prohibidas restringidas o peligrosas

El delito consiste en el hecho que una persona conduzca una aeronave o algún objeto que se desplace o sostenga en el aire, en una zonas prohibida, restringida o peligrosa, sin la debida autorización y de forma clandestina circule en el territorio, omitiendo las normativas legales de la navegación aérea, causando con dolo el riesgo a la navegación aérea o a la seguridad y defensa de la nación; si al momento de infringir la norma penal no cumple con la orden de aterrizar, este sería obligado hacerlo por la fuerza pública, y la pena se aumentaría de un tercio a la mitad.

La inobservancia de la orden da el derecho al empleo de la fuerza, en los casos y circunstancias que establezca el poder legislativo, quedando excluida toda responsabilidad del Estado por los daños y perjuicios que se ocasionaran; la pena al autor es de 6 meses a 5 años de prisión.

4.3. Sanciones o penas a imponer según su gravedad

Por infracciones de la Ley de Navegación Aérea y de sus Reglamentos deberían imponer diferentes sanciones en vía administrativa y judicial a empresas nacionales o extranjeras de transporte aéreo, a empresas extranjeras de servicio de transporte internacional, a propietarios de aeronaves de transporte privado de empresas o destinadas a trabajos técnicos o científicos, al comandante de aeronave y al personal técnico aeronáutica de los servicios de tierra.



Las sanciones previstas en la ley serían las siguientes: Apercibimiento, suspensión del título profesional o aeronáutico, multas, privación del título profesional o aeronáutico, suspensión de los derechos de tráfico otorgados a empresas de transporte, revocación de los derechos de tráfico otorgados a empresas de transporte, los delitos y faltas aeronáuticos, causas de exención y modificadas de responsabilidad, penas graves y leves, medidas de seguridad ante situaciones no constitutivas de delito, y derecho supletorio.

Se debería establecer como delitos y faltas aeronáuticas taxativamente las que recogen el código penal y las que: de exención de responsabilidad y circunstancias modificativas de la misma. En el caso de que un mismo hecho pueda ser calificado dentro de dos o más conductas delictivas, se englobará en aquella que suponga pena más grave. Como por ejemplo, para las graves, prisión y para las leves, suspensión de la licencia, multa o amonestación.

Para poder penar al infractor de un delito aeronáutico se deberá hacer una investigación exhaustiva del hecho constitutivo de falta, infracción o delito; se debe establecer parámetros para imponer las sanciones o pena tomando en cuenta los elementos de la naturaleza de la acción u omisión, el lugar, los instrumentos y los medios empleados, la forma en la ejecución, Las circunstancias en que se incurrió en la infracción, La dimensión del daño o el grado de peligrosidad causado, La edad, instrucción y experiencia de los infractores, así como otros antecedentes que conduzcan al conocimiento más completo del carácter, la formación técnica o profesional y la capacidad de aquellos, la reincidencia, temeridad o negligencia en la



capacidad de aquellos, la reincidencia, indisciplina, temeridad o negligencia del infractor, en la comisión de la falta o delito investigado.

La pena es una consecuencia jurídica que se deriva de la realización de un delito todo ello de una acción típica, antijurídica, culpable y punible, la pena por lo regular consiste en privación de un derecho fundamental; la pena a diferencia de otras sanciones afecta los bienes más importantes del individuo como lo es la vida, la libertad y su patrimonio.

El fin de la pena en un Estado democrático y social no puede ser concebida como un mal, o una retribución al mal causado, sino debe de estar ajustada a las consideraciones de humanidad y protección a los derechos inherentes al ser humano. El Artículo 19 de la Constitución Política de la República de Guatemala establece que “el sistema penitenciario debe tender a la readaptación social y a la reeducación de los reclusos y cumplir con el tratamiento de los mismos...” por lo que se entiende que tratará a toda persona condenada por un delito como ser humano, lo que supone que la privación de libertad restringe únicamente de su derecho a la libertad ambulatoria durante un tiempo determinado por una sentencia debidamente ejecutoria. Por lo que el sistema penitenciario busca la readaptación social y la reeducación del recluso.

La determinación de la pena se fija correspondiendo al delito cometido, a lo que afecta la decisión de qué tipo de pena se va a imponer, la individualización de la pena es una actividad en cada caso concreto se hace para determinar los bienes jurídicos tutelados por el Estado el autor de un delito infringió y de ello de ser necesario y posible privar al autor del delito para satisfacer con ello el fundamento y fines de la pena.



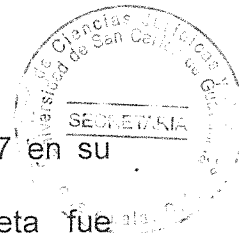
Para poder determinar el nivel de penalidad el legislador debe de tomar en cuenta la magnitud del delito sin perjuicio que la aplicación de las reglas que se puedan valorar en los aspectos relevantes de la responsabilidad y accionar del sujeto y con ello establecer los fines de la pena. El Código Penal guatemalteco se orienta en determinar la penalidad de cada delito y falta atendiendo a los hechos consumados por sus autores y cómplices.

4.4. Sucesos nacionales del delito de circulación aérea en zonas prohibidas restringidas o peligrosas.

En relación a este tema se pueden citar algunos artículos obtenidos por los medios de información nacional entre ellos los periódicos nacionales. Con el objeto de hacer hincapié que en Guatemala ocurren hechos delictivos con respecto a la navegación aérea.

- a) Prensa libre en su edición de fecha martes 15 de abril del año 2008 en su titular dice, “droga era del cartel del golfo, en su narración argumenta, la policía antinarcóticos informa que encontró indicios de un corredor de droga en el que participa gente del Izabal, Zacapa y la Verapases, y que los 1136 kilos de cocaína incautados en San Andrés, Peten, el domingo último, iban dirigidos al cartel del Golfo, México”.⁴⁸

⁴⁸ Anonimo, **Prensa Libre**, Droga era del cartel del golfo, Pag. 8 (Consultado: 15 de abril de 2008).



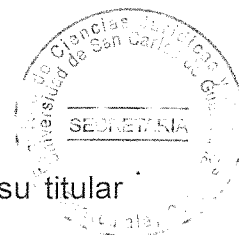
b) Prensa libre en su edición de fecha jueves 13 de diciembre del año 2007 en su

titular expone, “localizan otra narcoavioneta, Peten. Una narcoavioneta fue localizada ayer en una finca de la aldea San José Pinares, San Francisco. Agentes antinarcóticos aprovechan que la aeronave identificada con las siglas PGS Norman, Eco, Romero Kilo Eco Workin, la cual estaba completamente destruida, transportaba más de cien kilo de cocaína. Agentes fiscales de San Benito informaron que encontraron indicios de que la nave transportaba drogas, agua pura y objetos para alumbrar pistas clandestinas. A 600 metros de la aeronave, las autoridades encontraron un cadáver. El dos de diciembre del año pasado otra nave con droga aterrizó en Sayaxché”.⁴⁹

c) Nuestro Diario en su edición de fecha 8 de febrero del año 2008, en su titular expresa, “descubren una avioneta, estaba en una finca. En la narración argumenta, Cuyotenango. En el interior de la finca San Nicolás, parcelamiento La Máquina, localizaron los restos de una avioneta, la cual se presume que transportaba droga. Al lugar se hicieron presentes agentes del Servicio de Análisis e Información Antinarcotica (SAIA), Ministerio Público, de la capital y soldados de la Cuarta Brigada Militar. Durante cuatro horas inspeccionaron el área para recabar pruebas sobre lo ocurrido. En el sitio no se halló droga. En la noche, personal del MP informaron que la avioneta bimotor fue hallada a las 7:45 de la noche del miércoles por vecinos que la observaron en llamas cuando se quemaba”.⁵⁰

⁴⁹ R. Escobar, **Prensa Libre**, Localizan otra narcoavioneta, Pag. 14 (Consultado: 13 de diciembre de 2007).

⁵⁰ Soto y colaboradores, **Nuestro Diario**, Descubren una avioneta, estaba en una finca, Pag. 12 (Consultado: 8 de febrero de 2008).



- d) Prensa libre en su edición de fecha martes 29 de abril del año 2008 en su titular señala, “incautan 470 kilos de coca y una avioneta. En la narración argumenta, con ayuda de agentes de la fuerza estadounidense Antidroga DEA en inglés, y después de una persecución con un helicóptero, se consiguió que la avioneta venezolana con matrícula YV1611 aterrizase en la aldea el Aguacate, Puerto Méndez, Livigston, Izabal, y se incautasen 470 kilos de la cocaína oculta en el interior de esa aeronave”.⁵¹

Con los antecedentes nacionales antes expuestos, se hace notar que hay una existencia del delito de circulación en zona prohibida, restringida o peligrosa, no solo por el hecho que la aeronave circula de forma clandestina, en rutas no autorizadas por aeronáutica civil, sino además aterriza en una pista clandestina; con esto se comprueba de forma fehaciente que se está vulnerando la seguridad de colectiva, el patrimonio y la vida de los guatemaltecos que se encuentran en tierra pues la aeronave circula sin inspección de vuelo seguro.

Si bien es cierto que los hechos antes descritos con frecuencia son realizados por personas que se dedican al narcotráfico, y se da a conocer dicho delito en virtud que la nave es abandonada en lugares donde puede ser localizada; pero en casos donde la nave es utilizada como instrumento para delinquir a través del piloto se dedica al tráfico personas, Artículos, dependientes a ser susceptibles a un pago de impuesto y de registrar que o quienes circulan en el territorio guatemalteco, circulando esta nave por el espacio aéreo guatemalteco sin ningún problema pues no existen los mecanismos

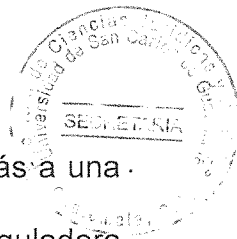
⁵¹ C. Orantes y R. Escobar, **Prensa Libre**, Incautan 470 kilos de coca y una avioneta, Pag. 14 (Consultado: 29 de abril de 2008).



necesarios para que dicha nave aterrice a tierra y si aterrizar no podríamos castigar al delincuente con una pena severa, pues en nuestra legislación no se encuentra regulado un delito en materia aeronáutica que se le podría imputar.

En cambio se debe acudir a la ley de Aviación Civil guatemalteca para que la Dirección de Aeronáutica Civil guatemalteca, como órgano controlador para que le imponga una sanción administrativa consistente en el pago a una multa equivalente al derecho especial de giro, sanción absurda a una delincuente que circula sobre el espacio soberano guatemalteco y a sabiendas que navega de forma clandestina; más aún debería de estar tipificado el delito de circulación aérea en zonas prohibidas restringidas o peligrosas, para que toda persona que conduzca una aeronave o algún objeto que se desplace o sostenga en el aire, sin la debida autorización y de forma clandestina circule en el territorio guatemalteco, omitiendo las normativas legales de la navegación aérea, causando con dolo el riesgo a la navegación aérea o a la seguridad y defensa de la nación.

Al autor y cómplice del delito debería de ser castigado con una pena privativa de libertad, restrictiva de derechos y pecuniarias. Si al momento de infringir la norma penal no cumple con la orden de aterrizar, este sería obligado hacerlo por la fuerza pública, y la pena se aumentaría de un tercio a la mitad. Se consagra, el delito de riesgo a la navegación aérea o a la seguridad y defensa de la nación, donde la acción típica es circular en zonas prohibidas, restringidas o peligrosas que pongan en peligro la circulación aérea y la seguridad y defensa nacional.



En el orden de la actividad aeronáutica, la regulación de esta norma, atañe más a una situación de orden administrativa que punible, conforme a la cual la norma reguladora propondría que las aeronaves en vuelo sobre territorio de la república, sin excepción, están obligadas a aterrizar inmediatamente después de recibir la orden desde tierra o aire por medio de las señales reglamentarias.

La inobservancia de la orden daría derecho al empleo de la fuerza, en los casos y circunstancias que establezca el poder legislativo, quedando excluida toda responsabilidad del Estado por los daños y perjuicios que se ocasionaran. La mayoría de las legislaciones imponen a esta actividad antijurídica penas que oscilan entre 6 meses a 5 años aumentando la misma en el sentido de la situación que afectaren a terceros y aún más si el principal afectado es el Estado de Guatemala en su seguridad y defensa de la república, más que a la actividad aeronáutica.

El supuesto acarrea igual pena, que se configura cuando el agente aterrice o despegue de un aeródromo o aeropuerto distinto al autorizado por la autoridad competente. Además el legislador deberá consagrar en la legislación, la orden de aterrizar, y de no acatarla será obligado hacerlo por la fuerza pública, circunstancia que se constituye como específica agravante del tipo, y por ende, la pena se aumenta de un tercio a la mitad.

El Artículo 1 de la Convención Internacional de Chicago (1944), reconoce a cada Estado la soberanía exclusiva y absoluta sobre la zona aérea que abarca su territorio. A partir de éste reconocimiento, la mayoría de las naciones han regulado el tránsito aéreo



en determinadas zonas, bien por razones de seguridad operacional zonas peligrosas, razones de seguridad interna o razones de seguridad internacional.

El Artículo 5 de la misma Convención de Chicago, impone a cada Estado que todas las aeronaves de los otros Estados contratantes, se dediquen o no a servicios aéreos internacionales tengan derecho, sujeto a la observancia de los términos de dicha Convención, a hacer vuelos o a transitar sin hacer escala sobre su territorio, y a hacer escalas para fines no comerciales sin necesidad de obtener permiso previo, pero sujetos al derecho del Estado sobre el cual vuelan, de exigir aterrizaje.

Sin embargo, los Estados se reservan el derecho, por razones de seguridad del vuelo, a exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con las debidas facilidades para la navegación aérea, sigan rutas determinadas u obtengan permisos especiales para dichos vuelos.

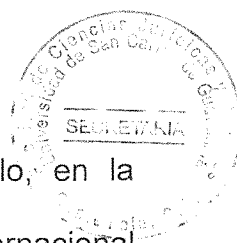
Dichas aeronaves, si se dedican al transporte remunerado o por fletamento de pasajeros, carga o material postal fuera de los servicios internacionales de itinerario fijo, tendrán también el privilegio, a tomar y descargar pasajeros, carga o material postal, reconociéndose que el Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque tendrá derecho a imponer los reglamentos, condiciones o limitaciones que considere de lugar.

El establecimiento de zonas prohibidas, está definido en el Artículo 9 de la misma Convención, lo cual quedó determinado por las siguientes circunstancias:



- a. "Por razones militares o de seguridad pública de los Estados quienes podrán limitar o prohibir de manera uniforme que las aeronaves de otros Estados vuelen sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no se establezca distinción entre las aeronaves del Estado de cuyo territorio se trate, que se dediquen a servicios internacionales de línea aérea de itinerario fijo, y las aeronaves de los otros Estados contratantes que se dediquen a servicios idénticos. Dichas zonas prohibidas serán de extensión y ubicación razonables a fin de que no estorben innecesariamente la navegación aérea. Se comunicará a los demás Estados contratantes y al Organismo Aéreo Internacional de Aviación Civil, a la mayor brevedad posible, la descripción de dichas zonas prohibidas en el territorio de cada Estado contratante y cualesquiera modificaciones posteriores que en ellas se hagan.
- b. Cada Estado se reserva también el derecho, en circunstancias excepcionales o durante un período de emergencia, o en interés de la seguridad pública, limitar o prohibir temporalmente los vuelos sobre la totalidad o parte de su territorio, a condición de que dicha limitación o prohibición se aplique a las aeronaves de todos los demás Estados sin distinción de nacionalidad.
- c. De conformidad con los reglamentos que pueda dictar, cada uno de los Estados contratantes puede exigir a toda aeronave que penetre en las zonas a que se hace referencia en los literales A) o B) precedentes, que aterrice tan pronto como sea posible en algún aeropuerto designado al efecto en su propio territorio".

Por lo que se debe contar con una legislación especializada para que establezca la

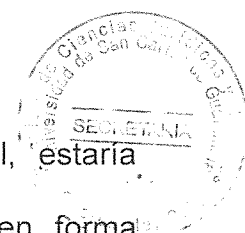


obligación de fijar las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas al vuelo, en la cartografía para uso de la navegación aérea en respuesta a una exigencia internacional establecida en los estándares de seguridad de la Organización de Aviación Civil Internacional, por cuanto, sin detrimento de la libertad de navegación, existen áreas dentro del espacio aéreo guatemalteco que constituyen zonas estratégicas para el desarrollo del concepto de seguridad nacional, así como también aéreas que constituyen riesgos manifiestos por circunstancias naturales o geográficas que deben ser conocidas por los operadores de la aviación civil en sus distintas modalidades, a los fines de garantizar que la aviación civil sea segura.

Velando porque las zonas prohibidas o restringidas al vuelo de aeronaves estén debidamente demarcadas en la cartografía de uso común para la navegación aérea. Estableciendo como restricciones a la navegación aérea, fijando y publicado las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas para la navegación aérea, las cuales aparecerán demarcadas en la cartografía para uso de la navegación aérea.

Que atienda la circunstancia conforme a la cual la actividad aérea puede ser prohibida o restringida sobre determinadas zonas del territorio o de las aguas jurisdiccionales por razones de defensa nacional, de interés público o de seguridad de vuelo.

El secuestro aéreo, por ejemplo, está determinado por la acción de hacer conducir una aeronave a un destino diferente al programado para el vuelo. Esta figura delictual, tal vez mejor adecuada al término Conducción indebida o clandestina de aeronaves hubo de concretarse en la acción de conducir o hacer conducir en forma clandestina o

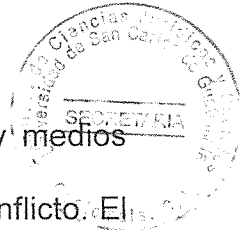


indebida, una aeronave sobre zonas prohibidas. La otra forma delictual, estaría representada en la acción de volar en zonas prohibidas, atravesando en forma clandestina o fraudulenta la frontera por lugares distintos a los establecidos por la autoridad aeronáutica o intencionalmente se desviare de las rutas aéreas fijadas.

Ruta aérea, es la proyección sobre la superficie terrestre de la trayectoria de una aeronave en cualquier punto, expresada a grados a partir del norte. El Artículo 20 de la Organización de Aeronáutica Civil Internacional establece: "Las aeronaves que lleguen del exterior o salgan del país deben hacerlo por las rutas fijadas a tal fin y aterrizar en o partir de un aeródromo o aeropuerto internacional o de un aeródromo o aeropuerto especialmente designado por la autoridad aeronáutica donde se cumplan las formalidades de fiscalización. Salvo caso de fuerza mayor, las aeronaves no aterrizarán entre la frontera y el aeródromo o aeropuerto internacional, antes o después de cumplir con los requisitos de fiscalización".

La última parte del Artículo 20 mencionado en el párrafo anterior, conlleva a una extraña situación tipológica penal, En la misma pena incurrirá, quien aterrice o despegue de un aeródromo o aeropuerto distinto al autorizado por la autoridad competente. Si no cumple con la orden de aterrizar, será obligada hacerlo por la fuerza pública, y la pena se aumentará de un tercio a la mitad. El último párrafo, más que un escenario delictual, asimilase a las reglas sobre guerra aérea de La Haya (1923).

La orden de aterrizar, conforme con las normas jurídicas internacionales, tuvo como



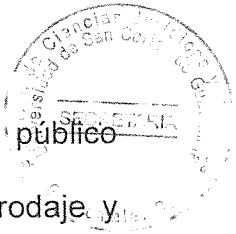
objetivo el limitar, por razones de humanidad, la elección de los métodos y medios utilizados en la guerra, y proteger a las personas y bienes afectados por un conflicto. El problema fundamental está constituido precisamente por la legalidad, vale decir, en las reglas relativas a la libertad de aeronavegación.

Esto engloba distintas realidades como:

- a) El delito en sentido propio.
- b) El delito con un nivel de infracción penal menos grave pero más frecuente.
- c) El delito que afecta a los medios más diversos.

Después de la Segunda Guerra Mundial, el derecho que rige estas situaciones permaneció en cierta forma confusa, aun cuando las expectativas de los beligerantes, como también su conducta, se aproximaban mayoritariamente a las reglas de La Haya. El primer Convenio de Ginebra de 1949 en su Artículo 36, y el II Convenio en su Artículo 39, otorgan protección a las ambulancias aéreas mientras vuelan sobre rutas y a alturas y tiempos convenidos entre los beligerantes.

Los vuelos sobre territorio enemigo están prohibidos a menos que se haya acordado desde otra manera y las aeronaves deben obedecer órdenes de aterrizar para inspección, pero se les debe permitir continuar si se considera que están actuando legalmente.



Por su naturaleza, las pistas de los aeródromos civiles públicos de uso público destinadas al despegue y aterrizaje de aeronaves, así como las calles de rodaje y lugares destinados al estacionamiento de aeronaves se consideran parte esencial de la navegación aérea y su seguridad, por lo que su conservación, administración y aprovechamiento corresponde en Guatemala a la Dirección General de Aeronáutica Civil guatemalteca.

Las aeronaves deberán despegar o aterrizar en los aeródromos autorizados por Dirección General de Aeronáutica Civil guatemalteca, excepto en caso de fuerza mayor, funciones sanitarias, de búsqueda, asistencia y salvamento, cuando se trate de aeronaves en funciones de Estado o en aquellos casos en que la Dirección General de Aeronáutica Civil guatemalteca así lo determine.

4.5. Aspectos doctrinarios del delito de circulación aérea en zona prohibidas, restringidas o peligrosas

En legislaciones extranjeras existe una diversa tipificación con respecto a la actividad que se desarrolla en la aeronavegación, con el fin de tutelar con eficacia el ordenamiento y seguridad de la aviación, denominado en los cuerpos legales penales las conductas antijurídicas de naturaleza aeronáutica vinculadas a la seguridad de la navegación aérea, esto con el objeto de penar a los infractores con apego al principio de la proporcionalidad de las penas.



En el derecho aeronáutico suelen producirse actividades ilícitas específicamente en la actividad aviatoria, denominados delitos aeronáuticos, entre ellos la circulación aérea en zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, actividad que interfiere con la seguridad operacional de la aviación civil por la conducción ilegal de la aeronave en una ruta aérea o zona no autorizada al piloto, poniendo en riesgo a las aeronaves y personas que circulan con autorización del órgano estatal encargado para dirección y control de aeronáutica civil.

En la Ley de Aeronáutica Civil de Venezuela, en su Artículo 138 describe, "Circulación Aérea en Zonas Prohibidas, Restringidas o Peligrosas. El que conduzca una aeronave o algún objeto que se desplace o sostenga en el aire, en zonas prohibidas, restringidas o peligrosas causando riesgo a la navegación aérea o a la seguridad y defensa de la nación, será castigado con prisión de seis a ocho años. Si no cumple con la orden de aterrizar, será obligada hacerlo por la fuerza pública, y la pena se aumentará de un tercio a la mitad". Es importante mencionar este artículo en el cual se detalla los elementos del delito aeronáutico y su pena, la cual se agrava al si no cumple con la orden de aterrizar; esta actividad se tipifica como delito en virtud que es un riesgo y pone en peligro la circulación aérea, la seguridad y defensa nacional.

En otros países en los cuerpos penales con respecto a la aeronavegación consideran la situación en que afecta la seguridad y defensa del Estado, más que a la actividad aeronáutica.

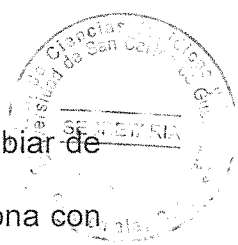


En Guatemala en el cuerpo legal correspondiente a la actividad aeronáutica, no regula delitos conforme a esta actividad ilícita, dejando lagunas con respecto a los hechos que practican de forma usual pilotos de aeronaves que transitan en el espacio aéreo guatemalteco; al no estar tipificada la acción ilícita, no se les puede sancionar, así el Código Penal guatemalteco regula algunos delitos correspondientes al derecho penal aeronáutico, dejando de esta forma en un estado de indefensión al Estado y la sociedad.

4.6. Comparación del delito en zonas prohibidas restringidas o peligrosas en Guatemala con otros países latinoamericanos

Al hacer una comparación del delito en zonas prohibidas restringidas o peligrosas con los países latinoamericanos se puede ver que Guatemala tiene un atraso enorme al comparar su evolucionado derecho aeronáutico de los países como Argentina, Uruguay, Chile, Venezuela, Ecuador, Bolivia, México, El Salvador etcétera, pues su legislación penal regula en un cuerpo especial o en su código penal los delitos concernientes a la aeronáutica, pues han arribado a la realidad que como la tecnología avanza y evoluciona, el derecho aeronáutico lo debe hacer.

En Argentina en su Código Penal condena cualquier acto tendiente a poner en peligro la seguridad de una aeronave, aeropuerto o aeródromo, o a detener o entorpecer la circulación aérea, reprimiendo a prisión al ejecutante del delito de uno a seis años. En Uruguay los delitos contra la seguridad de navegación aérea que se realizare, en una aeronave en vuelo, cualquier acto de violencia contra la misma, su tripulación o

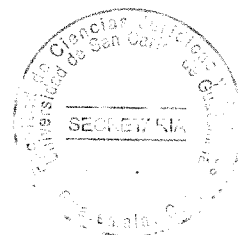


personas a bordo, se apoderare de la aeronave, o de su carga o la hiciere cambiar de ruta hallándose en vuelo, empleando como medio el fraude o la violencia; sanciona con la pena de seis meses de prisión a dieciséis años de penitenciaría; agrava la pena de cinco a veinticinco años si de los hechos muere una o varias personas. En Uruguay se castiga a la persona que conduce de forma clandestina o indebida, conduzca una aeronave sobre zonas prohibidas o se desvíe de las rutas aéreas fijadas para la aeronavegación privándolo de su libertad de seis meses de prisión a cuatro años de penitenciaría. Venezuela castiga a los infractores de los delitos aeronáuticos con prisión de uno a tres años, quien de forma clandestina sobrevuele zonas de vuelo prohibido.

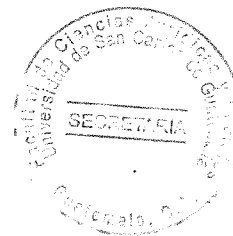
CONCLUSIONES



1. El Estado de Guatemala está incapacitado para proteger el territorio guatemalteco y sus habitantes de los infractores que circulan de forma ilícita el territorio nacional, en virtud que ha incumplido con el Artículo 66 de la Ley de Aeronáutica Civil, el cual incorpora las libertades de aire.
2. Se ha vulnerado la circulación aérea guatemalteca, la cual realizan algunos pilotos de aeronaves, cuando navegan aéreamente de forma clandestina, afectando la seguridad y defensa del Estado.
3. La legislación penal guatemalteca no ha evolucionado con el derecho penal aeronáutico, aún y cuando ha firmado convenios internacionales de aviación civil donde se compromete a cumplir con el seguro desarrollo de la actividad aérea.
4. El Estado de Guatemala tiene escasa legislación penal para castigar a los infractores de actividades consideradas ilícitas en los convenios internacionales de aviación civil y otros países, además de no tener la tecnología, personal e infraestructura para encargarse del control de la navegación aérea en el territorio de Guatemala.



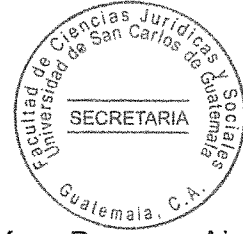
RECOMENDACIONES



1. Por medio de la Dirección de Aeronáutica Civil Guatemalteca, se le proporcionen los mecanismos científicos-instrumentales y legales eficientes, para identificar las aeronaves que circulan de forma clandestina en el espacio guatemalteco sin la debida autorización de dicha institución, para garantizar el desarrollo seguro de la aviación.
2. La Dirección de Aeronáutica Civil Guatemalteca siendo la fiscalizadora de la aeronavegación, debe de ser la encargada con ayuda de la fuerza pública a coaccionar a los infractores que circulan de forma clandestina, para que circulen y desciendan en un aeropuerto seguro o en caso extremo el derribo de la aeronave.
3. El Estado de Guatemala debe incorporar a su legislación penal, una norma adecuada en el ámbito aeronáutico, y tipifique el delito de circulación aérea en zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, para el uso y desarrollo seguro de la actividad aérea, para ello debe facultar a la Dirección de Aeronáutica Civil Guatemalteca, para que esta tenga un mejor control de las aeronaves que circulan en el espacio aéreo.
4. Se debe brindar el apoyo por parte de las fuerzas de seguridad a la Dirección General de Aeronáutica Civil, para tomar las acciones administrativas y penales en contra de los infractores que cometen ilícitos aeronauticos.



BIBLIOGRAFÍA



AMBROSINI, Antonio. **Instituciones de derecho de la aviación**, Buenos Aires, Argentina: Ed. Depalma, 1949.

ANONIMO. **Droga era del cartel del golfo**. Periódico Prensa libre, actualidad nacional, año 57, No.18767, (Consultado: Guatemala, martes 15 de abril de 2008).

BASALDUA ROMERO, Luís. **Derecho aeronáutico venezolano**, Caracas, Venezuela: Ed. Tesis y doctrinas, 2006.

BITOL, Alfredo, Carlos R., Obal, y Manuel, Osorio Florit. **Enciclopedia Jurídica Omeba Tomo XXII, XXVI**. Ed. Bibliográfico. Buenos Aires, Argentina 1966 y 1969.

CABANELLAS DE LAS CUEVAS, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta S.R.L., 1987.

CAIROLI MARTÍNEZ, Milton. **Curso de derecho penal uruguayo, parte especial**, Montevideo, Uruguay: Ed. Fundación de Cultura Universitaria, 1995.

CARRARA, Francisco. **Teoría de la tentativa y de la complicidad o del grado en la fuerza física del delito**, Madrid, España: Ed. De Góngora, 1926.

COQUOZ, Raphaë. **Le droit privé international aérien: exposé systématique et Critique**. Paris, Francia, Ed. Les Editions Internationales, 1938.

CORBUSIER, Le. **Aircraft**, Madrid, España: Ed. Abada, 2003.

CREUS, Carlos. **Derecho penal- parte especial**, Tomo II, Buenos Aires: Argentina: Ed. Astrea, 1997.

D' ORS, Álvaro. **El digesto de Justiniano**, Tomo II, versión castellana, Buenos Aires, Argentina: Ed. Aranzadi, 1975.

DE JUGLART, Michel. **Traité élémentaire de droit aérien**, Paris Francia, Ed. Librairie Générale de Droit et de Jurisprudente, año1952.

DE VOYER D' ARGENSON, Marc-René. **Notes de René d'Argenson, Lieutenant général de Police; intéressantes pour l'histoire des mœurs et (French Edition), Escrito por Michel Foucault, Seguridad, territorio, población,** París, Francia: traducción Horacio Pons Ed. Akal, 1977-1978.



Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala. **Manual de Definiciones y abreviaturas**, Ed. departamento de navegación aérea de Guatemala, Guatemala, P. A. Jose Manuel Moreno Botran / Director General e Interventor DGAC. 2007.

Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala. **RAC ATS, Servicios de tránsito aéreo de la República de Guatemala**, Guatemala, Ed. departamento de navegación aérea de Guatemala, Guatemala, P. A. Jose Manuel Moreno Botran / Director General e Interventor DGAC 2007.

DONNA, Edgardo Alberto. **Derecho penal, parte especial**, tomo II, Buenos Aires, Argentina: Ed. Rubinzal-Culzoni, 2002.

ESCOBAR, R. **Localizan otra avioneta**. Periódico Prensa libre, actualidad nacional, año 57, No.18647, (Consultado: Guatemala, jueves 13 de diciembre de 2007).

Enciclopedia virtual Microsoft Encarta 2007, Estados Unidos, Ed. Microsoft Corporation, 1993-2006

Facultad de Ciencias Jurídicas, Universidad del Salvador. **Jornadas Nacionales III de Derecho Aeronáutico y Espacial**. Buenos Aires, Argentina, Ed. Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial, 1970.

Facultad de Derecho, Universidad Nacional de Mar del Plata. **Jornadas Nacionales XIII de Derecho Aeronáutico y Espacial**, Mar del Plata, Argentina, Ed. Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial. 1988.

FOGLIA, Ricardo A, y Ángel, Mercado Ricardo. **Derecho aeronáutico**. Buenos Aires Argentina: Ed. Abeledo- Perrot, 1976.

FONTÁN BALESTRA, Carlos. **Derecho Penal- Parte Especial**, Buenos Aires, Argentina, Ed. Abeledo- Perrot, 1991.

FOLCHI, Mario O. **Los delitos aeronáuticos**, Buenos Aires, Argentina: Ed. Astrea, 1970.



FOLCHI, Mario O. y Eduardo, Consentido. **Derecho aeronáutico y transporte aéreo**. Buenos Aires Argentina: Ed. Astrea, 1977.

Fuerza Aérea Guatemalteca. **Revista de la Fuerza Aérea Guatemalteca**. Guatemala, Ed. Fuerza Aérea Guatemalteca, 1971(s.l.i), (s.e), (s.f).

Fuerza Aérea Guatemalteca. **Revista de la Fuerza Aérea Guatemalteca**. Guatemala, Ed. Fuerza Aérea Guatemalteca, 1980 (s.l.i), (s.e), (s.f)

GARCÍA GHIRELLI, José. **Tratados y documentos internacionales**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Zavallia, 1998.

GAY DE MONTELLÁ, Rafael. **Principios de derecho aeronáutico, con referencia a las legislaciones de los principales estados de Europa y de América**, Buenos Aires, Argentina, Ed. Depalma, 1950.

GÓMEZ ORBANEJA, Emilio, y Vicente, Herce Quemada. **Derecho procesal penal**. Madrid, España: Ed. Artes Gráficas y ediciones, S.A., 1976.

GONZÁLEZ FERRER, Campo Elías. **Toma de control de aeronave (piratería aérea)**, en Revista Lex Número 7, revista del colegio nacional de abogados de Panamá, mayo-agosto, 1977.

<http://aviaciondeapie.org/2010/12/05/historia-de-la-aviacion-en-guatemala-1/>, apuntes sobre la historia de la aviación de Guatemala. (consultado: 5 dediciembre de 2010).

<http://diccionario.babylon.com/mortgage/>. (consultado 28 de noviembre de 2010).

Instituto Iberoamericano de Madrid. **Revista de Derecho Aeronáutico y Espacial Colección de Jurídicos Volumen I**, Madrid España, Ed. Instituto Iberoamericano de Madrid, 1978.

Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial. **Revista Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial N ° 1. Fuerza Aérea Argentina**, Buenos Aires, Argentina Ed. Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial. 1987.

JAUCHEN, Eduardo M. **La prueba en materia penal**, Buenos Aires, Argentina: Ed. Rubenzal. Culzoni, 1996.

JIMÉNEZ DE ASÚA, Luís. **La teoría jurídica del delito**, Madrid, España. Librería
Editorial Dykinson, 2005.



LAJE, ANAYA, Justo. **Comentarios al código penal parte especial**, Volumen III.
Buenos Aires, Argentina: Ed. Depalma, año1981.

LENA PAZ, Juan. **Compendio de derecho aeronáutico**. Buenos Aires Argentina: Ed.
Plus Ultra, 1975.

LEMOINE, Maurice. **Traité de droit aérien**, Paris Francia: Ed. Librairie du Recueil Sirey,
1947.

LEHMAN, Robert J. **Pilots handbook 1931, A register & directory of naval aviators
with related addenda**, First Edition, published by Naval Aviator Register,
Washington, D.C. in 1967.

LEVENE, Ricardo. **Manual de derecho penal, parte especial**, Buenos Aires: Ed. Víctor
de Zavala, 1978.

MACHADO SHIAFFINO, Carlos A. **Pericias**, Buenos Aires, Argentina: Ed. De la Rocca,
1995.

MENDOZA TRONCONIS, José Rafael. **Curso de derecho penal venezolano**, parte
especial, Tomo XII, Caracas, Venezuela: Ed. Empresa El Cojo, 1976.

NICCOLI, Ricardo. **Historia del vuelo**, Texas, EE. UU., Ed. Atlasbooks Dist Serv, 2002

National Geographic. **Revista National Geographic**, Ed. Televisa, S.A. DE C.V. Mexico
D.F., 2003.

NÚÑEZ, Ricardo. **Tratado de derecho penal**. Córdoba, Colombia: Ed. Lerner Editores,
1992.

ORANTES, C. y R. Escobar. **Incautan 470 Kilos de coca y una avioneta**. Periódico
Prensa libre, actualidad nacional, año 57, No.18781. (Consultado Guatemala,
martes 29 de abril de 2008).



Organización de Aviación Civil Internacional. **Manual de navegación basada en la performance**, Buenos Aires, Argentina, 2008.

Organización de Aviación Civil Internacional. **Manual de navegación basada en la performance, doc 9613, AN937**, tercera edición, Canada, 2008.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta S.R.L., 1989.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**, primera edición electrónica, realizado por Dascan S.A., 2002.

PALACIOS COLINDRES, Norma Judith. **Principios y garantías del sistema procesal penal**. Guatemala, Guatemala: Ediciones Mayté, 1994.

PIETRO CASTRO, Leonardo. **Derecho procesal penal**. Madrid, España: Ediciones Españolas, 1964.

SOTO, Cristian y Colaboradores. **Descubren una avioneta. Estaba en una finca**. Periódico Nuestro Diario, noticias, año 11, No. 3625 Guatemala, (Consultado: Guatemala, viernes 8 de febrero de 2008).

RAY, José Domingo. **Derecho de la navegación**, Apéndice I. Buenos Aires, Argentina, Ed. Abeledo- Perrot, 1992.

RICARDO NÚÑEZ. **Tratado de Derecho Penal**, Córdoba, Colombia: Ed. Lerner, 1992

RODRÍGUEZ JURADO, Agustín. **Teoría y práctica del derecho aeronáutico**, Buenos Aires, Argentina: Ed. Desalma, 1963.

RÚA ALVARADO, Alejandro. **Fuentes del derecho**, Buenos Aires, Argentina: Ed. Abelo-Perrot, 1971.

SALAS TABLADA, Nicolás. **Crónica de un siglo de aviación 1910-2010, centenario del primer vuelo**, Sevilla, España: Ed. Guadalturia, 2010.

SALINAS TAPIA, Luís. **Trabajos de derecho aeronáutico y del espacio**. Madrid, España: Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y Espacial de Jurídicos, Volumen I, 1978.



SIMONS, David G. **Historia de la aviación**, Madrid, España: Ed. Parragón, 2007.

SOLER, Sebastián. **Derecho penal argentino**, Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta S.R.L., 1981.

SORENSEN, Max. **Manual de derecho internacional público**. México: Ed. Fondo de Cultura Económica, 1978.

United Nations Treaties and International Agreements y de la Organización de Aviación Civil Internacional. Volumen 1678. New York, USA, 1992.

VIDELA ESCALADA, Federico N. **Derecho aeronáutico**, Tomo IV Volumen B. Buenos Aires, Argentina: Ed. Zavallía, 1976.

Legislación:

Constitución de la República de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente, Guatemala, 1986.

Ley de Aviación Civil de Guatemala. Decreto 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, 2001.

Reglamento de la Ley de Aviación Civil de Guatemala. Acuerdo Gubernativo No. 384-2001, Dirección General de Aeronáutica Civil, 2001.

Código Penal. Decreto número 17-73 del Congreso de la República de Guatemala, 1973.

Ley del Organismo Judicial. Decreto número 2-89 del Congreso de la República de Guatemala, 1989.



Ley Orgánica del Ministerio Público. Decreto número 40-94 del Congreso de la República de Guatemala, 1994.

Ley Constitutiva del Ejército de Guatemala. Decreto número 72-90 del Congreso de la República de Guatemala, 1991.

Ley Contra la Defraudación y Contrabando aduaneros. Decreto número 58-90 del Congreso de la República de Guatemala, 1991.

Ley Contra la Delincuencia Organizada. Decreto número 21-2006 del Congreso de la República, 2006.

Ley contra la narcoactividad. Decreto número 48-92 del Congreso de la República, 1992.

Convenio Tokio, sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, B.O.E. número 308 de 25 de diciembre 1969

Convenio de Chicago de 1944, Chicago, Estados Unidos, 7 de diciembre de 1944

Convenio de Roma de 1952, Roma, Italia, 1952

Convenio de Tokio de 1963

Convenio de Varsovia de 1929, Varsovia, 12 de octubre de 1929.

Código Penal de la República Argentina. Ed Zavalía. Bs As, 1996.

Código Aeronáutico y Leyes Complementarias. Ed aZ, Bs As, 1998.

Código Argentino de Aviación (Sancionado por ley 17285- Del 17/V/67; "B. O. ", 23/V/67- Con las Modificaciones introducidas por las leyes 19620, 20509 Y 22390.

Decreto 1446, decreto con fuerza de Ley de la Aviación civil Venezolana 18 de septiembre de 2001.

Ley de aeronáutica civil del Perú, Ley número 27261, promulgada 9 de mayo de 2000.
Publicada el 10 de mayo de 2000.



Ley orgánica de aviación civil del Uruguay, decreto ley 582, promulgada el 18 de octubre de dos mil uno y publicada el 19 de octubre de 2001.

Ley de aeronáutica civil salvadoreña, decreto ley número 2011, promulgado el 22 de diciembre de 1955 y publicado el 23 de diciembre de 1955.

Protocolo adicional número 125-9-1975, ratificado por instrumento 20-12-1984 jefatura del estado boe 20-6-1997, número 147, transportes aéreos modifica el convenio para la unificación de reglas relativas a los internacionales firmado en Varsovia el 12-10-1929 (rcl 1931\910 y ndl 22215).