

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS**  
**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**  
**CARRERA DE DERECHO**  
**INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y SEMINARIOS**



ACREDITADA POR RESOLUCIÓN CEUB 1126/2002

**TESIS DE GRADO**

**“INCORPORACIÓN DE LOS DELITOS AERONÁUTICOS  
AL CÓDIGO PENAL PARA SU APLICACIÓN PRONTA Y  
EFECTIVA DE ACUERDO A LOS PRINCIPIOS  
CONSTITUCIONALES DEL NUEVO ESTADO  
PLURINACIONAL”**

(Para optar al grado académico de Licenciatura en Derecho)

POSTULANTE : Univ. SONIA CUTILE TAPIA

TUTOR : Dr. ABRAHAM A. AGUIRRE ROMERO

**La Paz – Bolivia**  
**2016**



***Dedicatoria.***

*El presente trabajo va dedicado con mucho cariño a mi familia y a mi hermana Cristina que está en cielo, quienes siempre me brindaron su apoyo y confianza, que fueron mi fortaleza y fuente de perseverancia para la conclusión de mi carrera Universitaria.*

### ***Agradecimientos***

*Mis sinceros agradecimientos al Dr. Abraham Ademar Aguirre Romero, por su orientación y dirección en la elaboración de la presente Tesis de Grado, también agradecer a todas las personas que de una u otra manera contribuyeron a desarrollar la presente investigación, ya que sin su colaboración no habría sido posible su materialización.*

**RESUMEN ABSTRACT**  
**CAPITULO I**  
**MARCO INTRODUCTORIO**

Regular jurídicamente la actividad aérea constituye un gran avance para la seguridad y eficiencia en el uso de la aeronáutica. Sin embargo en Bolivia aún existen vacíos jurídicos ligados a esta actividad que son objeto de estudio en la presente investigación cuya propuesta es conformar un cuadro aproximado de normas referentes a la actividad aeronáutica y de esa forma evitar la dispersión normativa tan usual en nuestro ordenamiento jurídico.

El objetivo de la presente investigación es explicar la necesidad de tipificación e incorporación de delitos aeronáuticos a la norma sustantiva penal, como es el Código Penal. Esto en estricto apego a las garantías y principios Constitucionales, que son tutelados por las garantías jurisdiccionales.

Es así que su aplicación específica y tacita dejara de ser una norma en blanco, asignándole características para que el operador de justicia pueda aplicarlas en su tipicidad de forma pronta efectiva y oportuna. Para este fin se propone una norma jurídica, mediante un anteproyecto de ley, como solución resultante a la problemática.

**CAPITULO II**  
**MARCO HISTORICO**

Evolución del Derecho Aeronáutico.- En el contexto boliviano, el derecho aeronáutico civil hace su aparición desde la promulgación del Decreto Supremo 722, de 13 de febrero de 1947, en el cual ratifica lo contenido en la convención de aviación internacional celebrada en Chicago en abril de 1944, fue que a partir de ello en Bolivia, consecuentemente se desarrollan normativas en el ámbito de la aeronáutica, ratificando

convenios Internacionales, modificando o suspendiendo los mismos en el transcurso del tiempo.

### CAPITULO III MARCO TEORICO

El Derecho Aeronáutico se entiende como aquel conjunto de normas que se refieren a la navegación aérea y los problemas relacionados con ella; el cual tiene las características de reglamentarismo, politicidad y de espacio aéreo.

El Derecho Aeronáutico y su relación con otras ramas del Derecho.- La relación con el Derecho Internacional surgió desde el nacimiento del Derecho Aeronáutico, porque fue el convenio de París de 1919 el documento que inicio el desarrollo normativo de la materia, es así que se relaciona también con el Derecho Civil, Derecho Comercial, Derecho Administrativo.

Relación con el Derecho Penal.- Las conductas dolosas y culposas tienen una antigua vinculación con la actividad aérea, no solo en el campo de los delitos, sino además en el de las faltas o contravenciones. Desde los primeros pasos de la actividad normativa de la aviación en el mundo, se ha dado lugar a disposiciones de índole penal, no solo en el campo interno de los Estados, sino en el internacional.

Teoría de la Norma Penal.- La norma tiene dos partes un precepto hipotético de la conducta ilícita y una segunda parte que es la sanción por la realización de la conducta prohibida. Pero entre la primera parte y la segunda habrá de mediar durante el tiempo razonable, el procedimiento penal que conduce a que cumplida la ilicitud, sobrevenga la sanción.

Delitos Aeronáuticos e investigación de accidentes.- Se distinguen los delitos comunes cometidos a bordo de una aeronave (sustraer una billetera a un pasajero) de aquellos especiales que deben ser calificados como delitos aeronáuticos (apoderarse, mediante el uso de la violencia, de la aeronave y desviarla de la ruta prevista). El eje de esta afirmación es el bien jurídico tutelado: la seguridad en vuelo, la de los terceros en la superficie y aun la del Estado mismo, etc. propios de esta actividad; los accidentes de aviación son todos los

hechos que se produzcan al operarse la aeronave y que ocasione muerte o lesiones a alguna persona o daños a la aeronave o motive que esta los ocasione.

#### CAPITULO IV MARCO JURIDICO

En el Preámbulo al Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional de 7 de diciembre de 1944, carta magna del Derecho de la Navegación Aérea internacional, se apuntaba al desarrollo seguro de los servicios internacionales de transporte aéreo como uno de los principios esenciales que habrían de informar la regulación aeronáutica. Si bien no existe en su articulado un precepto específicamente destinado a definir la seguridad aeronáutica, este concepto está presente en todas y cada una de las materias que son objeto de regulación en el citado Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Encontramos también la ley 2902 de Aeronáutica Civil en la encontramos la diferencia entre delitos y faltas, sobre la base de la sanción imponible, lográndose precisar que el delito aeronáutico, sería el hecho típico castigado con privación de libertad, mientras que las faltas acarrear como consecuencia la imposición de multas, revocatoria y/o suspensión de licencias, permisos, entre otras. Analizando el Título Décimo Séptimo: Faltas y Delitos, Capítulo II. Titulado “Delitos”, dentro nuestra legislación interna sobre la materia, observamos un total de diez delitos, establecidos desde el artículo 189 hasta el artículo 198.

#### CAPITULO V MARCO PRÁCTICO

Para demostrar la investigación se realizaron encuestas de manera aleatoria a un universo de 81 personas los cuales fueron divididos en tres poblaciones: Pilotos y funcionarios de aeropuertos, Abogados y Funcionarios Judiciales y por último a Usuarios de transporte aéreo, se realizaron preguntas cerradas y de selección múltiple, los cuales nos ayudaron a alcanzar los objetivos de la investigación, de lo cual lo más relevante fue que en su mayoría los usuarios del transporte aéreo no tienen conocimiento de cuáles son los delitos aeronáuticos, que norma lo sanciona y que en su mayoría ven la necesidad de incorporar

estos delitos al código Penal para de esa manera garantizar una sanción y no quedar en la impunidad.

## CAPITULO VI MARCO PROPOSITIVO

Se propone la incorporación de ciertos delitos que creemos que son muy importantes ya que los mismos generar grave peligro para la sociedad los cuales deben de ser incorporados al Código Penal para que de esa manera pueda tipificarse el delito cometido y ser sancionado de una manera pronta y efectiva, de esa manera se garantizara los derechos de los ciudadanos protegidos en la constitución política del Estado, ya que el estado tiene el deber de promoverlos, protegerlos y respetarlos; como ser uno de los derechos fundamentales a la vida y a la integridad física, así también el derecho de garantizar el acceso a un transporte integral y eficiente. Por lo que se propone su incorporación mediante un ante proyecto de Ley los cuales son: Delitos aeronáutico de apoderamiento de aeronave, atentado contra la integridad y seguridad de una aeronave, peligro de la seguridad por uso de armas, vuelo no autorizado, incumplimiento de normas técnicas y usurpación de funciones aeronáuticas.

**ÍNDICE GENERAL**  
**CAPITULO I**  
**MARCO INTRODUCTORIO**

	<b>Pág.</b>
INTRODUCCIÓN .....	1
1.1.DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN .....	2
1.1.1. Identificación del Problema .....	2
1.1.2. Problematización.....	2
1.1.3. Delimitación del tema .....	2
1.1.3.1. Delimitación temática .....	3
1.1.3.2. Delimitación temporal.....	3
1.1.3.3. Delimitación espacial .....	3
1.1.4. Fundamentación e Importancia.....	3
1.1.4.1. Fundamentación .....	3
1.1.4.2. Importancia.....	4
1.1.5. Objetivos de la Tesis .....	5
1.1.5.1. Objetivo General .....	5
1.1.5.2. Objetivos Específicos .....	5
1.1.6. Hipótesis de Trabajo .....	6
1.1.6.1. Variables .....	6
1.1.6.1.1. Variable Independiente.....	6
1.1.6.1.2. Variable Dependiente .....	6
1.1.6.2. Unidades de Análisis .....	7
1.1.7. Métodos Y Técnicas A Utilizar En La Tesis .....	7
1.1.7.1. Métodos .....	7
1.1.7.1.1. Generales .....	7
1.1.7.1.1.1. Método Inductivo.....	7
1.1.7.1.1.2. Método Deductivo .....	7
1.1.7.1.1.3. Método Analítico - descriptivo. ....	7
1.1.7.1.2. Específicos.....	8
1.1.7.1.2.1. Método de las construcciones jurídicas .....	8
1.1.7.1.2.2. Método Teórico.....	8
1.1.7.1.2.3. Método de Análisis .....	8
1.1.7.1.2.4. Método Sociológico.....	8
1.1.7.1.2.5. Método Jurídico .....	8
1.1.7.1.2.6. Método Exegético .....	9
1.1.8. Técnicas a utilizarse en la Tesis .....	9

**CAPITULO II**  
**MARCO HISTÓRICO**

2.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL DERECHO AERONÁUTICO Y POLÍTICA DE LA AERONÁUTICA CIVIL .....	10
---	----

2.1. Evolución del Derecho Aeronáutico .....	10
--	----

### **CAPITULO III**

#### **MARCO TEÓRICO**

3.1. ANÁLISIS DE LA DISPERSIÓN NORMATIVA EN EL ESTADO PLURINACIONAL .....	17
3.2. LOS PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES Y EL DESARROLLO NORMATIVO EN EL DERECHO AERONÁUTICO .....	18
3.2.1. Definición analítica de Derecho aeronáutico .....	20
3.2.2. Caracteres del Derecho aeronáutico .....	23
3.2.2.1. Reglamentarismo .....	24
3.2.2.2. Politicidad .....	24
3.2.2.3. El espacio aéreo .....	25
3.2.2.4. La concepción unitaria del Derecho aeronáutico .....	25
3.3. EL DERECHO AERONÁUTICO Y SU RELACIÓN CON OTRAS RAMAS DEL DERECHO .....	27
3.3.1. Las relaciones con el Derecho Penal .....	28
3.4. POLÍTICA DE LA AERONÁUTICA CIVIL .....	28
3.5. TEORÍA DE LA NORMA PENAL Y DEL DELITO .....	30
3.5.1. Estructura de la norma penal .....	33
3.5.1.1. Precepto y sanción .....	34
3.5.1.2. Diversas clases de normas penales .....	34
3.5.1.3. Interpretación gramatical de la norma penal .....	36
3.5.1.4. Destinatarios de la norma penal .....	40
3.5.1.5. Ámbitos de validez de la ley penal .....	41
3.5.2. Teoría del Delito .....	43
3.5.2.1. Ubicación de la teoría del delito en las ciencias penales .....	43
3.5.2.2. Categorías fundamentales en la teoría del delito o elementos del delito .....	43
3.6. DELITOS AERONAUTICOS E INVESTIGACION DE ACCIDENTES .....	51
3.6.1. Delitos Aeronáuticos .....	51
3.6.2. Accidentes Aéreos .....	54

### **CAPITULO IV**

#### **MARCO JURÍDICO**

4.1. ANÁLISIS DE LA NORMATIVA JURÍDICA VIGENTE INHERENTE AL DERECHO AERONÁUTICO NACIONAL Y LA NORMA PENAL .....	57
4.1.1. Ley 2902, Ley de Aeronáutica Civil .....	57

**CAPITULO V**  
**MARCO PRÁCTICO**

5.1. UNIVERSO DE ESTUDIO .....	65
5.1.1. Resultados del grupo poblacional constituido por Pilotos y Funcionarios de Aeropuertos .....	65
5.1.2. Resultados del grupo poblacional constituido por Abogados y Funcionarios Judiciales .....	71
5.1.3. Resultados del grupo poblacional constituido por Usuarios de Transporte Aéreo.....	77

**CAPITULO VI**  
**MARCO PROPOSITIVO**

6.1. PROYECTO DE LEY DE DELITOS AERONÁUTICOS .....	82
--	----

**CAPITULO VII**  
**CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

7.1. CONCLUSIÓN A LOS OBJETIVOS .....	88
7.1.1. Conclusión al Objetivo General .....	88
7.1.2. Conclusión a los Objetivos Específicos .....	88
7.2. CONCLUSIÓN A LA HIPÓTESIS .....	90
7.3. RECOMENDACIONES .....	93

BIBLIOGRAFÍA  
ANEXOS

# CAPITULO I

## MARCO INTRODUCTORIO

### INTRODUCCIÓN

La presente investigación surge de la necesidad de tipificar en el código penal boliviano las conductas antijurídicas culpables que pertenecen al ámbito de la aeronáutica civil.

En este entendido se realiza un análisis teórico de la ley penal que se aplica a todos los hechos punibles cometidos dentro de un territorio del Estado boliviano, sin consideración a la nacionalidad del autor o partícipe. Esta aplicación se hace en ejercicio del principio de soberanía<sup>1</sup> del Estado. Lugar de comisión de la conducta punible que se considera realizada: En el lugar donde se desarrolló total o parcialmente la acción, en el lugar donde debió realizarse la acción omitida y en el lugar donde se produjo o debió producirse el resultado; Conforme a lo expuesto toda persona que infrinja una norma del código penal está sujeta al ordenamiento positivo vigente sin importar su nacionalidad, su raza, credo, posición política, etc. A menos que se encuentre en una de las excepciones consagradas en el derecho internacional.

En cuanto a definir el delito como “la acción típica, antijurídica, culpable, sometida a una adecuada sanción penal y que llena las condiciones objetivas de penalidad”. Esta definición de Beling fue luego modificada por él mismo en varias oportunidades, y tanto Mayer cuanto Mezger expusieron otras con algunas variantes a la transcripta, pero todas ellas, como destacó Jiménez de Asúa, encuentran su punto de unión en la tipicidad, pues en rededor del tipo legal se orientan y solucionan todos los problemas de índole técnica que plantea la fenomenología del delito, además de representar una indiscutible garantía de las libertades individuales. Esta es la base científica del principio “nullum crimen sine lege”, por el cual todos sabemos que solo seremos sometidos a juicio si nuestras conductas se han adecuado a lo claramente descrito en la ley positiva, por lo que es necesario incorporar el nomen iuris a los delitos aeronáuticos y estos se subsuman a un tipo penal establecido en la Ley.

---

<sup>1</sup>RAMÓN CAPELLA, JUAN: Los Ciudadanos Ciervos, Trotta, Madrid, 1993.

# 1.1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

## 1.1.1. Identificación del Problema

Regular jurídicamente la actividad aérea constituye un gran avance para la seguridad y eficiencia en el uso de la aeronáutica. Sin embargo también existe una serie de delitos establecidos en la Ley N° 2902, Ley de 29 de octubre de 2004, ligados a esta actividad las mismas que no son parte del Código Penal existiendo una dispersión normativa lo cual quita efectividad y aplicación al momento de impartir justicia con respecto al grado de responsabilidad que emerge de ella que son el objeto de estudio, así como la naturaleza de las investigaciones que debe adelantar la justicia en materia de accidentes aéreos.

Además que los delitos establecidos en los artículos 189 al 197 de la Ley N° 2902 carecen de NOMEN IURIS lo que recae en ausencia de Técnica Normativa de esta norma jurídica, por lo que también se propone establecer el *nomen iuris* respectivo a cada tipo penal, para que cuando ocurra estos delitos se subsuman aun tipo penal establecido en la Ley.

En consecuencia, partiendo de lo expuesto la formulación del problema es la siguiente:

*¿Tipificar determinados hechos como delitos aeronáuticos para que sean incorporados en el código penal y evitar la dispersión normativa?*

## 1.1.2. Problematización

- ¿Cómo se puede evitar la dispersión normativa en el ordenamiento jurídico aeronáutico boliviano?
- ¿Cuál es la necesidad de que un tipo penal lleve nomen iuris?
- ¿Qué relación existe entre los principios constitucionales y la unificación de los delitos aeronáuticos en Bolivia?

## 1.1.3. Delimitación del tema

### **1.1.3.1. Delimitación temática**

La presente investigación está circunscrita al Derecho Aeronáutico, enmarcado en el derecho penal.

### **1.1.3.2. Delimitación temporal**

La presente investigación se la realizara con datos comprendidos desde el año 2012 al primer semestre de la gestión 2015.

### **1.1.3.3. Delimitación espacial**

La investigación será realizada dentro los límites de la ciudad de La Paz, y El Alto, por ser el eje demográfico más denso del país en el uso de este servicio, y que abarca Organismos Nacionales e Internacionales que tratan la materia inherente a la problemática. Sin embargo se tomara referencia de casos connotados procedentes de otros aeropuertos y demás instituciones nacionales.

## **1.1.4. Fundamentación e Importancia**

### **1.1.4.1. Fundamentación**

Es necesario proponer un mecanismo legal de acuerdo a los principios constitucionales en el cual se incorporen todas las figuras de los delitos aeronáuticos al código penal para evitar la dispersión normativa muy usual en el ordenamiento jurídico boliviano.

En primer lugar, siguiendo los aspectos fundamentales, tenemos que debe tratarse de la responsabilidad de la conducta humana; en segundo lugar, debe determinarse el carácter del daño o la puesta en peligro de vidas y bienes ajenos y estar prohibido con relevancia penal por una fórmula legal que es el tipo o supuesto de hecho legal; en tercer lugar, la lesividad del comportamiento típico no debe estar resuelta por el ordenamiento jurídico mediante ningún precepto permisivo, es decir, no debe estar amparado por una causa de

injustificación; toda vez que, al no existir ningún permiso jurídico, la conducta típica también es antijurídica, es decir, contraria a derecho, lo que hace factible la continuación del análisis y estudio.

Por último, entre los aspectos principales de este análisis estratificado del delito, está la culpabilidad, el cual comprende que el injusto debe ser reprochable al agente en forma personal.

Ahora bien, al tener claro el análisis que debemos aplicar para conocer si, en el caso concreto, estamos en presencia de un delito, surge la necesidad, en el ámbito que nos ocupa, de definir el delito aeronáutico, como la acción u omisión ejecutada en el ejercicio de la actividad aeronáutica, descrita como ilícita.

Sobre todo la característica más notoria de los delitos aeronáuticos es el hecho que son delitos de peligro, esto es, consisten en la creación de un peligro concreto o abstracto, independiente del resultado de la acción temeraria o peligrosa. Como se verá, en el análisis de cada delito, que se desarrollará en el transcurso de la presente tesis.

Los delitos aeronáuticos se encuentran descritos en la Ley N° 2902, Ley de 29 de octubre de 2004. Sin embargo esta está totalmente ausente de la ley penal principal es decir en el Código Penal Boliviano, lo cual convierten estos delitos en una ley penal en blanco.

#### **1.1.4.2. Importancia**

Este tipo de investigaciones se torna importante debido a que efectivamente existen delitos creados por ley y que no tienen nomen iuris y además no son cumplidos como el caso de los delitos aeronáuticos. Sin embargo la mala práctica o mala técnica legislativa ha llevado a la dictación de una ley penal en blanco. Se entiende por ley penal en blanco aquella descripción de un delito que no ha quedado debidamente establecida en la ley y cuyo “llenado”, no diferente al de un cheque en blanco, lo hace la autoridad administrativa o judicial. Así por ejemplo supongamos, el establecimiento de un hipotético delito que castigare al piloto que “pusiere en riesgo la seguridad de vuelo”. Si bien, esta conducta se encuentra establecida en una ley, se encuentra tan vagamente descrita que implica que quien deba aplicarla, en este caso el juez sea quien en la práctica diga qué conducta es o no

delito, lo cual constituye una aberración de la técnica penal que sobrepasa todos los límites generalmente aceptados.<sup>2</sup>

En concreto, en Derecho penal, se conocen como leyes penales en blanco o leyes necesitadas de complemento a aquellos preceptos penales principales que contienen la pena pero no consignan íntegramente los elementos específicos del supuesto de hecho, puesto que el legislador se remite a otras disposiciones legales del mismo o inferior rango.

La utilización de leyes penales en blanco puede suponer una vulneración del principio de legalidad en Derecho penal. El principio de legalidad penal conlleva cuatro exigencias a saber: ley escrita, cierta, previa y estricta. Las dos primeras exigencias pueden verse afectadas por la existencia de las normas penales que hacen un reenvío a normas de rango menor.<sup>3</sup>

Todo este análisis es importante pues abre un amplio aspecto de defensa, en la medida que dichos tipos penales son o pueden ser inconstitucionales para con los derechos y garantías de los usuarios y proveedores de los servicios aeronáuticos.

## **1.1.5. Objetivos de la Tesis**

### **1.1.5.1. Objetivo General**

Proponer una norma legal penal dirigida específicamente a incorporar todas las figuras de los delitos aeronáuticos al código penal, concordante a los principios constitucionales del Estado Plurinacional de Bolivia.

### **1.1.5.2. Objetivos Específicos**

---

<sup>2</sup> Parada Vázquez, José Daniel: Derecho Aeronáutico, Marcial Pons, Madrid, 2000.

<sup>3</sup> Tapia Salinas, Luis: Derecho Aeronáutico, 2ª ed., Bosch, Barcelona, 1993.

- Explicar la importancia de unificar en el código penal la sanción de los delitos aeronáuticos.
- Estudiar la necesidad de que un tipo penal lleve nomen iuris

## **1.1.6. Hipótesis de Trabajo**

“La falta de nomen iuris a los delitos aeronáuticos como ser apoderamiento de aeronave; atentado contra la integridad y seguridad de una aeronave; seguridad y circulación aeroportuaria, peligro por uso de armas; vuelo no autorizado, incumplimiento de normas técnicas de vuelo; usurpación de funciones aeronáuticas; paso no autorizado de frontera y omisión de socorro, rescate y peligro; genera impunidad en estos tipos de delitos, que no son sancionados de manera pronta y efectiva al no encontrarse el tipo penal al cual se subsume el hecho, generando una dispersión normativa”

### **1.1.6.1. Variables**

#### **1.1.6.1.1. Variable Independiente**

La variable Independiente está constituida por:

*La falta de nomen iuris a los delitos aeronáuticos como ser apoderamiento de aeronave; atentado contra la integridad y seguridad de una aeronave; seguridad y circulación aeroportuaria, peligro por uso de armas; vuelo no autorizado, incumplimiento de normas técnicas de vuelo; usurpación de funciones aeronáuticas; paso no autorizado de frontera y omisión de socorro, rescate y peligro*

#### **1.1.6.1.2. Variable dependiente**

La variable dependiente está constituida por:

- *Genera impunidad*
- *Sanción de manera pronta y efectiva*
- *Tipo penal al cual se subsume el hecho*
- *Dispersión normativa.*

### **1.1.6.2. Unidades de análisis**

Las unidades de análisis son:

- Doctrina Inherente a la técnica legislativa
- Estudio de los delitos aeronáuticos
- Responsabilidad civil y penal en hechos que involucren delitos aeronáuticos
- Código Penal
- Ley 2902, ley de Aeronáutica Civil De La República De Bolivia
- Principios Constitucionales

Para poder acceder a sus derechos constitucionales en forma equitativa y sin discriminación.

### **1.1.7. Métodos Y Técnicas A Utilizar En La Tesis**

#### **1.1.7.1. Métodos**

##### **1.1.7.1.1. Generales**

###### **1.1.7.1.1.1. Método Inductivo**

Se utilizará este método, puesto que se analizara los problemas e inconvenientes de la problemática, para llegar a establecer conclusiones de orden general.

###### **1.1.7.1.1.2. Método deductivo**

Se empleara este método, en la etapa inicial de la investigación, puesto que ayudara a determinar las terminaciones de orden general a lo particular.

###### **1.1.7.1.1.3. Método analítico - descriptivo**

Se emplea este método por la modalidad que se hará en el análisis sobre el tema y en la descripción de los datos recopilados

### **1.1.7.1.2. Específicos**

#### **1.1.7.1.2.1. Método de las construcciones jurídicas**

Se basa en el anterior método sistemático. Para no llevar a una confusión entre las instituciones, éstas deben ser agrupadas, creando:

- Una estructura con base en todas las instituciones que tengan que ver con una rama del Derecho. Por ejemplo se debe unir Personas con Obligaciones, derechos Reales con Contratos.
- Sus principios y reglas generales deben ser aplicables a todas las instituciones. Por ejemplo existe una sola Capacidad de Obrar en Personas, Obligaciones y derechos Reales.

#### **1.1.7.1.2.2. Método Teórico**

Se utilizará este método, ya que permitirá revelar las causas y relaciones de características de la problemática en base a teorías y tratados ya realizados por estudiosos en la materia.

#### **1.1.7.1.2.3. Método de Análisis**

Se empleara este método, ya que determinara la separación mental o material del objeto de investigación en sus partes integrantes para descubrir los elementos esenciales que la conforman.

#### **1.1.7.1.2.4. Método Sociológico**

Estableceremos la relación directa que concurre entre el nacimiento de las nuevas normas del Derecho, con las insuficiencias jurídicas que existen en la sociedad.

#### **1.1.7.1.2.5. Método Jurídico**

Método con lo cual se establecerá, los principios jurídicos generales, que determinaran las consecuencias que derivan de tales principios y su concordancia con las instituciones en

vigor con las normas positivas. Lo cual permitirá interpretar, construir, sistematizar y comunicar el conocimiento jurídico

#### **1.1.7.1.2.6. Método Exegético**

Será utilizado para estudiar o interpretar las normas legales y no otras fuentes o partes del derecho es el método de interpretación por el cual se estudia artículo por artículo las normas jurídicas.

#### **1.1.8. Técnicas a utilizarse en la Tesis**

La técnica a utilizar en la presente investigación son:

- **OBSERVACION DOCUMENTAL.-** Se refiere a la investigación Bibliográfica Realizada en diversos tipos de escritos, tales como libros, documentos académicos, actas o informes, revistas, documentos personales etc.; Por lo que se realizara la siguiente Observación documental:
  - Revisión bibliográfica.- En el campo de recolección de datos doctrinarios y fundamentos jurídicos, en base a libros y publicaciones.
  - Revisión de documentos.- En la selección y discriminación de documentos, inherentes a los procesos legales en los cuales se presentó la problemática.
  - Análisis jurídico.- Que se empleara en el análisis de la norma jurídica y su funcionalidad dentro la sociedad.
  
- **ENCUESTA.-** Es una técnica que consiste en obtener información acerca de una parte de la población o muestra, mediante el uso de cuestionario. Realizando una serie de preguntas para reunir datos o para detectar la opinión pública sobre un asunto determinado; Por lo que se realizara:
  - Trabajo de campo.- con la realización de encuestas aplicadas a una muestra representativa seleccionada, realizando preguntas cerradas o dicotómicas y preguntas de selección múltiple para que de esa manera recopilemos información.

## **CAPITULO II**

### **MARCO HISTÓRICO**

#### **2.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL DERECHO AERONÁUTICO Y POLÍTICA DE LA AERONÁUTICA CIVIL**

##### **2.1.1. Evolución del Derecho Aeronáutico**

A nivel internacional se tiene como antecedente el Congreso Internacional de Aeronáutica celebrado en París-Francia en 1889, en éste congreso se analizaron algunos temas vinculados con la oportunidad de crear normas especiales en materia de *responsabilidad aeronáutica y desaparición de pilotos, accidentes de aeróstatos, etc.*, creándose en consecuencia la Comisión Permanente de Aeronáutica Civil, a la que se dio proyección internacional. En los años siguientes comenzaron a realizarse varios Congresos: en París en 1900; en Milán en 1906; en Bruselas en 1907 y en Chicago en 1944 referidos a la regulación de aeronáutica.

Dentro del contexto boliviano, el derecho aeronáutico civil hace su aparición desde la promulgación del Decreto Supremo 722, de 13 de febrero de 1947, en el cual ratifica lo contenido en la convención de aviación internacional celebrada en Chicago en abril de 1944.

A partir de ello, en Bolivia, consecuentemente se desarrollan las siguientes normas y legislación, que las enuncia en orden cronológico:

- 1) Ley 25-10-1947, Ley de 25 de octubre de 1947.- De creación de la dirección aeronáutica civil y comercial.
- 2) Decreto Supremo 1182, de 20 de mayo de 1948.- De la autorización de la Comisión Nacional de Aeronáutica Civil.- será organizada por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

- 3) Decreto Supremo 4350, 27 de marzo de 1956.- De creación de la maestranza central de aviación. d.s. 4350 de 27 de marzo de 1956.— se crea en Cochabamba, dependiente de L.A.B. y bajo la dirección y control técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- 4) Decreto Supremo 5110, de 09 de diciembre de 1958.-Que reglamenta el Servicio de Radios y Aterrizaje en los aeropuertos dependientes del Lloyd Aéreo Boliviano.
- 5) Decreto Supremo 6877, de 28 de agosto de 1964.- Reglamenta la Ley de 25 de octubre de 1947. que crea la Dirección General de Aeronáutica Civil y Comercial.
- 6) Decreto Ley 7057, de 17 de febrero de 1965.- que aprueba el Reglamento de sanciones en sus cuatro capítulos, preparado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- 7) Decreto Ley 7361, de 18 de octubre de 1965.- Dirección General de Aeronáutica Civil aprobará itinerarios, horarios de vuelo y tarifas de empresas que presten servicios aéreos internos.
- 8) Decreto Ley 7391, de 15 de noviembre de 1965.- Dirección General de Aeronáutica Civil y Comercial a partir de la fecha se denominará Dirección Nacional de Aeronáutica Civil, dependiente de la Subsecretaría de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.
- 9) Decreto Ley 7419, de 08 de diciembre de 1965.- Crea el Consejo Nacional de Aeronáutica, como organismo técnico y administrativo dependiente de la Presidencia de la República.
- 10) Decreto Ley 7476, de 18 DE ENERO DE 1966.- Encomienda a la Dirección General de Aeronáutica Civil atención asuntos del Consejo Nacional de Aeronáutica, mientras se efectúe su organización.
- 11) Decreto Ley 7751, de 01 DE AGOSTO DE 1966.- Deja sin efecto el D.L. No. 07476 de 18-1-66, que encomienda a la Dirección de Aeronáutica Civil la atención de asuntos concernientes al Consejo Nacional de Aeronáutica.
- 12) Decreto Supremo 10422, de 22 DE AGOSTO DE 1972.- Se promulga las normas básicas de Aeronáutica del Estado Boliviano.
- 13) Decreto Supremo 10957, de 10 DE JULIO DE 1973.- Apruébese y ratificase la modificación del Artículo VI del Estatuto del Organismo Internacional de Energía Atómica firmado por Bolivia el 26 de octubre de 1956 por la que se eleva el número de miembros permanentes a cuatro.

- 14) Decreto Supremo 11024, de 10 DE AGOSTO DE 1973.- Elevase a rango de Decreto Supremo la Resolución Ministerial N° 16/73 "B" del Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil de fecha 16 de enero de 1973 por la que se categorizan los Aeropuertos y se racionalizan las tarifas (tasas) por los servicios a cargo de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA).
- 15) Decreto Supremo 11185, de 16 DE NOVIEMBRE DE 1973.- Aprueba el Código Aeronáutico Boliviano.
- 16) Decreto Supremo 11557, de 28 DE JUNIO DE 1974.- Apruébese y ratifícase el Estatuto de la comisión Latinoamericana de aviación Civil (CLAC), firmado en México.
- 17) Decreto Supremo 12220, de 07 DE FEBRERO DE 1975.- Se establecen como recursos del Fondo Nacional de Aeronáutica, las fuentes de ingreso que se detallan en el presente Decreto Ley.
- 18) Decreto Supremo 12503, de 20 DE MAYO DE 1975.- Modifícase el Art. 3° del D.S. 1220 para conformar el Directorio del Fondo Nacional de Aeronáutica Civil.
- 19) Decreto Supremo 12623, de 19 DE JUNIO DE 1975.- Se eleva a rango de Decreto Supremo la Resolución Ministerial N° 446/75 expedida por el Ministerio de Transportes Comunicaciones y Aeronáutica Civil.
- 20) Decreto Supremo 13251, de 31 DE DICIEMBRE DE 1975.- A partir del 1° de Enero de 1976, el Instituto Ncl. de Telecomunicaciones, pasará a depender del Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil.
- 21) Decreto Supremo 14140, de 29 DE NOVIEMBRE DE 1976.- Apruébese el nuevo REGLAMENTO DE FALTAS Y SANCIONES, elaborado por la Dir. Gral. de Aeronáutica Civil.
- 22) Decreto Supremo 15408, de 07 DE ABRIL DE 1978.- Amplíase las fuentes de Ingreso del Fondo Ncl. de la Aeronáutica establecidas en el Art. 1° del D.S. 12220 de 7-II-75 con Derechos por expendio de pasajes "offlíne" que efectúen las oficinas, empresas, compañías y/o agencias de ventas establecidas en el país, por cuenta de líneas aéreas internacionales que no operan en el mismo.
- 23) Decreto Supremo 15613, de 07 DE JULIO DE 1978.- Homologase la Resolución Administrativa 03-29-78 expedida por el IBSS, sobre creación del Fondo Complementario de Seguro Social de Aeronáutica Civil de 29-V-78.

- 24) Decreto Supremo 15642, de 21 DE JULIO DE 1978.- Apruébese la adhesión de Bolivia al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrito en Montreal el 23—XI—71.
- 25) Decreto Supremo 15640, de 24 DE JULIO DE 1978.- Adhesión de Bolivia al Convenio para la Represión del Apoderamiento ilícito de Aeronaves, suscrito en La Haya el 16 de diciembre de 1970.
- 26) Decreto Ley 15725, de 11 DE AGOSTO DE 1978.- Apruébese como Ley de la República la Ley Orgánica del Sector de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil.
- 27) Decreto Supremo 15729, de 18 DE AGOSTO DE 1978.- Complementase el Art.2° del D.S. 15613 de 7-VII-78, aclarando que el Fondo Complementario de Seguro Social de la Aeronáutica Civil comprende a todos los trabajadores de entidades y organismos aeronáuticos públicos y privados del país.
- 28) Decreto Supremo 16576, de 13 DE JUNIO DE 1979.- Apruébase el Plan Ncl. de Navegación Aérea (PNNA) como documento básico de ejecución prioritaria dentro de la política aeronáutica del Estado.
- 29) Decreto Supremo 17255, de 05 DE MARZO DE 1980.- Ratificase el Protocolo relativo al texto auténtico trilingüe del Convenio sobre aviación Civil Internacional suscrito en Buenos Aires el 24—IX—68, remitido por OACI.
- 30) Decreto Supremo 17481, de 23 DE JUNIO DE 1980.- Autorízase a la Dirección Gral. de Aeronáutica Civil (D. G. A.C.) realizar los trámites para elevar el Aeropuerto "Jorge Wilsterman " de Cochabamba a la categoría de "Aeropuerto Internacional".
- 31) Decreto Supremo 17504, de 11 DE JULIO DE 1980.- Constituyese la Comisión encargada de estudiar el proyecto del creación de Ministerio de Aeronáutica.
- 32) Decreto Ley 17691, de 09 DE OCTUBRE DE 1980.- Amplíase los efectos del Art. 6o del D.L. 10460 de 12-XI-72, incluyendo el Ministerio de Aeronáutica, que se crea expresamente mediante la presente Ley, como competente del Poder Ejecutivo.
- 33) Decreto Supremo 18199, de 20 DE ABRIL DE 1981.- Apruébese y ratificase las enmiendas al Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).
- 34) Decreto Supremo 19425, de 28 DE FEBRERO DE 1983.- Autorízase al Comando Gral. de la Fuerza Aérea la contratación de seguros aeronáuticos mediante convocatoria a licitación pública a las compañías aseguradoras nacionales y extranjeras establecidas legalmente en el país.

- 35) Decreto Supremo 20179, de 12 DE ABRIL DE 1984.- Autorízase a Min. Aeronáutica regule las tarifas de las Empresas Nacionales de Aeronavegación.
- 36) Decreto Supremo 20412, de 14 DE AGOSTO DE 1984.- Repónese la vigencia de los Arts. 65 y 70 de las normas básicas de "AERONAUTICA DEL ESTADO BOLIVIANO".
- 37) Decreto Supremo 20555, de 23 DE OCTUBRE DE 1984.- A partir de la fecha de la Promulgación de este decreto y en el lapso de 15 días los propietarios de aviones avionetas, helicópteros e hidroaviones, deberán comprobar su derecho propietario, presentando, la documentación legal al Min. Aeronáutica.
- 38) Decreto Supremo 21408, de 26 DE SEPTIEMBRE DE 1986.- El Min. de Aeronáutica a partir de la fecha y en el término de 60 días, procederá a la reinscripción total de aeronaves civiles utilizadas en actividades de operadores particulares, aeronaves ejecutivas, helicópteros taxis aéreos y todas las correspondientes a la aviación en general.
- 39) Decreto Supremo 22484, de 27 DE ABRIL DE 1990.- Créase el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), que tendrá por objeto disponer todas las medidas necesarias para mantener permanentemente la seguridad de las operaciones aéreas de la aviación civil en el territorio nacional.
- 40) Decreto Supremo 22536, de 03 DE JULIO DE 1990.- Se dispone la supresión del Ministerio de Informaciones, transfiriéndose sus competencias, atribuciones, funciones, presupuesto, activos y pasivos al Ministerio de la Presidencia de la República, el mismo que asumirá las funciones de portavoz del Gobierno.
- 41) Decreto Supremo 22540, de 13 DE JULIO DE 1990.- La Subsecretaría de Aeronáutica Militar del Ministerio de Defensa Nacional atenderá los requerimientos de la Fuerza Aérea Boliviana, elaborará y ejecutará políticas de control del espacio aéreo nacional, formulará y ejecutará la Política Aeronáutica Militar y ejercerá las demás atribuciones y funciones que venía desempeñando.
- 42) Decreto Supremo 22809, de 15 DE MAYO DE 1991.- Créase la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE AEROPUERTOS(DINASA), dependiente de la Subsecretaría de Aeronáutica Militar del Ministerio de Defensa Nacional, en substitución del Servicio Nacional de Seguridad de Aeropuertos.
- 43) Decreto Supremo 23058, de 13 DE FEBRERO DE 1992.- Apruébase en cumplimiento y ejecución del artículo 9 del decreto supremo 22540, el siguiente

ESTATUTO ORGÁNICO DEL CONSEJO NACIONAL DE AERONAUTICA,  
CONAER.

- 44) Decreto Supremo 23931, de 23 DE DICIEMBRE DE 1994.- El "Servicio al Mejoramiento de la Navegación Amazónica", SEMENA, queda bajo la dependencia directa de la Secretaría Nacional de Transporte Comunicación y Aeronáutica Civil del Ministerio sin Cartera de Desarrollo Económico.
- 45) Decreto Supremo 24032, de 13 DE JUNIO DE 1995.- Autorízase a la Secretaría Nacional de Transporte Comunicación y Aeronáutica Civil para que otorgue y renueve, permisos de explotación de servicios de transporte aéreo regular y no regular, nacional e internacional, de pasajeros, carga y material postal.
- 46) Ley 1759, de 26 DE FEBRERO DE 1997.- Elévase a rango de Ley el Decreto Supremo N° 722 de 13 /02/ 1947, por el que Bolivia se adhiere al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- 47) Decreto Supremo 24718, de 22 DE JULIO DE 1997.- Normas para la Regulación de los Servicios Aeronáuticos y Servicios Aeroportuarios.
- 48) Ley 1868, de 15 DE JUNIO DE 1998.- Se aprueba y ratifica el Acuerdo sobre Servicios Aéreos Subregionales entre los Gobiernos de la República Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay.
- 49) Decreto Supremo 25463, de 23 DE JULIO DE 1999.- Autorízase a la Superintendencia de Transportes, incrementar la tarifa de derechos de embarque internacional para financiar el "DESARROLLO DE LA CAPACIDAD DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL" del sector aeronáutico.
- 50) Decreto Supremo 25793, de 30 DE MAYO DE 2000.- En cumplimiento de las atribuciones conferidas por el Decreto Supremo N° 24718 de 22 /07/1997, el Director General de Aeronáutica Civil, otorgará permisos de operación, licencias y certificados que sean de competencia técnico operativa.
- 51) Ley 2231, de 19 DE JULIO DE 2001.- Se aprueba y ratifica la "Enmienda al Estatuto y Reglamento Interno de la CLAC, (Comisión Latinoamericana de Aviación Civil), Resolución A 1 y Enmienda del Estatuto de la CLAC, Resolución A 3".
- 52) Ley 2285, de 05 DE DICIEMBRE DE 2001.- Se aprueba y ratifica "Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los fines de Detección".

- 53) Ley 2290, de 05 DE DICIEMBRE DE 2001.- Se aprueba la adhesión al "Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Prestan Servicio de la Aviación Civil Internacional".
- 54) Ley 2348, de 07 DE MAYO DE 2002.- Aprobar y ratificar el "Protocolo relativo a una Enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- 55) Ley 2902, 29 DE OCTUBRE DE 2004.- LEY DE LA AERONAUTICA CIVIL DE BOLIVIA
- 56) Ley 3238, de 27 DE OCTUBRE DE 2005.- Se dispone la suspensión temporal de la aplicación de los Artículos 129°, 130°, 131° y 146° de la Ley N° 2902 de 29 /10/ 2004 de Aeronáutica Civil de Bolivia, para los Operadores Aéreos Nacionales.
- 57) Decreto Supremo 28478, de 02 DE DICIEMBRE DE 2005.- MARCO INSTITUCIONAL DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.
- 58) Decreto Supremo 28619, de 09 DE FEBRERO DE 2006.- Se modifica el Artículo 24 del Decreto Supremo N° 24718 de 22 /07/ 1997, (Servicios Aeronáuticos y Servicios Aeroportuarios).
- 59) Decreto Supremo 29796, de 19 DE NOVIEMBRE DE 2008.- Crea el Consejo Nacional Permanente de Seguridad de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita dentro la actividad aeronáutica en general.
- 60) Ley N° 521, de 22 de abril de 2014, Ley de Seguridad y defensa del espacio aéreo.

## **CAPITULO III**

### **MARCO TEÓRICO**

#### **3.1. ANÁLISIS DE LA DISPERSIÓN NORMATIVA EN EL ESTADO PLURINACIONAL**

La "dispersión normativa" es una expresión que hace referencia a la confusión, profusión y falta de claridad, en normas, reglas y/o leyes referidas a un mismo tema específico, produciendo un caos administrativo, con cientos de normas, todas ellas referidas al mismo ámbito, y con actuaciones "descoordinadas" por parte de los interesados. Dispersión: Profusión, difusión, diseminación. Normativo/a: Todo aquello referido a las normas, reglamentos, leyes, etc.

La Constitución Política del Estado consagra el carácter instrumental de justicia puesta al servicio de los intereses de los ciudadanos y la responsabilidad política del Gobierno correspondiente, en cuanto que es responsable de dirigirla.

Por eso se establece la necesidad de establecer el régimen jurídico del Derecho Administrativo, trascendiendo las reglas de funcionamiento interno para integrarse en la sociedad a la que sirve, para lograr que los derechos que reconoce la constitución sean reales y efectivos.

Y con esta finalidad tanto la Ley 2902 de Aeronáutica Civil, como las leyes y múltiples decretos supremos sectoriales, regulan un sistema de derecho aeronáutico de carácter previo a la vía jurisdiccional, que pretenden acercar el derecho aeronáutico a la sociedad a la que sirven, al tratarse de un sistema de recursos gratuito y de más rápida tramitación.

A pesar de lo dicho, la realidad impone que este sistema no logra, en muchas ocasiones, los objetivos pretendidos, antes bien suponen en numerosos casos una dilación aún mayor del

procedimiento en caso de delitos aeronáuticos, cuyas dilaciones son reconocidas incluso por el legislador.

A esto hay que añadir el complejo entramado de entes, organismos y entidades, que hacen difícil incluso determinar ante quien debe reclamarse; así como, un ordenamiento que en algunas ocasiones adolece de una excesiva dispersión y falta de sistemática, que suma a las citadas la dificultad de dilucidar el procedimiento apropiado para la defensa del derecho vulnerado.

En el caso concreto de la reclamación por un particular de los daños personales o materiales sufridos se pone de manifiesto la dispersión normativa y falta de coherencia antes referida.

No podemos sino concluir que esta dualidad normativa en una misma materia no es sino una muestra de la ardua y tediosa tarea que es para el ciudadano, en algunas ocasiones la relación con el derecho aeronáutico, que tanto por la falta de medios técnicos y personales, como por la disparidad y dispersión normativa, del que es claro exponente la regulación vigente en materia de delitos aeronáuticos, pierde en muchos casos su vocación de eficacia y eficiencia en el servicio a los ciudadanos, convirtiéndose en un lastre al ejercicio real y efectivo de sus derechos.

### **3.2. LOS PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES Y EL DESARROLLO NORMATIVO EN EL DERECHO AERONÁUTICO**

En primer lugar, siguiendo los aspectos fundamentales de las garantías constitucionales, y la teoría del delito tenemos que debe tratarse de una conducta humana, que emana de las garantías jurisdiccionales, establecidas en el Art. 109, que establece en su párrafo I: *“Todos los derechos reconocidos en la Constitución son directamente aplicables y gozan de iguales garantías para su protección”*. Además sobre los derechos por la vía penal solo

podrán ser regulados por ley, tal cual lo establece el párrafo II, del mismo artículo, que expresa: *“Los derechos y sus garantías sólo podrán ser regulados por la ley”*.

En segundo lugar, debe generar un daño o la puesta en peligro de vidas y bienes ajenos y estar prohibido con relevancia penal por una fórmula legal que es el tipo o supuesto de hecho legal. Esta característica adjetiva de la conducta es la tipicidad, la cual hace efectivo el cumplimiento del principio de legalidad, en su expresión latina *nullum crimen, nulla poena sine lege*, establecido en el artículo 117, párr. I de la Constitución del Estado Plurinacional de Bolivia, al señalar que *“Ninguna persona puede ser condenada sin haber sido oída y juzgada previamente en un debido proceso. Nadie sufrirá sanción penal que no haya sido impuesta por autoridad judicial competente en sentencia ejecutoriada”*; así como en el artículo 23, párr. III, señala que *“Nadie podrá ser detenido, aprehendido o privado de su libertad, salvo en los casos y según las formas establecidas por la ley. La ejecución del mandamiento requerirá que éste emane de autoridad competente y que sea emitido por escrito”*.

En tercer lugar, la lesividad del comportamiento típico no debe estar resuelta por el ordenamiento jurídico mediante ningún precepto permisivo, es decir, no debe estar amparado por una causa de notificación; toda vez que, al no existir ningún permiso jurídico, la conducta típica también es antijurídica, es decir, contraria a derecho, lo que hace factible la continuación del análisis, frente a lo que establece el artículo 110, que expresa:

*Artículo 110.*

- I. Las personas que vulneren derechos constitucionales quedan sujetas a la jurisdicción y competencia de las autoridades bolivianas.*
- II. La vulneración de los derechos constitucionales hace responsables a sus autores intelectuales y materiales.*
- III. Los atentados contra la seguridad personal hacen responsables a sus autores inmediatos, sin que pueda servirles de excusa el haberlos cometido por orden superior.*

Por último, entre los aspectos principales de este análisis estratificado del delito desde los principios constitucionales, está la culpabilidad, el cual comprende que el injusto debe ser reprochable al agente en forma personal, como lo establece el Art. 110, en su párrafo III.

### 3.2.1. Definición analítica de Derecho aeronáutico

El primer elemento significativo del concepto es el de que se trata de un “conjunto de principios y normas”. La palabra “principio” tiene, en los diccionarios, una etimología variada, según el empleo que de ella se haga. Desde un punto de vista científico, se la define como “base, fundamento sobre el que se apoya una materia de conocimiento” o “norma, máxima que rige las ideas o la conducta”. Como puede verse, hay en estas expresiones y también en el plano jurídico, una clara similitud con la expresión “normas”, en tanto en cuanto estas últimas pueden tener un doble sentido: ya un valor básico o esencial, ya la expresión concreta del derecho positivo o ley escrita. Así, por ejemplo, quien comete un homicidio no vulnera la figura mismo previsto en el código penal, sino la norma o el principio de “no matar”, criterio que en el Derecho Penal sostuvo hace mucho tiempo Karl Binding en su Teoría de las Normas.<sup>4</sup>

Entre los estudios dedicados a los principios generales del derecho, pueden citarse las siguientes opiniones:

- 1) Enunciados no concretos cuya función lógica dominante consiste en fundamentar, con el rigor de una síntesis, la validez de los criterios de ordenación y si bien no poseen un contenido fáctico, son formulados en vista de las modalidades empíricas del objeto de conocimiento, manifiesta Smith.<sup>5</sup>
- 2) Alvarez Gardiol los califica como instrumentos técnico-jurídicos para la interpretación e integración del Derecho, al modo de mecanismos de integración.<sup>6</sup>
- 3) Para Carlos Cossio son juicios estimativos cuyo valor intrínseco general los hace capaces de determinar la conducta de los hombres, de manera tal que si faltara una norma legal se puede configurar con ellos una norma derivada.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup>Binding, Karl: Teoría de las Normas, 1872.

<sup>5</sup>Smith, Juan Carlos, “Carácter, función y relatividad de los principios generales del Derecho”, publ. en La Ley, Buenos Aires, T. 1981.

<sup>6</sup>Alvarez Gardiol, Ariel, “Introducción a una Teoría General del Derecho”, Buenos Aires, 1975, Ed. Astrea, p. 240 y 241.

<sup>7</sup>Cossio, Carlos, “La plenitud del ordenamiento jurídico”, Buenos Aires, 1955, Ed. Losada, p. 250.

En el ámbito del Derecho aeronáutico, recuerdo la opinión del profesor Ortiz de Guinea, prematuramente fallecido hace casi cuarenta años, quien otorgó a los principios generales del derecho un doble sentido, ya que en su criterio amparan los razonamientos jurídicos, sirviéndoles de fundamento íntimo y a la vez, poseen la función reservada de constituir una fuente autónoma de las normas de decisión, aunque subsidiariamente, en defecto de la ley o de la costumbre.<sup>8</sup>

Hay que también mencionar los principios que la rigen, una diferencia entre los principios y las normas puede establecerse en el sentido de que estas últimas pueden ser entendidas – como en la práctica así se las considera muchas veces– como ley escrita o derecho positivo, según dije antes, así como aquellos forman el sustento basilar más amplio de nuestra materia. De todos modos, los principios deben ser analizados, en su estudio, en conjunto con las normas, ya que, en definitiva, el Derecho no es solo la ley escrita o el solo conjunto de principios, sino todo el contenido vivencial de un ordenamiento jurídico en una comunidad determinada y en un cierto tiempo. Además, los principios generales del Derecho aeronáutico poseen la función de ser fuente autónoma de normas de decisión, aunque subsidiariamente, a falta de ley o de costumbre, sentido que Del Vecchio otorgaba, precisamente, a los mismos principios generales del Derecho.<sup>9</sup>

A lo largo del desarrollo de esta investigación se podrán conocer muchos de sus principios, que han surgido de la existencia misma de la aeronáutica civil o de su regulación legislativa. Entre ellos, pueden citarse aquí los de la soberanía de las naciones respecto del espacio aéreo que cubre sus territorios; la nacionalidad única de las aeronaves; el comandante de la aeronave en vuelo es la máxima autoridad a bordo; el de reciprocidad en el intercambio gubernamental de derechos aerocomerciales; etc.

Un segundo elemento constitutivo de la definición adoptada es el de que esos principios y normas son “*de derecho público y privado*”. Aunque en oportunidad de analizar los caracteres de la materia se explicará en detalle este aspecto, cabe decir aquí que en el contenido del Derecho aeronáutico se encuentran expresiones de ambas clases de esta tradicional división de las ciencias jurídicas, al mismo tiempo que surge una imposibilidad cierta de separarlas tajantemente en su estudio y en el plano legislativo. Con solo recordar

---

<sup>8</sup>Ortiz de Guinea, Federico, “Principios Generales del Derecho Aeronáutico – Apertura de un proceso para su determinación”, IV Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial, Morón, Argentina, septiembre de 1970.

<sup>9</sup>Del Vecchio: Lecciones de filosofía del derecho en la Universidad de Roma, Casa Editorial Bosch, España, 1978.

que los tratados internacionales y las normas que regulan instituciones como los contratos o la responsabilidad suponen marcos concretos de ambas clases de principios y normas, queda demostrado que nuestra materia es de las que debe incluirse entre las ramas del saber jurídico con un contenido integral de disposiciones de derecho público y privado.

Sin perjuicio de que el Derecho aeronáutico es una de las ramas que muestra, en su extensión, un muy importante conjunto de textos legales de índole internacional, también posee disposiciones de derecho interno; o sea, los textos legislativos dictados por los países y que tienen aplicación dentro de sus fronteras. En este punto, es esencial tener en cuenta que muchas veces, ambas fuentes se vinculan de manera estrecha; por ejemplo, cuando lo establecido por un tratado internacional es adoptado luego en su ley interna por uno o más países. De allí que en la definición que he seguido este elemento es significativo, porque contribuye a perfilar con nitidez el ámbito especial científico-jurídico de la materia.

El último elemento esencial del concepto que vengo exponiendo está dado por *“las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica y de la aeroportuaria o modificadas por ella”*. Las instituciones pueden ser entendidas como organismos determinados de carácter público o privado (poder ejecutivo, legislativo, judicial, sociedades comerciales o asociaciones civiles, etc.) o bien con el sentido de un conjunto de normas que regulan un cierto tema y lo convierten en algo con valor o entidad propia. Así, en el caso de nuestra materia, tenemos las instituciones del espacio aéreo, de la aeronáutica comercial, de la asistencia y salvamento, del explotador aeroportuario, etc. En cuanto a las relaciones jurídicas, son la materia vertebral de la vida en comunidad y de la vida del derecho. Son aquellas construcciones de distinta raíz, contractual o extracontractual, que componen la estructura jurídica de una nación, y sin las cuales resulta imposible la vida en sociedad.

La definición nos dice que esas instituciones y relaciones jurídicas pueden nacer de la actividad aeronáutica y de la aeroportuaria o verse modificadas por ellas. Precisamente este elemento es muy significativo en nuestra materia, porque esta última surge en el ámbito de las ciencias jurídicas por la aparición de la aeronave y todos los problemas derivados de su utilización, a lo que se ha agregado en los últimos años, la problemática aeroportuaria. La evolución de ellas originó el surgimiento de ciertas instituciones nuevas (la aeronave, la circulación aérea, el servicio aeroportuario), en tanto otras se han visto modificadas por las

mismas (la seguridad operacional, los contratos de utilización de aeronaves, la concesión aeroportuaria, etc.). El Derecho aeronáutico no es un compartimento estanco en el conjunto de las ciencias jurídicas y la mejor demostración de este aserto es la comprobación de esta especial textura de su contenido, lo que debe, en mi opinión, hallarse fijado en su concepto principal o básico.

### **3.2.2. Caracteres del Derecho aeronáutico**

Es preocupación inicial de la teoría el fijar algunas características propias de esa rama del derecho aeronáutico. Particularmente esas condiciones suyas de internacionalidad y de movilidad.<sup>10</sup>

El derecho aeronáutico está en buena medida integrado por normas de vigencia internacional. Ello es consecuencia directa del medio en el que la aeronavegación se desarrolla, y es también resultante de la casi ilimitada aptitud de traslación de los aparatos aéreos, y de las posibilidades cada vez más amplias de extensión geográfica de los vuelos.

Por lo mismo que existen entonces acuerdos y congresos internacionales para lograr un uniforme tratamiento<sup>11</sup> en lo atinente a la traslación por aire y a sus cuestiones conexas, la teoría ha cuidado de destacar siempre el referido carácter, que ya es muy importante en el campo de las soluciones concretas.

El derecho aeronáutico es un derecho de movilidad permanente, además. Es decir, es un derecho en permanente adaptación a las cambiantes exigencias sociales que se vinculan a su objeto.

Otras ramas del derecho sugieren cierta estabilidad en sus normas, o por lo menos, una cierta constante en las soluciones generales, por la reiterada adopción de criterios uniformes.<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup>TAPIA SAUNAS, Luis: Manual de Derecho Aeronáutico, Barcelona, 1944, p. 17 y sig.

<sup>11</sup>PODESTÁ COSTA: Derecho internacional Público. 1978.

<sup>12</sup>El derecho aeronáutico en cambio no tiene historia, o su historia es tan breve (Un vertiginosa) que las soluciones carecen de «a inevitable convalidarían que traen los siglos.

En el derecho aeronáutico todo es nuevo y además, por el progreso sencillamente fantástico de los aparatos de vuelo, necesidades, problemas y funciones se transforman y continúan, sin cesar, transformándose.

Ese carácter de movilidad no significa, por supuesto, la negación de consideraciones superiores de derecho natural, ciertamente inmutables: significa observar las dificultades que aparecen en el ámbito de las legislaciones que pretendan una permanencia más o menos extensa, y en las teorías que quieran cierta perduración.<sup>13</sup>

### **3.2.2.1. Reglamentarismo**

Fue el jurista francés Maurice Lemoine quien por primera vez sostuvo que el reglamentarismo es uno de los caracteres del Derecho aeronáutico. Lo afirmó sobre la base del poder de policía que *ejerce el Estado frente a una actividad que engendra peligro para quien la ejerce y para quienes se hallan en la superficie y pueden ser afectados por la misma*.<sup>14</sup>

### **3.2.2.2. Politicidad**

La politicidad es uno de los caracteres de la materia<sup>15</sup> en razones de orden militar y de relaciones internacionales, aludiendo a la teoría de la indivisibilidad del poder aéreo, en tanto y en cuanto el mismo se conforma en cada país con la aviación militar y con la civil.

Por cierto que la política de las relaciones internacionales influye en muchas otras ramas del Derecho, pero en ninguna como en la que nos ocupa, como sentenció el ilustre jurista italiano Fragali hace mucho tiempo: *“La característica política del derecho aeronáutico no debe considerarse, por tanto, una singularidad suya; lo que no excluye que deba reconocerse una intensa reacción de la política sobre el derecho aeronáutico, mayor que toda la que se opera en las otras disciplinas”*.<sup>16</sup>

---

<sup>13</sup>TAPIA SAUNAS, Luis: Manual de Derecho Aeronáutico, Barcelona, 1944, p. 18.

<sup>14</sup>Lemoine, Maurice, “Traité de DroitAérien”, París, Ed. Sirey, 1947, pág. 7.

<sup>15</sup>Ambrosini, Antonio, “Instituciones del Derecho de la Aviación”, Buenos Aires, 1949, Ed. Depalma, p. 48. Antonini, Alfredo, Relación de síntesis publicada en “Le GestioniAeroportuali”, a cargo de MicheleComenale Pinto, Francesco Morandi y Laura Masala, Milán, 2008, Ed. Giuffré, p. 183

<sup>16</sup>Fragali, Michele, “Lezioni di dirittoaeronautico”, Milán, 1939, p. 48 y 49.

### 3.2.2.3. El espacio aéreo

El espacio aéreo es el medio en el cual se desenvuelven las actividades de aeronavegación, y en donde ocurren la mayor parte de los problemas cuya regulación corresponde a la mencionada rama del derecho.<sup>17</sup>

En lo relativo a su definición, cierta unanimidad existe: espacio aéreo es la porción de la atmósfera comprendida entre el suelo y la altura hasta donde, natural o artificialmente, la vida es posible para los hombres.<sup>18</sup>

En los códigos civiles tradicionales, la propiedad sobre el suelo era entendida como de extensión sin límites en su proyección hacia lo alto.<sup>19</sup> El ejercer el dueño de la superficie una efectiva porción de él, se convierte en titular del dominio sobre ella; pero en general, y en cuanto la tal ocupación no se verifique, el espacio aéreo es primordial y esencialmente libre.<sup>20</sup> Como reduplicando el problema dominial, en el ámbito público se ha planteado la cuestión de la soberanía.

### 3.2.2.4. La concepción unitaria del Derecho aeronáutico

Un aspecto de orden práctico puede ser el que nos ayude a encaminar la adecuada solución científica, recordando así la profundidad de Ihering cuando sostuvo que en el Derecho, la teoría y la práctica son dos caras de la misma moneda. Y dicho aspecto tiene que ver con el hecho técnico: no solo la aeronave es el único medio de transporte – incluso si se quiere analizar el problema desde la óptica exclusiva del transporte – que estriba enfrentado con la fuerza de la gravedad, sino que también es el único vehículo que puede desplazarse por sus propios medios por los tres campos de acción naturales del ser humano: el aire, el agua y la tierra. En efecto, tanto el barco cuanto un vehículo terrestre cualquiera, en caso de apagarse

---

<sup>17</sup>AMBROSINI, ANTONIO: Corso di Diritto Aeronáutico, Roma 1935, VI, p. 60.

<sup>18</sup>MARCEL LE GOFF: Traite Théorique et Pratique de Droit Aérien, París, 1934, p. 6.

<sup>19</sup>Código Civil Francés, art. 552. Antiguo Código Italiano art. 440, etc.

<sup>20</sup>VIDELA ESCALADA, FEDERICO N.: El Derecho Aeronáutico, rama autónoma de las ciencias jurídicas. Tesis presentada para optar al título de doctor en jurisprudencia, Buenos Aires, 1948, p. 69 y ss. Esa libertad de este modo enunciada no debe, obviamente, entenderse en sentido absoluto: La general tendencia hacia un reconocimiento progresivo de restricciones dominiales sobre el espacio aéreo (que es también la general tendencia hacia la libertad del hombre en su capacidad de traslación) aparece así como el permanente reconocimiento de la jerarquía misma del hombre, en juego toda vez que de su propia libertad se trata.

"La Justicia y el fundamento intrínseco del Derecho" Análogo reconocimiento puede verse en la cuestión en muchos aspectos semejante de la navegación en los ríos internacionales. Nos ocupamos detenidamente de ello en el informe presentado ante la Comisión Argentino-Paraguaya» del Apipé, publicado en la Revista Estudios de enero-febrero de 1964.

sus motores, no provocan necesariamente una catástrofe, porque aquel flota en la superficie acuática a la deriva si no posee velas, y estos paran sus desplazamientos en la tierra. En cambio, *si en una aeronave sus motores dejan de funcionar, inmediatamente cae y se destruye en el impacto contra la superficie terrestre, originándose, en la mayoría de los casos, una importante tragedia.* Por otra parte, esa limitación de la aeronave respecto de su impulso técnico ante una falla del mismo porque se halla permanentemente enfrentada a la fuerza de la gravedad cuando cumple su función principal, se compensa con su versatilidad para desplazarse tanto en el aire, que es, sin duda, su ambiente natural, como en la tierra cuando debe efectuar las maniobras respectivas en los aeropuertos e incluso en el agua, cuando está equipada con los elementos necesarios para ser, además de aeronave, hidroavión.

Parece difícil soslayar la esencial diferencia entre el hecho técnico aeronáutico y los restantes ante un enfoque jurídico que pretenda tener como único marco legal a dos navegaciones tan diversas, a lo que debe agregarse la velocidad de cada una de ellas. Además, el hecho técnico aeronáutico debe proveer a su propia estabilidad cuando la aeronave se desplaza en el espacio aéreo, lo que provoca importantes consecuencias en casi todas las instituciones de la materia, desde la seguridad del vehículo hasta las repercusiones económicas en su explotador por los daños que pueda causar.

Scialoja intentó demostrar dicha unicidad a través de la elaboración del Código de la Navegación, que Italia se dictó en 1942. Sin embargo, como es notorio, este cuerpo legal se compone de tres libros, claramente diferenciados: el primero dedicado a la navegación por agua; el segundo a la navegación por aire y el tercero a las *normas penales vinculadas con los dos anteriores*.<sup>21</sup>

La sola lectura de su contenido lleva, con toda naturalidad, a contradecir a su autor y a revalidar la separación de las dos materias, porque no pudo unir en un solo entramado un texto que contuviera los dos hechos técnicos a través de un conjunto de instituciones comunes. Como bien destacó Bengolea Zapata, “esta ordenación simétrica, pero separada, de cada materia, es demostrativa de que no son vástagos del mismo tronco, condición que no puede operarse “imperio lege” ya que la ley regula situaciones pero con respecto a sus

---

<sup>21</sup>Sampaio de Lacerda, José C., “Curso de Direito Privado da Navegação-Direito Aeronáutico”, vol. 2, Rio de Janeiro, 1970, Livraria Freitas Bastos S.A., p.16.

ontologías. Precisando más, los ordenamientos jurídicos no soportan el peso irracional, ni pueden barrer con las heteronomías, desconociéndolas.<sup>22</sup>

Bengolea Zapata apunto que *“para Scialoja, no corregido por sus adherentes, el hecho técnico es el transporte mismo, no un ingrediente de este contrato, al cual jerarquizan la razón y la especialidad. No cabe duda que el trabucamiento de expresiones, atribuyendo nominativamente, por esfuerzo literal, sentidos que la realidad niega, constituye uno de los factores negativos de los desarrollos monistas de esta escuela”*.<sup>23</sup>

Por su parte, González Lebrero señala que no es apropiado referirse a “navegación aérea”, ya que si bien existen ciertas similitudes entre la misma y la acuática, suponen hechos diversos y por ende, sus estudios y normativa deben seguir rumbos diferentes.<sup>24</sup>

Para Ripert, uno de los más prestigiosos juristas franceses del siglo XX y quien integró varias reuniones del Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos: *“Aquellos que están prendados de simplicidad y de igualdad en la aplicación de las reglas del Derecho, no ven en la navegación aérea sino un modo particular del transporte. Para ellos el instrumento solamente es nuevo, pero las relaciones jurídicas que nacen de este instrumento no tienen nada de original. Yo creo al contrario, que el Derecho Aéreo debe ser elaborado con un carácter particularista muy acentuado”*.<sup>25</sup>

Además, Ripert ratificó su posición autonomista señalando no solo que la navegación aérea ha creado un nuevo objeto en las relaciones jurídicas entre los hombres, sino que tiene un carácter reglamentario de las leyes modernas favorecen la autonomía de cada medio de transporte y que especialmente el internacionalismo del Derecho aeronáutico constituye una razón profunda para sostenerla.<sup>26</sup>

### **3.3. EL DERECHO AERONÁUTICO Y SU RELACIÓN CON OTRAS RAMAS DEL DERECHO**

---

<sup>22</sup>Bengolea Zapata, Jorge, “Derecho de la Navegación y Derecho Aeronáutico”, Buenos Aires, 1993, Ed. Marcos Lerner, Cap. IX, p. 81.

<sup>23</sup> Ibídem, p. 87.

<sup>24</sup>González Lebrero, Rodolfo, “Manual de Derecho de la Navegación”, Buenos Aires, 3a. Edición, 1979, p. 13.

<sup>25</sup>Bengolea Zapata, Jorge, op. cit. en nota 24, p. 97. Ripert, Georges, “L'Autonomie du DroitAérien”, en “Studi in Onore di Antonio Ambrosini”, Milán, 1957, Ed. Giuffrè, pág. 1.

<sup>26</sup>Ibídem.

*Las relaciones con el Derecho internacional* surgen ya desde el nacimiento del Derecho aeronáutico, porque según dije fue el Convenio de París de 1919 el documento que inició el desarrollo normativo de la materia.

*El Derecho civil* ha sido la base de numerosas regulaciones aeronáuticas en muchas instituciones del Derecho que me ocupa, como es el caso, por ejemplo, en materia de contratos, de responsabilidad de los protagonistas de la actividad aérea, de propiedad de aeronaves y de los derechos y obligaciones de quienes participan de la actividad o se sirven de ella.

*El Derecho comercial*, especialmente en materia de contratos y de la comercialización de los productos del gran universo del transporte aéreo y sus derivaciones.- Allí se encuentra también la base del ahora denominado “derecho de la competencia”.

*El Derecho administrativo* no solo en todo lo concerniente a la actividad de los organismos reguladores de la aeronáutica civil, sino en el conjunto de la actividad aeroportuaria, en la cual el dinamismo del Derecho aeronáutico ha receptado nuevos principios y conceptos y ha recibido importantes instituciones del Derecho administrativo.

### **3.3.1. Las relaciones con el Derecho Penal**

Las conductas dolosas y culposas tienen una antigua vinculación con la actividad aérea, no solo en el campo de los delitos, sino además en el de las faltas o contravenciones. Desde los primeros pasos de la actividad normativa de la aviación en el mundo, se ha dado lugar a disposiciones de índole penal, no solo en el campo interno de los Estados, sino en el internacional. El Código Internacional del Aire, concluido el año 1930 en el Congreso de Budapest por el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, tuvo una parte dedicada, precisamente, a esta temática y ella integra, asimismo, de modo importante el intenso esfuerzo desplegado por la comunidad aeronáutica internacional para enfrentar el desenvolvimiento de las actividades terroristas actuales.

## **3.4. POLÍTICA DE LA AERONÁUTICA CIVIL**

Ambrosini consideró que el transporte aéreo tiene un carácter de “*cuasi utilidad pública*”, especialmente por el interés que los Estados han puesto siempre en su regulación y control. Además, dijo que hay cuatro razones para que esto haya pasado, las que son:<sup>27</sup>

- 1) la necesidad de establecer un alto grado de seguridad en las operaciones de las empresas transportadoras;
- 2) las flotas aéreas civiles constituían una reserva militar, por lo cual aparecen ciertos aspectos vinculados con la defensa y seguridad de las naciones;
- 3) el alto valor que tienen los servicios aéreos como símbolo de prestigio nacional y
- 4) el deseo de coordinar el transporte aéreo con los otros medios de transporte.

La aeronáutica civil *es la dedicada a la utilización de aeronaves, excluidas las militares, a la actividad aeroportuaria*. Si se intenta establecer una clasificación metodológica, puede decirse que es la opuesta a la aviación militar. Y con ello se la convierte en un género, con las siguientes especies:

- 1) La Circulación aérea y todo lo relacionado con el espacio aéreo, entendido este último como el ambiente en el que se desarrolla la aviación civil.
- 2) La Infraestructura, que se integra con las instalaciones en tierra para hacer posible el desplazamiento de aeronaves en el espacio aéreo, lo que incluye a la actividad aeroportuaria.
- 3) La Aeronáutica comercial, comprendida por el Transporte Aéreo, el Trabajo aéreo y también, en una reedición significativa de su presencia metodológica, por la actividad aeroportuaria.
- 4) La construcción de aeronaves.

La Aeronáutica civil o Aviación civil *es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, excluidas las militares y con la actividad aeroportuaria*. Sin embargo, las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento, deben ser aplicables también a las aeronaves militares.

Es necesario conocer con precisión los problemas y principios jurídicos concernientes a la aviación civil, tanto en el plano interno cuanto en el internacional, para realizar

---

<sup>27</sup>Wheatcroft, Stephen, “Air Transport Policy”, Londres, 1964, Michael Joseph, p. 46.

adecuadamente su análisis e incluso, su formulación política, a fin de lograr la síntesis. Aquí resulta importante recordar la opinión del profesor Wassenbergh, dijo que, *por hallarse la política aérea en la esfera de lo político, es especialmente y aparte de toda lucha por el poder, la aspiración a concretar ciertos principios que caen dentro de la esfera del derecho. Asimismo, agregó que la política y el derecho son inseparables, así como que un análisis de la política aérea es al mismo tiempo, y quizás hasta primeramente, un análisis del Derecho aeronáutico, a la vez que el derecho es un instrumento esencial de la política.*<sup>28</sup>

Para lograr una formulación conceptual de la política de la aeronáutica civil, es útil recordar primero algunas definiciones, como la debida a Keller quien, citado por Wassenbergh, dice que es *“la actividad de ciertos organismos tendientes a asegurar en la economía nacional la obtención de los elementos legales y materiales que la naturaleza de la aviación requiere, a mantener y extender los ya existentes, y a usarlos para determinados fines”*.<sup>29</sup>

A modo de consecuencia de lo expuesto, se tiene la siguiente definición: la política de la aeronáutica civil es *“el conjunto de principios y normas que regulan la orientación definida del Estado frente a los problemas que plantea la aeronáutica civil.”*

### **3.5. TEORÍA DE LA NORMA PENAL Y DEL DELITO**

Nomen iuris es la expresión que hace referencia a un principio jurídico conocido como "primacía de la realidad". El significado viene a decir que las cosas son tal y como son y no tal y como las partes aseguran que son.

Consiste en que no importa el nombre que las partes den a la relación, lo que importa son los rasgos que tenga dicha relación.

---

<sup>28</sup>Wassenbergh, Henri A., “Post-War International Civil Aviation Policy and the Law of the Air”, 2a. ed., La Haya, 1962, MartinusNijhoff, p. 5.

<sup>29</sup>Wassenbergh, Henri A., “Post-War International Civil Aviation Policy and the Law of the Air”, 2a. ed., La Haya, 1962, MartinusNijhoff, p. 5.

El primer penalista dogmático que intento hacer una sistemática de la norma fue BINDING. Partió del señalamiento de que *“el delincuente no puede actuar en contra de las distintas leyes penales particulares. Actúa precisamente conforme a la primera parte de la ley penal.”* El delincuente cumple el tipo penal. Realiza la hipótesis. No viola para nada la ley penal.<sup>30</sup>

El derecho penal, como instrumento de control social formalizado que incide en la sociedad en orden a obtener comportamientos determinados (de acción y omisión) compatibles con la convivencia pacífica de los ciudadanos, se vale del mensaje preventivo<sup>31</sup> general de la pena para informar a la comunidad sobre el contenido obligatorio de las normas prohibitivas y de mandato. La pena actúa de manera preventiva general con sus modalidades de prevención general negativa o pena intimidación, y preventivo general positiva o pena integración, y preventivo especial, prevención especial, prevención general negativa o inocuización temporal, y prevención especial positiva o resocialización.<sup>32</sup>

ClauxRoxin,<sup>33</sup> afirma que la tarea del estado es muy modesta: *“Debe mejorar las relaciones sociales, esto es: la libertad, la seguridad y el bienestar de sus ciudadanos, y la mejor forma posible de conseguirlo es orientar la finalidad de la pena a la evitación de comportamientos delictivos mediante la incidencia en el delincuente y en la conciencia jurídica de la comunidad”*.<sup>34</sup>

Se define la norma como el conjunto de disposiciones que se encuentran contenidas tanto en el código penal, como en otros códigos de índole extrapenal y en disposiciones (decretos y leyes) especiales, se denominan Normas Penales.

*La norma penal es el más importante vehículo a través del cual el derecho penal cumple su función de protección de bienes jurídicos, motivando al individuo al respeto mediante el desencadenamiento de procesos psicológicos que lo inducen a ello.*<sup>35</sup>

---

<sup>30</sup> Armin Kaufman. Teoría de la norma. Depalma, 1977. Pg 3.

<sup>31</sup> Prevención: es temor a la normatividad, es una información llegada en el temor de que ante un comportamiento desviado sobreviene una pena.

<sup>32</sup> Jose Miguel Zugaldia Espinar, Fundamentos del derecho penal. Tirant lo Blanch, 1993, p. 71 - 74.

<sup>33</sup> Penalista alemán, padre del funcionalismo, tendencia moderna del derecho penal.

<sup>34</sup> Claus Roxin. La evolución de la política criminal, el derecho penal y el proceso penal. Tirant toblanch, 2000.pg 24.

<sup>35</sup> FRANCISCO MUÑOZ CONDE Y OTROS. Derecho penal, parte general, Tirant to lo Blanch. 1993. Pg. 25 ss. Asitambien MIR PUIG. Funciones de la pena. Y otros.

Por norma entendemos los preceptos que en abstracto componen el ordenamiento penal. La norma penal es naturalmente una norma jurídica. Norma, en general, es toda regla o precepto que oriente o discipline las conductas humanas. El tipo es la expresión de la norma y no impide que extraigamos el contenido de la norma a partir de la proposición típica mediante un procedimiento de abstracción. El tipo deriva de la norma y por consiguiente las normas pueden averiguarse por inducción a partir del tipo.<sup>36</sup>

La naturaleza de la norma radica en que en ella contiene lo que es contrario a derecho y por ende antijurídico. Ese es el contenido del injusto o ilícito.

La norma tiene dos partes un precepto hipotético de la conducta ilícita y una segunda parte que es la sanción por la realización de la conducta prohibida. Pero entre la primera parte y la segunda habrá de mediar durante el tiempo razonable, el procedimiento penal que conduce a que cumplida la ilicitud, sobrevenga la sanción. Por lo tanto la norma desde el momento de su materialización por el sujeto (el que matare a otro...) y la imposición efectiva de la sanción (incurrirá en....) deberá pasar el tiempo justo y necesario para que los organismos operativos del estado (fiscales – como policía Judicial - y jueces) den cumplimiento a sistema procesal que es el único que permite llegar a la sentencia que condena o absuelve. Por lo tanto entre el precepto hipotético y la sanción habrá de mediar todo el procedimiento penal, sin el cual, la consecuencia jurídica sería imposible de aplicar. La norma entonces es más compleja de lo que parece pues la hipótesis y la sanción están lejos en el tiempo: esto es, entre el hecho cumplido y la sanción impuesta habrá de mediar todo el debido proceso con todas las complicaciones y dilaciones a que haya lugar.

Se caracteriza la norma penal por ser *imperativa*; pues dado su carácter de ley formal emanada de la autoridad del estado, como regla de conducta, es inexorablemente obligatoria. Las normas de derecho penal son un conjunto de imperativos, preceptos dirigidos a los súbditos estatales, para regular la conducta de estos, mediante la prohibición de determinados comportamientos. Así, la finalidad del derecho penal es la conservación y desarrollo de la comunidad social (control social estatal).

Pero esa función de la norma penal, no se agota en su carácter imperativo, pues cumple también una *función valorativa* en cuanto califica como contrarios a los fines de seguridad

---

<sup>36</sup> GONZALO QUINTERO OLIVARES. Manual de derecho penal. Parte general. Aranzadi. 2000. Pg. 48, 49, 50.

y bienestar del estado respecto de la comunidad, a un sin número de comportamientos y por eso los prohíbe. Ciertas acciones u omisiones son reputadas dañosas para la comunidad social, son por ende antisociales y se les reprocha y reprime.

La función valorativa no se distingue del precepto jurídico, sino que forma un todo con el mismo. La norma jurídica no valora sin preceptuar y no preceptúa sin realizar valoraciones.

También tiene la norma penal un *carácter estatal*; la potestad punitiva del estado solo corresponde al estado, proviene solamente del estado. No son verdaderas normas penales las que provienen de institutos que viven dentro del estado (no puede el gobernador o alcalde hacer una norma penal para ejercerla en su jurisdicción). Se ha dicho por algunos tratadistas que no existen normas penales internacionales, aunque la tendencia del mundo moderno es la internacionalización del derecho penal, ahora, si la norma es objeto de un tratado entre estados, esta será de carácter obligatorio penal solamente entre los estados contratantes y no podrá exigirse en ningún otro estado. La trata de blancas, la lucha contra el terrorismo, la criminalización de la droga, los asuntos criminales de la ingeniería genética, los delitos de lesa humanidad, los delitos financieros multinacionales, delitos aeronáuticos, etc., son conductas que el moderno derecho internacional contrata y castiga. Son vivos ejemplos de esta criminalización, el proceso realizado a los criminales de la segunda guerra mundial, a los gestores de la barbarie en Yugoslavia. A los terroristas internacionales, como el caso de Carlos Ilich Uliianov Sánchez, alias el chacal, en Italia y algunos otros países de Europa, el famoso caso Pinochet, el sonado asunto del Once de Septiembre en Estados Unidos, de donde se desprendió una persecución sin precedentes por el gobierno de este país contra los terroristas internacionales y en especial contra Ossama Bin Laden y Sadam Husein, etc. o los actos terroristas del once de marzo de 2004 en España y luego en el 2005 en Inglaterra, que han precedido una búsqueda y persecución jurídica mundial contra sus actores. La creación de tribunales internacionales también lo demuestra, el de Nuremberg, establecido para punir los crímenes de guerra cometidos por los Nazis y la más actual: la Corte Internacional de Derecho Penal de Roma.

### **3.5.1. Estructura de la norma penal**

Son los dos elementos integrantes de estas normas. El primero es la prescripción de observar una cierta conducta, de hacer o no hacer una determinada cosa. La Sanción es la consecuencia jurídica que debe seguirse a la infracción del precepto; la Pena.

### 3.5.1.1. Precepto y sanción

Los *preceptos penales* generalmente adoptan la forma de prohibición, en cuanto prohíben la realización de una determinada acción o la causación de un resultado. Excepcionalmente la prohibición adquiere la forma de una norma permisiva, cuando se comete delito pero se está amparado por una causal de justificación, ej., hurtar (delito contra el patrimonio económico) por un estado de necesidad probado (eximente de responsabilidad). En este caso hurtar está justificado (permitido).

En muchos supuestos, se manifiesta en la forma de prescripción, preceptuando realizar un acto determinado, como cuando se castiga al funcionario público que omite o retarda la denuncia de un delito del que ha tenido noticia.

En el precepto está contenida la descripción de lo que se debe hacer o no y por ello el hecho se configura en delito. Comúnmente llamamos *tipo penal* a la descripción del hecho contenido en la norma.

La Sanción o consecuencia jurídica se denomina *pena*, que se define por Antolisei como “la amenaza de un mal”.<sup>37</sup> “Esta amenaza se dirige a ejercer una coacción Psicológica sobre la voluntad de los asociados al estado para inducirles al respeto del precepto penal, ante la perspectiva de un sufrimiento. Se tiene como un freno a los impulsos antisociales, un contra impulso al impulso criminal”.<sup>38</sup>

### 3.5.1.2. Diversas clases de normas penales

No siempre están contenidos en una misma disposición los dos elementos esenciales de la norma; precepto y sanción. Algunas veces esta subdividida, separada en diversas disposiciones, contiene solamente la sanción o el precepto. En estos casos es misión del

---

<sup>37</sup>Antolisei, Francesco: Manual de derecho penal: Parte general tr. por: Jorge Guerrero y Marino AyerraRedín. 1986.

<sup>38</sup>Romagnosi, Gian Domenico: “Génesis del Derecho penal”, 1791.

intérprete reconstruir su unidad. Se denominan estas normas *incompletas o imperfectas*. La disposición solo contiene un fragmento de norma.

En los eventos en que la norma contiene plenamente determinada solo la sanción pero el precepto no se haya determinado claramente o está determinado genéricamente y que debe ser completado con un elemento futuro, son *normas penales en blanco*; Por ejemplo, cuando se prescribe la observancia de determinadas ordenes o prescripciones, que emanaran de la autoridad en determinada materia y contenidas en determinados actos. Como es el caso del funcionario público que retarda u omite indebidamente poner en conocimiento el delito que le ha sido noticiado y que debe emprender o informar de manera oficiosa, entre otras.

En las normas *penales en blanco* no falta el precepto, existe, pero se presenta en forma sui generis y carece de concreción y actualidad.

Las normas dotadas de precepto y sanción se denominan *incriminadoras* porque determinan el contenido de un delito. Indican los extremos de un delito o conducta prohibidos por la ley y fijan su sanción. Ejemplo, la mayoría de las contenidas en el código penal, parte especial.

Hay normas que no contienen ni precepto ni sanción y están destinadas a limitar el alcance de otras o disciplinar su aplicabilidad, se *denominan normas integradoras o de segundo grado*. Son las encontradas en el libro primero del código penal.

Las normas *integradoras o de segundo grado* pueden ser *directivas* cuando fijan los principios que deben ser seguidos en ciertas materias; *declarativas o explicativas* si precisan el significado que la ley atribuye a determinadas expresiones; *interpretativas* cuando especifican el significado que debe atribuirse a otras normas o fijan las reglas que deben seguirse en su interpretación; *de actuación* porque regulan las actuaciones de un conjunto de disposiciones legales, distinguiéndose en normas de Coordinación y transitorias, también las hay *extensivas o limitativas*, pues extienden o limitan o circunscriben el alcance de otras normas, *de reenvío* son las que atraen otras normas para hacerlas propias (reenvío receptivo), o bien para dar a las mismas relevancia sin

incorporarlas (reenvío formal); las últimas en esta clasificación son las de **conflicto**, que establecen que norma debe aplicarse en caso de conflicto con otras.

Las normas del libro segundo del Código penal son normas **sustantivas**, mientras que las normas del código de procedimiento penal son **adjetivas**.

Finalmente: de acuerdo a cada uno de los elementos del tipo se clasifican las normas en distintos grupos, así: Según su estructura son básicos, especiales, subordinados, elementales, compuestos, completos, incompletos, autónomos y en blanco.

En relación con el sujeto activo pueden ser: monosubjetivos o singulares, plurisubjetivos o plurales, de sujeto indeterminado, de sujeto calificado y cualificado, de sujeto especial y sujeto común. En cuanto al bien jurídico tutelado pueden ser simples, complejos, de lesión y de peligro.

De acuerdo con su contenido existen tipos de mera conducta, de resultado, de conducta instantánea, de conducta permanente, de acción, de omisión, abiertos y cerrados.

### **3.5.1.3. Interpretación gramatical de la norma penal**

La norma penal describe conductas lesivas para el conglomerado social y para el mismo estado. Esa lesividad es en síntesis el delito que se quiere atacar y combatir y para ello el legislador desarrolla en normas las prohibiciones y las sanciones a que ha lugar.

El derecho penal en sus normas ataca los delitos y las contravenciones y de manera extrapenal se atacan las transgresiones administrativas (disciplinarias, fiscales, económicas) que si bien no son lesivas jurídico – penalmente, se consideran faltas menores que deben ser redimidas y puestas en orden, antes de que por permisibilidad y descuido se conviertan en verdaderos delitos.

La norma, sea penal o contravencional, merece un análisis gramatical que permite entenderla en su significación más inferencial, más profunda, pues, el conocimiento de los términos gramaticales hace más fácil definirla en términos jurídico. Y, además porque el

legislador se expresa con palabras comunes que estén al alcance comprensivo de sus destinatarios.

El análisis de las normas descriptivas de las conductas punibles debe hacerse a partir del *verbo rector*. Por tanto es necesario trabajar no con la conducta real o material sino con la amplia y abstracta descripción que de una hipotética actividad del hombre hace el legislador en una norma penal; en el tipo penal.

El estado tiene la obligación de proteger la estabilidad del conglomerado humano y lo hace mediante la regulación de las conductas, de manera hipotética, expidiendo normas de contenido prohibitivo o permisivo.

Cuando una sociedad se encuentra bajo la amenaza de una conducta dañosa debe el estado entrar a remediar de manera preventiva el daño potencial y si este efectivamente se causa, debe entonces imponer una sanción que servirá de estímulo negativo para aquellos que pretendan continuar en contra de los intereses del conglomerado.

La norma es solo un modelo o arquetipo dentro del cual pueden quedar las diferentes conductas subsumidas. La norma por sí sola no es factor de coerción jurídica, su verdadero sentido hay que descubrirlo y esto se logró solo mediante la adecuación de su contenido gramatical con el contenido inferencial de su más profunda significación y alcance. Hay que partir entonces del desentrañamiento del significado de los distintos elementos gramaticales que componen la oración.

*El Verbo* es la parte más importante de una oración. La conducta descrita en el tipo se plasma en una oración gramatical. Por lo anterior el verbo rector ha sido llamado “núcleo rector del tipo”.

Núcleo Rector es la forma verbal que nutre antológicamente la conducta típica de tal manera que ella gira en derredor del mismo.

La importancia de lo dicho radica en que la interpretación que sobre la norma hacen jueces, magistrados, fiscales y abogados en su diario administrar o participar en la administración

de justicia entre los hombres, es básicamente interpretación del verbo rector en ellas planteado.

La oración o norma conducta, puede tener varios verbos, pero solo uno será el verbo rector y este se distingue de los demás que el legislador ha empleado, en que el primero es principal y los demás son accesorios.

Si se trata de un tipo compuesto, en cada uno de ellos existirá un verbo rector. Por ejemplo, en el delito de corrupción de menores la conducta consiste en corromper a un menor de edad, ejecutando actos erótico – sexuales. “*Corromper*” es el verbo rector y “*ejecutar*” es el verbo que complementa la acción, complementa el sentido de la oración que involucra la acción determinadamente delictual, además porque este último solo califica la modalidad de la conducta.

Del análisis gramatical de las normas debemos concluir que hay una ***clasificación de los verbos rectores***,<sup>39</sup> así; Partiendo de la intención de control y contenido que hace el legislador los verbos pueden determinar operaciones psicológicas y operaciones materiales, según que la actividad sea mental o sea orgánico – mecánica.

Los verbos que denotan una operación psicología se dividen en dos categorías: o se trata de una operación psicología pura o de una operación psicología que implique una actividad material, en cuanto de ser susceptible de ser captada por los sentidos.

A su vez, la operación psicología pura puede ser positiva si emplea verbos como “afirmar” o “declarar” y será negativa si emplea verbos como “callar”, “omitir”, “negar”.

La operación psicología denota una actividad material cuando el tipo penal emplea verbos como “exigir”, “ordenar”, “aconsejar” “comprometer”, “fingir” o “incitar”, pues en tales hipótesis la actitud mental del agente se hace notoria solo si realizan ciertas reacciones orgánicas que trascienden el plano meramente psíquico.

---

<sup>39</sup>ARBOLEDA VALLEJO; RUIZ SALAZAR: De la Conducta Punible, editorial Leyer. Séptima edición. 2001, Pág. 147.

Las operaciones materiales encontradas en el verbo rector pueden ser de receptividad o de actividad. En el primer caso la actitud del sujeto es pasiva y en el segundo activa. La primera modalidad (receptividad o pasiva) aparece en verbos como “recibir”, “aceptar”, “permitir”. La segunda (actividad) implica una acción que se ejerce sobre personas o sobre cosas. Cuando la actividad se cumple sobre personas el tipo penal suele utilizar verbos como “violar”, “dar”, “entregar”, “suministrar”, “secuestrar”, etc. Si se ejecuta sobre las cosas los verbos más usuales son “contaminar”, “destruir”, “alterar”, “desviar”, “usar”, “sustraer”. Etc.

Ahora, el verbo puede constituir una actividad inocua y ordinariamente lícita en sí misma considerada, o una actividad lesiva, dañina por sí misma. En el primer caso habremos de mirar que la ilicitud de la conducta radica en la modalidad de la acción o en la calidad del sujeto pasivo o del objeto material: comerciar es una actividad lícita en sí misma. Pero si el comercio se realiza con piratas o sobre productos alterados o sustancias psicoactivas, la actividad comercial es ilícita. La relación sexual entre parejas no es bajo ninguna circunstancia delictual, se entiende que si es entre hombre y mujer es presupuesto de procreación, pero ejecutada mediante violencia o fraude, o sobre pariente cercano, es una conducta ilícita. Verbos como “aceptar”, “dirigir”, “entrar”, “salir”, “vender”, “afirmar”, “callar”, “construir”, denotan conductas inocuas.

Son verbos que entrañan una actividad de suyo lesiva aquellos que bajo cualquier circunstancia vulneran o ponen en peligro derechos individuales o sociales; “destruir”, “ofender”, “usurpar”, “falsificar”, “envenenar”, “dañar”, “disparar”, “romper”, “matar”, etc.

Desde el punto de vista gramatical los verbos rectores pueden ser: transitivos, intransitivos, simples y compuestos.

Transitivos; la tipicidad se explica por la traslación de la actividad del agente a personas o cosas que por lo mismo constituyen el objeto material de la conducta. Estos generalmente son delitos de resultado: “destruir”, “modificar”, “entregar”, “recibir”, “invadir”, “violar”.

Intransitivos; la acción del agente se revierte sobre sí mismo y por ello dan lugar a los llamados delitos de mera conducta. “imponerse”, “fugarse”, “dirigirse”.

La mayor parte de los verbos rectores son simples; “invitar”, “entrar”, “levantar”, “exigir”, “sustraer”, “cercenar”, pero existen también frases verbales en las que se mezcla el subjuntivo presente con el infinitivo: “el que tratara de impedir”, “el que haga dar u prometer”, “el que haga conocer”, “el que haga circular”.

Algunas veces la frase verbal se forma de la composición o combinación de un futuro hipotético con un infinitivo: “quien ayudare a eludir”.

En lo que respecta a la persona utilizada siempre será redactada la oración en tercera persona y, el mandato va dirigido a todos los coasociados en condición de destinatarios de la ley; “el que” “o quien”, excepcionalmente es tercera persona del plural, “los que”, “quienes”.

#### **3.5.1.4. Destinatarios de la norma penal**

Dado su carácter sancionatorio, imperativo (mandato), está dirigida a *sujetos jurídicos*, creando en ellos el deber de comportarse de cierta manera.

Algunos sostienen que la norma penal se dirige al conglomerado social otros dicen que está dirigida a los órganos encargados de aplicarla. Veamos:

Grispigni,<sup>40</sup> sostiene que la norma tiene un doble carácter en su imperio; uno de carácter principal y otro secundario. Por el principal se entiende que el imperativo de la norma consiste en una prohibición de acción u omisión y uno secundario que es la obligación de castigar. El principal está dirigido a todos los súbditos del estado con capacidad penal y, el secundario a los entes que aplican la ley penal.

Pero también podemos decir que tiene un imperativo general, dirigido a que la comunidad social que compone el estado tenga seguridad y control y otro particular dirigido a cada uno de los súbditos del estado que tiene el deber de observación de la norma en sus diferentes comportamientos.

---

<sup>40</sup>Grispigni, Filippo: Il nuovo diritto criminal en gli avam progetti de lla Svizzera, Germania ed Austria: tentativo di una interpretazione sistematica del diritto in formazione, Milano: Societa Editrice Libreria, 1911.

En relación con los anormales y los inmaduros mentales (incapaces por su edad) llamados inimputables, debemos decir que no es que no sean destinatarios de la ley penal, sino que se les aplica de modo diferencial dadas sus particulares características. En caso, de ser necesario se les impondrá una medida de seguridad, jamás una pena. El tratamiento es otro. La inimputabilidad solo se establece a través del proceso mediante peritaje médico legal, no en el criterio personal y discrecional del juez.

En síntesis, la norma penal se destina tanto a los súbditos como a los órganos del estado que deben hacerla u observarla. El súbdito obedece el precepto y el juez debe aplicar la sanción.

Modernamente Se dice que no todos los súbditos deben observar la ley, sino solo aquellos que son capaces de comprenderla y sentir su eficacia intimidante, por ello se excluyen los inimputables, como ya se indicó. Esta posición encuentra su oposición en que el carácter de la ley penal es absoluto e incondicional frente a cualquiera hasta el punto de que se aplica aun al que la ignore<sup>41</sup> y no es cierto que todos los que carecen de inmadurez mental o limitaciones en su comprensión se encuentren siempre en la imposibilidad de comprender los preceptos de la ley y comportarse conforme a ellos, se alega que también ellos saben intuir entre el bien y el mal y el premio y el castigo, por eso es que la inimputabilidad debe ser probada en proceso legal penal, mediante experticias idóneas.

### **3.5.1.5. Ámbitos de validez de la ley penal**

Toda ley tiene unos espacios de aplicación, validez y vigencia, a saber: ámbitos de validez territorial o espacial, ámbito de validez extraterritorial o de la ficción extensiva del territorio, ámbito de validez temporal o de la vigencia en el tiempo en que se cometió la acción punible y de la favorabilidad por el tránsito de leyes penales con respecto al tiempo en que se cometió la ilicitud y finalmente el ámbito de validez respecto de los sujetos que delinquen o personal. Aquí se establecen por el legislador criterios de aplicación de la ley penal, que permiten resolver los problemas que se generan cuando en situaciones de anormalidad se sucede el delito, como cuando la acción se inicia en un lugar pero el resultado se causa en otro, o como cuando el sujeto activo de la infracción es un extranjero

---

<sup>41</sup>Delinquir en ignorancia de la ley, es delinquir en error ya vencible ya invencible, según el caso particular y análisis propio del juez y de nadie más.

que delinque en Bolivia o en el exterior afectando intereses del estado propio o de estado de extranjeros.

### 3.5.1.5.1. **Ámbito de validez espacial o criterio de la territorialidad**

¿Dónde se considera realizada la conducta punible? El problema del delito a distancia, cuando el hecho se ha comenzado a ejecutar en un país y se consuma en otro ha sido solucionado por la doctrina con las siguientes teorías:<sup>42</sup>

- 1) *Teoría de la Intención.* Considera que debe tenerse en cuenta solo el propósito del sujeto activo con el fin de determinar el lugar de su comisión.
- 2) *Teoría de la acción o actividad.* Sostiene que ha de aplicarse la ley del país en donde empezó a desarrollarse o a ejecutarse la acción sin importar el lugar de la consumación. El delito se considera cometido en el lugar en donde se ha desplegado la actividad exterior del agente.
- 3) *Teoría de la acción o actividad ampliada.* Parte de la consideración de que es la ley penal aplicable la vigente donde se desarrollaron o ejecutaron los actos esenciales de la acción criminal. El lugar de comisión es aquel en donde se ha realizado la parte esencial de la conducta.
- 4) *Teoría del resultado.* Sostiene que debe tenerse en cuenta la ley del país donde el sujeto activo obtuvo el resultado de la conducta.
- 5) *Teoría de la ubicuidad.* Se afirma que es aplicable la ley del país donde el autor ha actuado como la de donde obtuvo el resultado. Esta teoría es la mayor aceptación y es la que ha acogido nuestro código penal colombiano. A este particular Reyes Echandía anota: “Respecto del lugar donde el delito debe suponerse realizado, se acoge sin reservas el principio de ubicuidad, en cuanto señala que el hecho punible se entiende cometido en el lugar donde se desarrolló total o parcialmente la acción omitida (cuando se trate de comportamiento omisivo), o en el lugar donde se produjo o debió producirse el resultado”.<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup>REYES ECHANDÍA, Alfonso. Derecho Penal. Bogotá: Temis, 1990.

<sup>43</sup> *Ibíd.*

De la norma se desprenden aspectos generales como son: El alcance del concepto de soberanía; Las relaciones entre las normas de derecho internacional y Las del derecho interno y; Las fuentes del Derecho Internacional vinculado a la legislación propia.

## **3.5.2. Teoría del Delito**

### **3.5.2.1. Ubicación de la teoría del delito en las ciencias penales**

Para referir la teoría del delito es necesario establecer con precisión su ubicación. En virtud de constituir un concepto eminentemente penal, se encuentra inmerso en la ciencia penal, ya que es ésta la que engloba al conjunto de teorías explicativas de los conceptos penales fundamentales.

La ciencias penales se han clasificado de diversas formas, así, existen aquellos que refieren un contenido en el sentido de englobar a la teoría del delito como un aspecto inmerso en la dogmática penal que, como especie, pertenece al derecho penal.<sup>44</sup>

En tanto que para otros autores, como es el caso de Olga Islas de González Mariscal,<sup>45</sup> la incluyen dentro de la ciencia del derecho penal que, a su vez, se encuentra inmersa en la ciencias penales, siendo la teoría del delito una de las teorías explicativas que la conforman, opinión válida por ser la más ampliamente extendida en la actualidad.

### **3.5.2.2. Categorías fundamentales en la teoría del delito o elementos del delito.**

---

<sup>44</sup>Jiménez de Asúa, Luis: La ley y el delito (Principios del derecho penal), Abelendo Perrot, Bueno Aires - Argentina, 1958, p. 25.

<sup>45</sup>Islas de González Mariscal señala al respecto que “Las categorías relativas a las normas jurídico penales, los delitos, las puniciones, las penas y las medidas de seguridad, integran en su conjunto el objeto cuya explicación, lógicamente estructurada, es la ciencia del derecho penal. Cabe advertir que se está haciendo referencia a dos áreas diferentes: por un lado, el objeto de conocimiento (derecho penal), constituido por las normas penales, los delitos, las puniciones, las penas y todo lo inherente a las medidas de seguridad; por el otro, el sistema conceptual (ciencia del derecho penal) elaborado acerca del conocimiento de ese objeto”, en: Islas de González Mariscal, Olga: Análisis lógico de los delitos contra la vida corporal, Tesis de doctorado, UNAM, p.13.

La teoría del delito contempla categorías que resultan fundamentales para su conformación, en tales términos encontramos al comportamiento humano,<sup>46</sup> la tipicidad, la antijuridicidad, la culpabilidad y la punibilidad, los cuales se exponen en el orden antes señalado con el fin de cumplir una función metódica desde el principio hasta el final, es decir, cada uno de los conceptos requiere analizarse según dicho ordenamiento para así lograr un sistema que permita pensar un hecho calificado como delictivo.

Por otra parte, resulta interesante determinar los postulados y las teorías que pueden ser de utilidad para analizar esas categorías, además de la concepción que a la luz de cada una de ellas pueda formularse. Iniciemos con la evolución de la teoría en Alemania, para lo cual debemos empezar con el modelo propuesto por Liszt y Beling,<sup>47</sup> correspondiendo a un periodo denominado clásico de la teoría del delito. El antecedente del modelo propuesto por dichos autores se puede localizar los postulados que a mediados del siglo XIX Stübel<sup>48</sup> defendía sobre la distinción entre injusto e imputación del hecho. Posteriormente, Luden establece una noción tripartita de delito entendiéndolo con las categorías de acción, antijuridicidad y culpabilidad, las cuales Liszt y Beling, retoman y complementan.

Hasta entonces, los conceptos de antijuridicidad y culpabilidad aún no alcanzaban un desarrollo que permitiera su diferenciación, por lo cual eran confundidos con el concepto de imputación.

En materia de antijuridicidad fue Ihering<sup>49</sup> quien en 1867 propuso para el derecho civil el concepto de antijuridicidad objetiva, al determinar la irrelevancia de la culpabilidad en ciertas infracciones que provocan consecuencias jurídicas.

---

<sup>46</sup>Que para algunos es una conducta o bien una acción que engloba tanto comportamientos positivos (acción) como negativos (omisión), incluso a la omisión impropia o también llamada comisión por omisión.

<sup>47</sup>UNAM. «Teoría del Delito». 2010.

<sup>48</sup> Ibídem.

<sup>49</sup>von Ihering, Caspar Rudolf: ¿Es la jurisprudencia una ciencia?, *Ist die JurisprudenzeineWissenschaft?*, 1868.

Este concepto de antijuridicidad se hizo manejable en el derecho penal y se introdujo en la estructura de la teoría del delito, significando el abandono de la teoría de la imputación. Binding,<sup>50</sup> para entonces, estableció la separación del derecho penal y del concepto de antijuridicidad, dándole significado autónomo, al establecer que la acción punible no vulnera directamente a la ley penal, sino que se dirige en contra de la norma inmersa en la misma, vulnerando los mandatos o prohibiciones que a nivel de norma contiene, de tal manera que la teoría del injusto debe aprenderse a partir del análisis de dichas normas.

En lo relativo a la culpabilidad, sus antecedentes se remontan a Merkel,<sup>51</sup> quien no obstante seguir los postulados de la teoría tradicional de la imputación, fue el primero en reunir el dolo y la imprudencia bajo el concepto de determinación contraria al deber, en tanto que Berner fue quien situó en la base de la estructura de la teoría del delito el concepto de acción frente al cual *“todo lo demás que se dice del delito”* es únicamente *“predicado”*.

La tipicidad se transformó en un contenido descriptivo, superando su conceptualización como una mera “adecuación de la conducta al supuesto descrito por el legislador y contenido en la ley penal”.

En estos términos, surge a principios de siglo el concepto belingniano del delito entendiéndolo como continente de las categorías *“acción, tipicidad, antijuridicidad, culpabilidad, punibilidad y ajustada a ciertas condiciones objetivas de punibilidad”*,<sup>52</sup> de donde se desprendió la llamada concepción clásica del delito, la cual estuvo caracterizada por una *“estructura sencilla y también didácticamente ventajosa”*,<sup>53</sup> que a la postre fue plenamente rebasada por lo limitado de sus explicaciones.

---

<sup>50</sup>Binding, Karl: La liberación de la destrucción de la vida la vida, segunda edición 1922.

<sup>51</sup>Merkel, Adolf: Derecho Penal: Parte General, Editorial B DE F, 2004.

<sup>52</sup>Von Beling, Ernest: Esquema de derecho penal. La doctrina del delito tipo, Buenos Aires, Depalma, 1944, pp. 142 y 55.

<sup>53</sup>Jescheck, Hans Heinrich: Tratado de derecho penal. Parte General, Ed. S.A. BOSCH, 1981,p.274.

Resumiendo: la teoría del delito se plantea en Alemania en tres épocas: la clásica, la neoclásica y el finalismo. En cada una existirán postulados en torno a la concepción del delito, específicamente en materia de las categorías de acción, tipicidad, antijuridicidad, culpabilidad y punibilidad.

Desde la primera década de los años treinta del siglo XX, Welzel<sup>54</sup> había abandonado la corriente clásica y neoclásica del delito, construyendo una nueva idea respecto de la acción humana, a la cual consideró el eje central de la teoría del delito. *La nueva teoría planteó una tajante separación entre el mundo de lo real y el mundo formal.* En este sentido, el concepto final de acción fue equiparado al dolo y, por ende, el dolo debería pertenecer al tipo, al igual que los restantes elementos subjetivos, en atención al papel del tipo visto como continente de los elementos tomados como base para la punibilidad.<sup>55</sup>

En cuanto a la culpabilidad, su subjetivización resultó del cambio de la ubicación de dolo, lo cual condujo al cambio del concepto material del injusto. Para Jescheck,<sup>56</sup> el problema del injusto es explicable mediante la reunión de los elementos subjetivos del tipo bajo el concepto superior de “*elementos personales del injusto*” y su contraposición al desvalor del resultado entendido como desvalor de la acción. En dichos términos, la concepción de una antijuridicidad, con un doble aspecto de acción antijurídica y de lesión del objeto, estableció que el injusto no se agotaría con la simple dañosidad social del hecho, sino que, en todo caso derivaba del carácter defectuoso de una acción socialmente relevante, concepción en la cual se incluyeron la voluntad criminal de la acción y el resultado del hecho.

---

<sup>54</sup>La teoría final de la acción tuvo como precursores principalmente a Von Weber, Ernst Wolfy Alexander Graf Zu Dhona, autores que no alcanzaron a madurar debidamente el concepto de la acción final, desarrollado por Welzel.

<sup>55</sup>En este sentido, las modificaciones esenciales planteadas por la teoría final de la acción fueron: a) la concepción de la antijuridicidad separada del dolo; b) la introducción de los supuestos de error de prohibición, error de tipo (anteriormente se referían los errores de hecho y de derecho); c) en relación con las reglas de corresponsabilidad penal se estableció que sólo regirían aquellos casos en donde el dolo se pudiera acreditar, esto es, en la inducción y la complicidad.

<sup>56</sup>Jescheck, Hans Heinrich: Tratado de derecho penal, parte general, Ed. S.A. BOSCH, 1981., p. 285.

Posteriormente, Armin Kaufmann<sup>57</sup> estableció a los delitos de omisión dentro del finalismo como una tercera forma de aparición del delito, al lado del delito doloso e imprudente de comisión. Esta tercera forma de aparición del delito constituyó dentro del finalismo un concepto no comprendido del concepto final de la acción, cuya comprensión exigía en todos sus aspectos la inversión de los principios propuestos para el delito de comisión.

En el sentido anterior, Jescheck consideró que “*la reunión de los elementos de la acción punible en un sistema se consigue en la definición clásica del concepto de delito como acción típica, antijurídica y culpable*”,<sup>58</sup> la cual calificó con el carácter de indiscutible en virtud de recibir un apoyo casi unánime en Alemania, incluso admitida por la propia jurisprudencia.

En nuestro país, constantemente se identifica a los elementos del delito con las categorías de análisis de la teoría del delito, lo cual ha arrojado una postura claramente enfocada a postulados causalistas, con doctrina clara de influencia europea y, por ende, con la defensa de planteamientos clásicos en materia del delito.

En la actualidad podemos establecer que al delito se le considera un conjunto de elementos resultantes de los cuales cobra existencia. A continuación analizaremos los autores que han influido de mayor forma en la evolución de la dogmática penal del siglo veinte.

En relación con lo anterior, Carrancá y Trujillo lo considera “*el acto típicamente antijurídico culpable, sometido a veces a condiciones de penalidad, imputable a un hombre y sometido a sanción penal*”,<sup>59</sup> en donde “el acto”, independientemente de la tipicidad, es el soporte natural del delito; “la imputabilidad”, la base psicológica de la culpabilidad, y “las

---

<sup>57</sup>En este sentido el discípulo de Welzel realizó modificaciones sustanciales en materia de la antijuridicidad, los tipos abiertos y los elementos del deber jurídico en particular, las cuales complementó Claus Roxin en materia de tipos abiertos y tipos cerrados, en Roxin, Claus: Teoría del tipo penal, trad. Enrique Bacigalupo, Buenos Aires, Depalma, 1979.

<sup>58</sup>Definición de la cual se obtienen los conceptos fundamentales que serán objeto de diferenciación ulterior mediante formulaciones jurídicas cada vez más concretas, en el mismo sentido el autor afirma que en la estructura de la teoría del delito debe procurarse una unidad de perspectiva valorativa, con objeto de evitar contradicciones que impregnen la totalidad. Pero la pureza sistemática no requiere llevar al extremo la coherencia en todas las afirmaciones particulares, en: Jescheck, Hans Heinrich, Tratado de derecho penal, Ed. S.A. BOSCH, 1981, p. 267 y 268.

<sup>59</sup>Carrancá y Trujillo, Raúl y Carrancá y Rivas, Raúl, Derecho penal mexicano, parte general, 16ª ed., México, Porrúa, 1991, p. 223.

condiciones objetivas” las califica como advenedizas e inconstantes. En cuanto a la esencia técnico jurídica del delito, el penalista moderno la hace consistir en tres requisitos: tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad, constituyendo la penalidad, con el tipo, la nota diferencial del delito.

Por otra parte, Pavón Vasconcelos<sup>60</sup> se adhiere a la concepción analítica o atomizadora del delito, la cual analiza al delito a través de sus elementos, sin perder de vista la estrecha relación existente entre ellos, y sin negar su unidad estima indispensable su análisis mediante su fraccionamiento. En este sentido, entiende a la conducta, la tipicidad, la antijuridicidad, la culpabilidad y la punibilidad como elementos del delito.

Con una óptica diversa, Jiménez Huerta refiere a las figuras típicas y parte del tipo para entender lo que llama conductas antijurídicas, *“el más somero examen de las conductas tipificadas en un código punitivo o en una ley especial, pone de relieve la configuración de las mismas en las cuales entran en juego elementos de alcance diverso”*.<sup>61</sup> Por lo cual, él comportamiento injusto que concretiza el tipo es puntualizado, unas veces, por la mera descripción de los elementos objetivos de la conducta tipificada, otras a través de la expresa referencia a la valoración normativa de dicha conducta y mediante el especial aprecio de la proyección que emerge desde lo más profundo del ánimo del autor.

Porte-Petit considera al concepto de delito en correspondencia *“a una concepción bitómica o dicotómica de acuerdo”*,<sup>62</sup> y en relación con este artículo descubre como elementos del delito: una conducta o hecho, la tipicidad, la imputabilidad, la antijuridicidad, la culpabilidad, a veces alguna condición objetiva de punibilidad, y la punibilidad. En tanto, Márquez Piñero, adhiriéndose a Jiménez de Asúa, lo entiende como *“toda acción (u*

---

<sup>60</sup>Pavón Vasconcelos, Francisco: Manual de derecho penal mexicano, parte general, 12ª ed, Porrúa, México, 1995, pp. 152 y ss.

<sup>61</sup>Jiménez Huerta, Mariano: Derecho penal mexicano, parte general, 3ª ed., México, Porrúa, 1980, vol. I, p. 75.

<sup>62</sup>Porte-Petit Candaudap, Celestino: Apuntamientos de la parte general de derecho penal, Porrúa, México, 4ª ed., 1978, pp. 248 y ss.

*omisión) antijurídica (típica) y culpable (sancionada con una pena)”*,<sup>63</sup> definiciones de las cuales podemos entresacar la diversa integración de elementos, pues en tanto Porte-Petit incluye prácticamente a todos los que la doctrina menciona, Márquez Piñero se limita a los cinco más característicos como son la acción, la tipicidad, la antijuridicidad, la culpabilidad y la punibilidad.

Para Castellanos Tena, *“en casi la totalidad de las definiciones se incluyen como elementos del delito: la acción, la tipicidad, la antijuridicidad, la imputabilidad, la culpabilidad, la punibilidad y las condiciones objetivas de penalidad”*,<sup>64</sup> el autor se adhiere sin reserva a la consideración de que la imputabilidad, la punibilidad y las condiciones objetivas de penalidad no son elementos esenciales del delito, pues a la imputabilidad la entiende como un presupuesto del delito o, si se quiere, de la culpabilidad, pero no del delito. En tanto a la pena la visualiza como una reacción del poder del Estado<sup>65</sup> y, por lo mismo, no forma, ni puede formar, parte del delito, dado su carácter externo; en cuanto a las condiciones objetivas de penalidad, les niega el carácter de elemento esencial del delito, en virtud de que sólo excepcionalmente las exige la ley como condición para la imposición de la pena.

Para García Ramírez, *“varios elementos concurren en el delito. Se habla de presupuestos generales y especiales, datos positivos y datos o circunstancias negativas. Si aquéllos se reúnen sin que nada los excluya, existe el comportamiento punible”*.<sup>66</sup> En este orden de ideas, se hace patente la presencia de elementos y presupuestos del delito, de tal forma que podemos clasificar a las definiciones del delito partiendo de los elementos incorporados a la definición.

---

<sup>63</sup>Márquez Piñero, Rafael: Derecho penal, parte general, México, Trillas, 1986, p. 132.

<sup>64</sup>Castellanos Tena, Fernando: Lineamientos elementales de derecho penal, 1977, pp. 173 y ss.

<sup>65</sup>En este sentido: Santiago Mir Puig asume una posición en torno a la función de la pena en el Estado social y democrático del derecho, fundamentando ese derecho del Estado de punir los eventos antisociales, en: Mir Puig, Santiago: Función de la pena y teoría del delito en el Estado social y democrático de derecho, Barcelona, Bosch, 1979, pp. 23-25.

<sup>66</sup>García Ramírez, Sergio: “Derecho penal”, El derecho en México. Una visión de conjunto, México, UNAM, 1991, pp. 364 y ss.

La teoría lógico matemática del derecho penal propuesta por Elpidio Ramírez y Olga Islas,<sup>67</sup> considera a partir de un claro enfoque finalista, la conveniencia de una distinción entre el delito y el tipo penal propiamente, aclarando que el tipo se da en la ley penal, en tanto que el delito lo encontramos en el mundo material, es decir, en la realidad.<sup>68</sup> Por consecuencia, los presupuestos y elementos de uno y otro, aun cuando son coincidentes, aluden a circunstancias relativamente distintas; esto es: el tipo, a la descripción contenida en algún ordenamiento legal, y el delito, a las circunstancias de hecho al momento de la consumación del delito.

Ahora bien, en virtud de que los elementos integrantes del delito deben ser congruentes con lo correspondiente al tipo, siendo éstos: el deber jurídico, el bien jurídico, el sujeto activo, el sujeto pasivo, el objeto material, la voluntad dolosa o voluntad culposa, la actividad o inactividad, el resultado, las referencias de tiempo, ocasión o lugar; la lesión o puesta en peligro del bien jurídico y la violación del deber jurídico. Elementos a los cuales debe sumarse lo relativo a la punibilidad, la cual constituye conjuntamente con el tipo, a la ley penal, pues resultaría absurdo pretender tutelar un bien jurídico penal, sin plantear una determinada punibilidad en la ley penal que contenga al tipo que lo recoja.

Por lo cual, las categorías que integran al delito son “la acción típica, antijurídica, culpable y punible”, negando en estos términos cualquier posibilidad respecto a que la imputabilidad pueda ser tomada en cuenta como categoría, pues ésta es una circunstancia que alude a una cualidad mental atribuible en todo caso al sujeto activo del delito, la cual debe ser analizada en éste.

---

<sup>67</sup>Islas de González Mariscal, Olga y Ramírez, Elpidio: La lógica del tipo en el derecho penal, México, Jurídica Mexicana, 1970.

<sup>68</sup>El planteamiento del finalismo se determinó por el paso de una tajante separación entre el mundo real y el mundo formal, la cual era propia del neokantismo (la realidad del ser social), por eso se esforzó en elaborar las estructuras “lógico objetivas” previas a toda regulación jurídica y en edificar el derecho sobre la base de la “naturaleza de las cosas”, en: Jescheck, Hans Heinrich, Tratado de derecho penal, Ed. S.A. BOSCH, 1981, p. 283.

## **3.6. DELITOS AERONÁUTICOS E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

### **3.6.1. Delitos Aeronáuticos**

Para Videla Escalada,<sup>69</sup> hay que distinguir los delitos comunes cometidos a bordo de una aeronave (sustraer una billetera a un pasajero) de aquellos especiales que deben ser calificados como delitos aeronáuticos (apoderarse, mediante el uso de la violencia, de la aeronave y desviarla de la ruta prevista). El eje de esta afirmación es el bien jurídico tutelado: la seguridad en vuelo, la de los terceros en la superficie y aun la del Estado mismo, etc. propios de esta actividad; también la internacionalidad que revisten ciertos delitos.

En el derecho aeronáutico se observa que pueden producirse hechos en los cuales el transporte -aeronave- es utilizado como lugar o como medio de consumación de un delito, hurto, homicidio, por mencionar algunos. Pero también se observa que pueden producirse hechos ilícitos derivados específicamente de la actividad aeronáutica. Estos últimos, son los denominados delitos aeronáuticos, siendo ejemplo de ellos: el apoderamiento ilícito de aeronaves, la violación de fronteras, el sobrevuelo en zonas prohibidas, la conducción de aeronave sin título habilitante, la falsedad material e ideológica en los registros de las aeronaves; usurpación de calidad y uso ilegítimo de documento de identidad del personal técnico aeronáutico, etcétera, o bien cualquiera de las figuras delictivas como el abuso de autoridad, incumplimiento de deberes, anticipación o prolongación de funciones públicas que pudiere atribuirse a funcionarios o empleados públicos.

La existencia de estos delitos aeronáuticos ha planteado a los juristas especializados en la materia la interrogante acerca de si debería existir un derecho penal específico, es decir, un

---

<sup>69</sup> Videla Escalada, Federico N.: Manual de Derecho Aeronáutico, 3ra. Ed, Edit. Zavallía, Buenos Aires, 2007, Pág. 195

derecho penal aeronáutico autónomo del derecho penal ordinario. Calificadas opiniones sostienen que si bien es cierto que hay delitos aeronáuticos, ello no es suficiente argumento para afirmar la existencia de un derecho penal aeronáutico.

Al respecto, el Jurista Rodríguez Jurado expresa: *“No creo que exista realmente un derecho penal aeronáutico, ya que el derecho penal en sí mismo implica, como el derecho aeronáutico, un conjunto de principios y normas que integran un todo orgánico. La circunstancia de que el hecho técnico de la aeronavegación pueda dar lugar al nacimiento de delitos específicos, no justifica que se pretenda crear un derecho penal aeronáutico, pues para ello sería necesario que se justificara la modificación de principios e instituciones del derecho penal, que son independientes de los delitos en sí, y como tal cosa no ocurre, ni podría ocurrir, no puede considerarse que realmente exista un derecho penal aeronáutico”*.<sup>70</sup>

Según la visión común del derecho aeronáutico, lo más favorable en materia de método legislativo, sería que todos los ilícitos aeronáuticos estuviesen contenidos en la Ley de aviación civil, pues ello permitiría una mejor interpretación de las distintas figuras penales aeronáuticas. *Sin embargo, en la actualidad, los ilícitos aeronáuticos surgen del Código Penal y las faltas de las figuras específicas previstas en la Ley de aviación civil*, Esta última se ocupa de las infracciones y sanciones administrativas.<sup>71</sup>

Respecto a la distinción entre delitos y faltas en materia aeronáutica hay diversas opiniones, algunos autores, afirman que la diferencia está dada por la sanción que corresponde a cada uno, pues mientras los delitos son castigados con prisión, en las faltas no procede este tipo de sanción. Además, mientras las faltas son sancionadas por el órgano administrativo, los delitos requieren el pronunciamiento del Poder Legislativo. En la Legislación Boliviana, justamente la Ley de Aeronáutica Civil, regula las infracciones y sanciona los delitos a la

---

<sup>70</sup> Rodríguez Jurado, Agustín: Teoría y práctica del derecho aeronáutico, 2a. ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Desalma, 1996. pág. 246.

<sup>71</sup> *Ibíd.*

propia Ley;<sup>72</sup>asimismo ello se establece con relación a las faltas en su reglamento, y las Regulaciones de Aviación.<sup>73</sup> Mismos que serán sancionadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil lo cual advierte que cualquier violación a los instrumentos legales anteriormente relacionados ocupan la categoría de faltas y que el órgano administrativo encargado de conocer y sancionar es la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Independientemente del pago de los daños y perjuicios ocasionados y de las responsabilidades civiles y penales que pudieran deducirse de la actividad aeronáutica en general o bien derivado de un aspecto específico de tal actividad como pudiera ser el mantenimiento de aviación, las operaciones aéreas, el control de tránsito aéreo, etc.

Sin perjuicio de estas diferencias, una corriente de opinión, entiende que la distinción entre delitos y faltas es simplemente una cuestión de política legislativa, ya que nada impide que el hecho que hoy está legislado como falta, mañana sea descrito en el Código Penal y sea delito.

Con relación a la distinción entre delitos y faltas específicamente en el derecho aeronáutico, cabe aclarar, que por lo anteriormente expuesto, la distinción entre delito y la falta es determinada por la sanción que corresponda aplicar, lo que orienta a considerar como delito al hecho reprimido con pena de prisión y a la infracción o falta al sancionado con apercibimiento, multa, suspensión e inhabilitación temporal, cancelación y eliminación o destrucción de edificaciones e instalaciones no autorizadas.

Respecto a las faltas, o infracciones, la actual ley y reglamentos se limita a establecer algunas disposiciones básicas, dejando al Poder Ejecutivo, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la tarea de fijar que hechos u omisiones constituyen falta y que sanción corresponde aplicar en cada caso.

---

<sup>72</sup> Gaceta Oficial de Bolivia, Ley N° 2902, de 29 de octubre de 2004, Ley de Aeronáutica Civil de la República de Bolivia.

<sup>73</sup> Dirección General de Aeronáutica Civil: Reglamentación aeronáutica boliviana RAB - 107

Por último, siempre relacionado a las infracciones cometidas en el ejercicio aeronáutico, se encuentran las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación y se dispone que la Dirección General de Aeronáutica Civil, está obligada a investigar y coordinar administrativa y técnicamente los accidentes e incidentes de aeronaves en y a participar en los que ocurran a aeronaves en aguas o territorios de otro Estado, para determinar las causas y establecer las medidas tendientes a evitar la reincidencia, mediante la sanción correspondiente a los infractores, sin que la intervención de la Autoridad Aeronáutica impida la acción judicial ni la intervención policial en los actos vinculados con hechos ilícitos, en coordinación con los inspectores e investigadores de la Dirección de Aeronáutica Civil, lo cual advierte que se les otorga la categoría de peritos en el proceso penal.

### **3.6.2. Accidentes Aéreos**

Es consecuencia lógica general es que en todo accidente deba ser investigado, para esclarecer las causas que dieron su lugar. En efecto, sea originado en un modo terrestre, marítimo o aéreo y aún más como una combinación de estos corresponde de oficio su investigación, como una garantía que el estado establece y cumple como mandato constitucional, del derecho a la seguridad e integridad personal o como usuario, no solo por el hecho del establecimiento de las responsabilidades que correspondan imputar al o los involucrados a los fines jurídicos sino también por las implicancias de carácter técnico, tecnológico y hasta académico.

A los efectos de definir el concepto de accidente aéreo o aeronáutico nos remitimos al referirnos que “...se entenderá por accidente de aviación, todo hecho que se produzca al

*operarse la aeronave y que ocasione muerte o lesiones a alguna persona o daños a la aeronave o motive que esta los ocasione”.*<sup>74</sup>

Sin embargo en el Reglamento sobre la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, de la Dirección de Aeronáutica Civil del Estado Plurinacional de Bolivia, se define accidente como:<sup>75</sup>

*“Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:*

- 1) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
  - hallarse en la aeronave, o
  - por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
  - por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o*
- 2) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
  - afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y*

---

<sup>74</sup> Rodríguez, Felipe: Lecciones de Derecho Aeronáutico para ingeniero aeronáutico y mecánico aeronáutico, Argentina, 2000, p. 122.

<sup>75</sup> Dirección General de Aeronáutica Civil: RAB 830 - Reglamentación sobre la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, Subparte B – Definiciones, punto: 830.5 Significado de los términos que se usan en esta reglamentación, Inc. a).

— *que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños a álabes del rotor principal, álabes del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo) o la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible”.*

## **CAPITULO IV**

### **MARCO JURÍDICO**

#### **4.1. ANÁLISIS DE LA NORMATIVA JURÍDICA VIGENTE INHERENTE AL DERECHO AERONÁUTICO NACIONAL Y LA NORMA PENAL**

En el Preámbulo al Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional de 7 de diciembre de 1944, carta magna del Derecho de la Navegación Aérea internacional, se apuntaba al desarrollo seguro de los servicios internacionales de transporte aéreo como uno de los principios esenciales que habrían de informar la regulación aeronáutica. Si bien no existe en su articulado un precepto específicamente destinado a definir la seguridad aeronáutica, este concepto está presente en todas y cada una de las materias que son objeto de regulación en el citado Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

##### **4.1.1. Ley 2902, Ley de Aeronáutica Civil**

El análisis que debemos aplicar para conocer si, en el caso concreto, estamos en presencia de un delito, surge la necesidad, en el ámbito que nos ocupa, de definir *el delito aeronáutico*, como la acción u omisión ejecutada en el ejercicio de la actividad aeronáutica, descrita como ilícita por la Ley 2902, Ley de Aeronáutica Civil, cuya materialización tiene una consecuencia jurídica, la sanción.

Dicho esto, en la actividad aeronáutica pueden presentarse circunstancias donde una aeronave es utilizada como lugar o medio de comisión de un delito, no solamente los establecidos en la Ley de Aeronáutica Civil, sino también podemos estar en presencia de supuestos de hecho o tipos penales descritos en otras leyes.

Es pertinente señalar, que, al analizar la Ley de Aeronáutica Civil, podemos afirmar que contiene una clara diferencia entre delitos y faltas, sobre la base de la sanción imponible,

lográndose precisar que el delito aeronáutico, sería el hecho típico castigado con privación de libertad, mientras que las faltas acarrearán como consecuencia la imposición de multas, revocatoria y/o suspensión de licencias, permisos, entre otras.

Analizando el Título Décimo Séptimo: Faltas y Delitos, Capítulo II. Titulado “Delitos”, dentro nuestra legislación interna sobre la materia, observamos un total de diez delitos, establecidos desde el artículo 189 hasta el artículo 198, describiendo los siguientes delitos:

**ARTÍCULO 189°.** *Será sancionado con pena privativa de libertad de tres a quince años el que por medio de violencia, intimidación, engaño o de cualquier otro modo, se apoderare de una aeronave en vuelo o la haga desviar de su ruta. Será sancionado con igual pena, el que cometiere los hechos previstos en este Artículo, mientras estuviesen realizando en la aeronave las operaciones inmediatamente anteriores o posteriores al vuelo.*

*Si el autor o cómplice integrare la tripulación de esa aeronave, la pena será de cinco a doce años de privación de libertad. Si tales actos produjeran accidentes o causaran lesión la pena será de uno a ocho años. Si se produjere la muerte de alguna persona, la pena será de diez a veinte años de privación de libertad.*

**ARTÍCULO 190°.** *Será sancionado con pena privativa de libertad de dos a diez años el que, de cualquier modo, atentare contra la integridad de una aeronave en vuelo o mientras se realizan las operaciones inmediatamente anteriores o posteriores al vuelo.*

*La misma pena se aplicará a quien a sabiendas pusiere en peligro la seguridad de una aeronave por supresión o falseamiento de señales, por comunicación indebida u omisión de la que correctamente corresponde, o por interferencia en las comunicaciones aeronáuticas.*

*Si el autor o cómplice integrare la tripulación de esa aeronave, la pena será de tres a doce años de privación de libertad.*

*Si como consecuencia de los actos previstos en este artículo se originare un accidente o se causare lesión a alguna persona, la pena será de seis a quince años de privación de libertad y si se ocasionare la muerte, de diez a veinte años de privación de libertad.*

**ARTÍCULO 191°.** *Será sancionado con pena privativa de libertad de uno a seis años el que realice cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de un*

*aeródromo, de un aeropuerto o de la circulación aérea. Será sancionado con igual pena el que detenga o entorpezca la circulación aérea o los servicios de tránsito aéreo, salvando los derechos y obligaciones sociales y laborales establecidos por Ley.*

*Si como consecuencia de lo anteriormente establecido se originare un accidente o se causare lesión a alguna persona, la pena será de uno a ocho años de privación de libertad. Si se ocasionare la muerte, de diez a veinte años de privación de libertad. Si se hubiese producido el accidente por imprudencia, negligencia o impericia, la pena será de seis meses a dos años de privación de libertad. Si se causare lesión de alguna persona, la pena será de uno a ocho años de privación de libertad. Si se ocasionare la muerte de personas, la pena será de cinco a veinte años de privación de libertad.*

**ARTÍCULO 192•.** *Será sancionado con pena privativa de libertad de uno a seis años el que por medio del uso de armas o de cualquier otro modo, intercepte o ponga en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo. Si como consecuencia de ello se originare un accidente o se causare lesión a alguna persona, la pena será de uno a ocho años de privación de libertad y si se ocasionare la muerte, de diez a veinte años de privación de libertad.*

**ARTÍCULO 193•.** *Será sancionado con pena privativa de libertad de cuatro años a seis años el que, poniendo en peligro la vida o bienes de terceros, condujere o hiciere conducir una aeronave en vuelo no autorizado o bajo la acción de bebidas alcohólicas o sustancias estimulantes, estupefacientes o depresivas. Si como consecuencia de los hechos previstos precedentemente se causare accidente o daño, la pena será de uno a seis años de privación de libertad y si resultare lesión de alguna persona la pena será de uno a ocho años. Si se produjere la muerte de alguna persona, se impondrá privación de libertad de cinco a veinte años.*

**ARTÍCULO 194•.** *Será sancionado con pena privativa de libertad de un mes a dos años:*

- a) *El que condujere o hiciere conducir una aeronave sin permiso de operación, sin certificado de aeronavegabilidad, o transcurridos seis meses desde el vencimiento del segundo o cuando la aeronave se encontrare inhabilitada por no reunir los requisitos mínimos de seguridad.*

- b) *El que eliminare o adulterare las marcas de nacionalidad o de matriculación de una aeronave y el que, a sabiendas, la condujere o hiciere conducir luego de su eliminación o adulteración.*
- c) *El que identificare falsamente una aeronave ante los servicios de tránsito aéreo.*
- d) *El que a sabiendas, sin la debida autorización o sin cumplir con las disposiciones reglamentarias, transportare, hiciere transportar o autorizare a transportar explosivos, inflamables, armas, municiones, elementos, radioactivos, objetos o materiales peligrosos de uso restringido.*

*Si como consecuencia de los hechos previstos precedentemente se causare accidentes o daños, la pena privativa de libertad será de uno a seis años, si resultare lesión será de uno a ocho años; si se produjere muerte de alguna persona, se impondrá privación de libertad de cinco a veinte años.*

**ARTÍCULO 195°.** *Será sancionado con pena privativa de libertad de tres meses a tres años el que permitiere o efectúe una función aeronáutica careciendo de la licencia correspondiente, habiendo sido inhabilitado para el ejercicio de la misma o transcurrido seis meses desde su vencimiento. Si como consecuencia de los hechos previstos precedentemente, se causare accidente o daños, la pena será de seis meses a seis años, si resultare lesión de alguna persona se impondrá privación de libertad de uno a ocho años; si se produjere la muerte de una persona se impondrá privación de libertad de cinco a veinte años.*

**ARTÍCULO 196°.** *Será sancionado con pena privativa de libertad de seis meses a dos años, el que conduciendo o haciendo conducir una aeronave, atravesare clandestina o maliciosamente la frontera, por lugares distintos de los fijados por la autoridad aeronáutica. Igual sanción se aplicará al que desviare o hiciere desviar una aeronave de las rutas aéreas fijadas para entrar o salir del país.*

**ARTÍCULO 197°.** *Será sancionado con pena privativa de libertad de tres meses a un año:*

- a) *El explotador, comandante o piloto al mando de una aeronave y demás integrantes de la tripulación, que no colaborasen en las actividades de prestación de socorro a una o más aeronaves perdidas, cuando se lo requiere la autoridad competente.*
- b) *El explotador, comandante o piloto al mando y demás integrantes de la tripulación, que no prestaren asistencia a otra en peligro, ya sea que*

*conozcan esta situación por pedido de asistencia de una aeronave en peligro o bien por solicitud de autoridad competente.*

- c) *El explotador, comandante o piloto al mando y demás integrantes de la tripulación que no colaboraren en el salvamento de personas y/o bienes, ya sea que se conozcan esa situación por pedido de esa aeronave o a solicitud de autoridad competente.*

**ARTÍCULO 198°.** *Toda pena privativa de libertad mayor a seis meses, irá acompañada de inhabilitación por un plazo de seis meses a dos años, a partir del cumplimiento de la pena, para ejercer la función aeronáutica para la que el procesado se encuentre habilitado. En caso de reincidencia la inhabilitación será definitiva.*

Si bien estos delitos penales en materia del derecho aeronáutico se encuentran establecidos en el presente cuerpo legal no establecen los tipos penales específicos como norma sustantiva. Ahora bien, a los fines de delimitar nuestro estudio en estas reflexiones sobre el tema, analizaremos un tipo penal establecido como delito aeronáutico en la ley 2902, como lo es la seguridad, prevista en el artículo 191 de la referida Ley de Aeronáutica Civil Boliviana, que señala:

*ARTÍCULO 191°.* *Será sancionado con pena privativa de libertad de uno a seis años el que realice cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de un aeródromo, de un aeropuerto o de la circulación aérea. Será sancionado con igual pena el que detenga o entorpezca la circulación aérea o los servicios de tránsito aéreo, salvando los derechos y obligaciones sociales y laborales establecidos por Ley.*

El análisis de la estructura de la norma en comento, nos permite observar que el supuesto de hecho se configura por remisión a otra norma, por lo que posee las características de una norma penal en blanco.

Al respecto, dentro de la doctrina penal señalan que<sup>76</sup> suele utilizarse esta técnica cuando la conducta que constituye el supuesto de hecho de la norma penal en blanco, está

---

<sup>76</sup> Muñoz Conde, Francisco y García Aran, Mercedes: Derecho Penal. Parte General. Editorial Tirant lo Blanch. España. 2007. p. 38.

estrechamente relacionada con otras ramas del ordenamiento jurídico de finalidades y alcance diferentes a los de la norma penal.

De igual forma, destaca que una vez completada, es, igualmente, una norma penal como cualquier otra. Desde un punto de vista meramente estructural, la norma penal en blanco no plantea, por consiguiente, especiales dificultades. El supuesto de hecho consignado en la norma extrapenal pertenece a la norma penal, integrándola o completándola. Pero, materialmente, el uso o abuso de este procedimiento técnico legislativo dificulta extraordinariamente la labor del penalista, no sólo porque se ve remitida a otros ámbitos jurídicos, sino también porque el distinto alcance y contenido de la norma penal respecto a las demás normas jurídicas produce una discordancia entre las propias normas penales que, eventualmente, puede poner en riesgo la certeza y seguridad jurídica.

Asimismo, el tratadista Juan Fernández Carrasquilla<sup>77</sup> considera que las normas penales en blanco son verdaderas normas incriminadoras incompletas o imperfectas; el precepto se encuentra relativamente indeterminado, siendo determinable mediante norma jurídica distinta.

En consecuencia, el tipo penal de *“el que realice cualquier acto que ponga en peligro la seguridad”*, nos establece en su supuesto de hecho *“...quien por cualquier medio o acto interfiera ilícitamente la seguridad operacional o de la aviación civil...”*, tenemos que completarlo, para su correcta interpretación, con lo descrito en otras normas de nuestra Ley especial, que puedan ampliar los aspectos fundamentales de la seguridad aeronáutica, así como con las regulaciones aeronáuticas en los reglamentos de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Estado Plurinacional; de igual forma, los estándares de seguridad operacional o de la aviación civil que nos presentan los tratados y convenios internacionales suscritos por nuestro país relacionados con esta materia; específicamente, podemos mencionar los 18 Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago en el año 1944, así como las recomendaciones, sugerencias, documentos, etc., emitidas por la OACI; en aras de efectuar una correcta subsunción de los hechos en la norma penal.

---

<sup>77</sup> Fernández Carrasquilla, Juan: Derecho Penal Fundamental. Editorial Temis. Colombia. 1986.

En este sentido podemos definir la interferencia ilícita, como aquellas acciones, hechos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo; cualquier acto que afecte, la seguridad operacional, bien sea dentro de las instalaciones de los aeropuertos, las personas, los equipos, así como todo lo que perturbe la seguridad operacional del vuelo; visto así, podemos enmarcar dentro de este supuesto de hecho lo siguiente;

- 1) Apoderamiento ilícito de aeronaves.
- 2) Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra.
- 3) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeródromos y aeropuertos.
- 4) Entrada por la fuerza o sin autorización a bordo de una aeronave, en un aeródromo y aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
- 5) Introducción a bordo de una aeronave o en un aeródromo o aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos que puedan ser usados con fines ilegales.
- 6) Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y usuarios del servicio en un aeródromo y aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

Mediante el análisis anterior (Artículo 109 de la ley 2902), se nos ha hecho posible verificar que los actos o medios que pueden significar interferencia ilícita, están descritos de manera amplia, recalando la característica de esta norma, por lo tanto es necesario que, ante el caso concreto, el operador de justicia, proceda a constatar la configuración del delito cuando el bien jurídico tutelado de la aviación civil, ha sido afectado o puesto en peligro, como también de los usuarios que utilizan este medio para su transporte y como actividad comercial.

Esto es, que la norma penal sustantiva como tal tiene una doble función: protectora y motivadora, protegiendo bienes jurídicos, los cuales podemos definirlos como *“aquellos presupuestos que la persona necesita para su autorrealización y el desarrollo de su personalidad en la vida social”* (Muñoz y García, 2007: 39).<sup>78</sup> Lo cual difiere de la norma penal especial, como es el caso de los delitos aeronáuticos establecidos en la ley 2902.

---

<sup>78</sup> Muñoz Conde, Francisco y García Aran, Mercedes: Derecho Penal. Parte General. Editorial Tirant lo Blanch. España. 2007. p. 39.

Los autores citados, al analizar el bien jurídico, nos señalan que los presupuestos existenciales e instrumentales mínimos se les llaman “*bienes jurídicos individuales*”, en cuanto afectan directamente a la persona individual. Junto a ellos vienen en consideración los llamados “*bienes jurídicos colectivos*”, que afectan más a la sociedad como tal, al sistema social que constituye la agrupación de varias personas individuales y supone un cierto orden social o estatal; entre estos bienes jurídicos sociales o universales se cuentan la salud pública, el medio ambiente, la seguridad colectiva, la organización política, etc.

De ahí la distinción que suele hacerse entre delitos contra las personas –que atacan directamente a los bienes jurídicos individuales– y delitos contra la sociedad –que atacan a los bienes jurídicos comunitarios, al orden social o estatal establecido–. Sin embargo, esta distinción no debe entenderse, como una concepción dualista del bien jurídico, ya que la convivencia pacífica, asegurada por un orden social, es también un bien jurídico del individuo, en tanto es la única forma de que este pueda autorrealizarse.

Hechas estas consideraciones generales sobre el bien jurídico, en el análisis que nos ocupa, logramos inferir los artículos establecidos como delitos aeronáuticos de la Ley de Aeronáutica Civil boliviana, y en particular el Art. 191 objeto de análisis que tiene como bien jurídico tutelado, la seguridad operacional y de la aviación civil; por lo que, al efectuar el estudio de un caso concreto, intentando subsumir los hechos en la norma, tenemos que verificar si efectivamente se logró afectar el bien jurídico, al no tener el tipo sustantivo de forma concreta.

## CAPITULO V

### MARCO PRÁCTICO

#### 5.1. UNIVERSO DE ESTUDIO

El universo de estudio (81 encuestados) está conformado por tres grupos poblacionales objeto del estudio para determinar y poder dar una respuesta a los objetivos dados en base al presente estudio:

- El primer grupo poblacional está conformado por 21 sujetos de estudio, entre las cuales cuentan Pilotos y Funcionarios de Aeropuertos.
- El segundo grupo poblacional de estudio, está conformado por 29 sujetos de estudio los cuales pertenecen a Abogados y Funcionarios Judiciales.
- El tercer grupo poblacional de estudio se encuentra conformado por 31 sujetos de estudio, pertenecientes a Usuarios de transporte aéreo.

Al realizar las encuestas se tomó a cada encuestado de forma aleatoria, para poder abarcar y recopilar criterios de forma general dentro la problemática. Asimismo se tomó en cuenta la opinión diversificada según género y edad, tal cual se expresa en la siguiente tabla:

**UNIVERSO DE ESTUDIO**

ÍTEM	GRUPO POBLACIONAL	SEXO		EDADES
		M	F	
1.	Pilotos y Funcionarios de Aeropuertos	12	09	22 a 46 años
2.	Abogados y Funcionarios Judiciales	14	15	24 a 49 años
3.	Usuarios de Transporte Aéreo	17	14	18 a 59 años

Fuente: Elaboración Propia

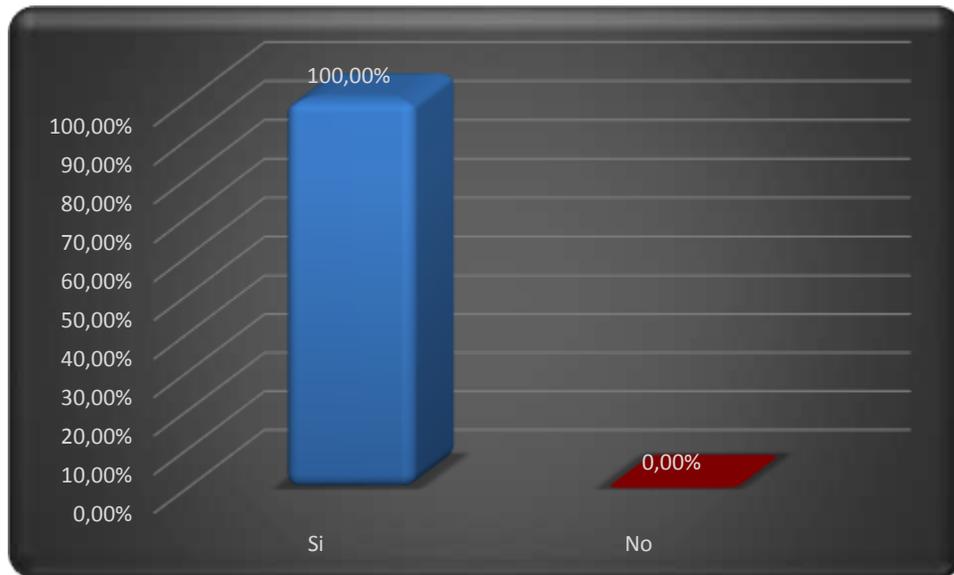
En este sentido definido el universo de estudio e identificado el grupo poblacional con los respectivos sujetos de estudio, presento un análisis sobre los resultados, emergentes de las encuestas realizadas sobre la materia tratada en la presente investigación.

#### 5.1.1. Resultados del grupo poblacional constituido por Pilotos y Funcionarios de Aeropuertos

Los siguientes resultados obtenidos se las realizaron en base a las siguientes preguntas, de acuerdo a los ítems que cada uno establece, de tal forma que se tiene lo siguiente:

PREGUNTA 1: ¿Usted sabe o tiene conocimiento de lo que es un delito aeronáutico?

Nº	Ítem	Genero		TOTAL	
		Masculino	Femenino	Cantidad	%
a.	Si	12	9	21	100,00%
b.	No	0	0	0	0,00%
<b>Total</b>		<b>12</b>	<b>9</b>	<b>21</b>	<b>100,00%</b>

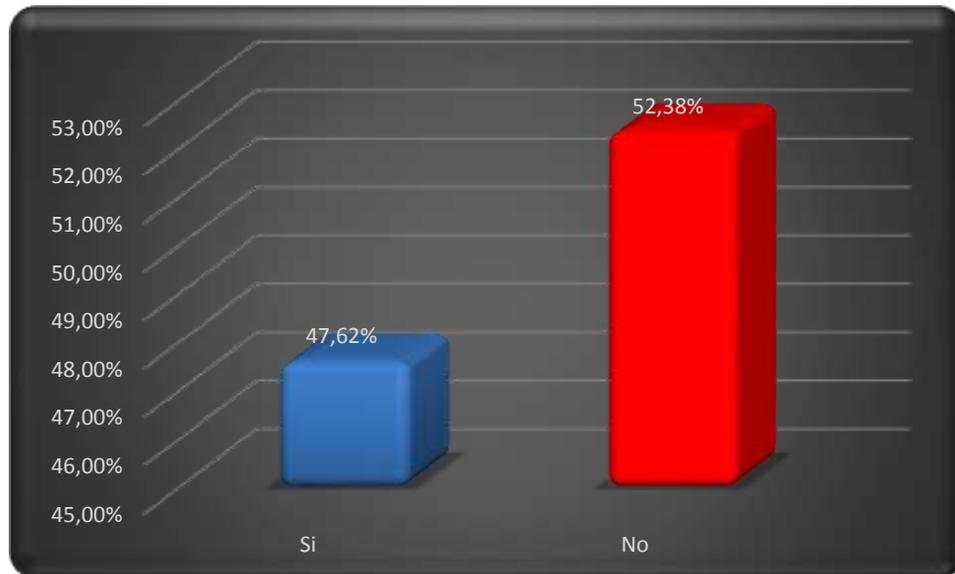


De los encuestados al presente grupo poblacional, en su totalidad tienen conocimiento de lo que es un delito aeronáutico (100%).

PREGUNTA 2: ¿Usted considera que este tipo de delitos aeronáuticos, por no estar incorporados directamente al Código Penal Boliviano, ocasiona retardo de justicia?

Nº	Ítem	Genero		TOTAL	
		Masculino	Femenino	Cantidad	%
a.	Si	5	5	10	47,62%

b.	No	7	4	11	52,38%
<b>Total</b>		<b>12</b>	<b>9</b>	<b>21</b>	<b>100,00%</b>



Al respecto por tratarse de pilotos y personal aeronáutico, ellos consideran en un 52.38% que el hecho de no estar incorporado al código penal, no sea causa de retardo de justicia, ante el 47.62%, que si lo considera como una consecuencia para el retardo de justicia.

**PREGUNTA 3:** Según usted ¿Cómo puede la autoridad proteger los derechos de los transportadores y usuarios de los servicios aéreos que garanticen su seguridad y demás derechos conexos que afecten a un bien jurídicamente protegido?

Nº	Ítem	Genero		TOTAL	
		Masculino	Femenino	Cantidad	%
a.	Incorporando los delitos aeronáuticos al Código Penal	5	6	11	52,38%
b.	Manteniendo los delitos en la actual Ley de Aeronáutica Civil de la República de Bolivia	7	3	10	47,62%
<b>Total</b>		<b>12</b>	<b>9</b>	<b>21</b>	<b>100,00%</b>



En este entendido a la presente cuestionante, se colige que el 52.38% considera que solo incorporando a la norma penal los delitos aeronáuticos se logrará su efectividad para su protección, sin embargo el 47.62% establece que esto solo se lo conseguirá manteniéndolo dentro de la ley especial que es el La Ley de Aeronáutica Civil.

**PREGUNTA 4:** ¿Qué infracciones constitutivas de delito deben estar previstas o descritas en la ley penal?

Nº	Ítem	Genero		TOTAL	
		Masculino	Femenino	Cantidad	%
a.	Actos ilícitos cometidos a bordo de una aeronave	3	1	4	19,05%
b.	Delitos cometidos a bordo de una aeronave extranjera, sobre territorio boliviano	1	1	2	9,52%
c.	Responsabilidad Civil y Penal cuando causen daño a las personas o bienes de terceros en territorio boliviano	2	1	3	14,29%
d.	Responsabilidad civil y penal en caso de falla humana, en hechos de accidentes	3	1	4	19,05%
e.	Cuando infrinjan Leyes o Reglamentos de circulación aérea que impliquen un riesgo	1	1	2	9,52%
f.	Afecten infraestructura de las aeronaves en pleno vuelo	1	2	3	14,29%
g.	Afecten la infraestructura aeroportuaria de uso de una aeronave	1	2	3	14,29%
<b>Total</b>		<b>12</b>	<b>9</b>	<b>21</b>	<b>100,00%</b>



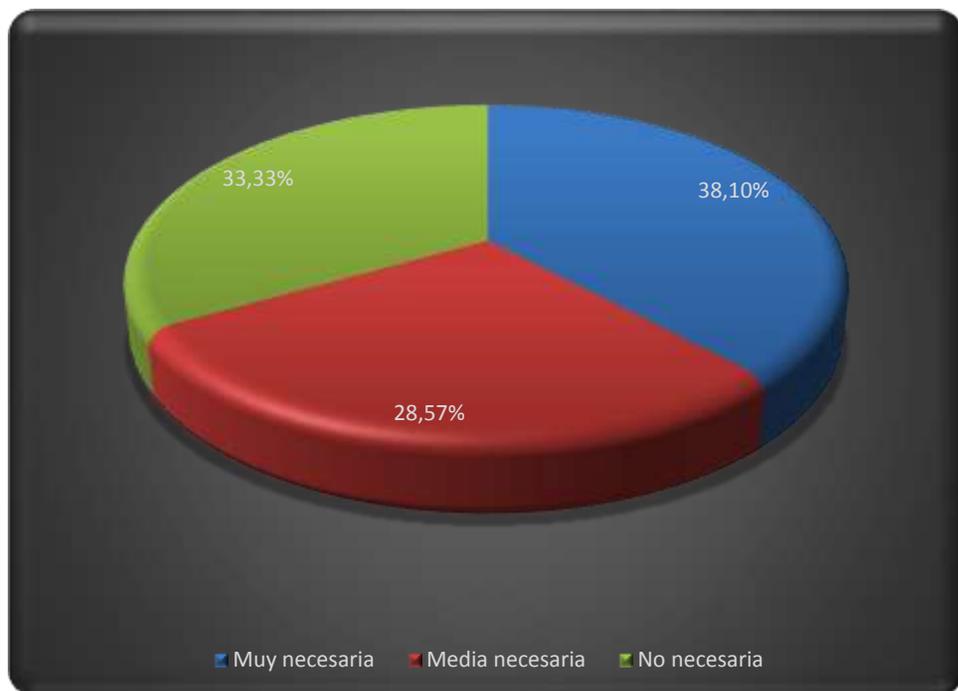
Sobre qué infracciones constitutivas de delito deben estar previstas o descritas en la ley penal, estos fueron los resultados:

- a. Actos ilícitos cometidos a bordo de una aeronave (19.05%)
- b. Responsabilidad civil y penal en caso de falla humana, en hechos de accidentes. (19,05%)
- c. Responsabilidad civil y penal cuando causen daño a las personas o bienes de terceros en territorio boliviano. (14.29%)
- d. Afecten infraestructura de las aeronaves en pleno vuelo (14,29%)
- e. Afecten la infraestructura aeroportuaria de uso de una aeronave (14,29%)
- f. Delitos cometidos a bordo de una aeronave extranjera, sobre territorio boliviano (9.52%)

- g. Cuando infrinjan Leyes o Reglamentos de circulación aérea que impliquen un riesgo (9,52%)

PREGUNTA 5: ¿Cuán necesaria es la incorporación de los delitos aeronáuticos al Código Penal que garantice su efectiva aplicación y resarcimiento de daños?

Nº	Ítem	Genero		TOTAL	
		Masculino	Femenino	Cantidad	%
a.	Muy necesaria	5	3	8	38,10%
b.	Media necesaria	3	3	6	28,57%
c.	No necesaria	4	3	7	33,33%
<b>Total</b>		<b>12</b>	<b>9</b>	<b>21</b>	<b>100,00%</b>

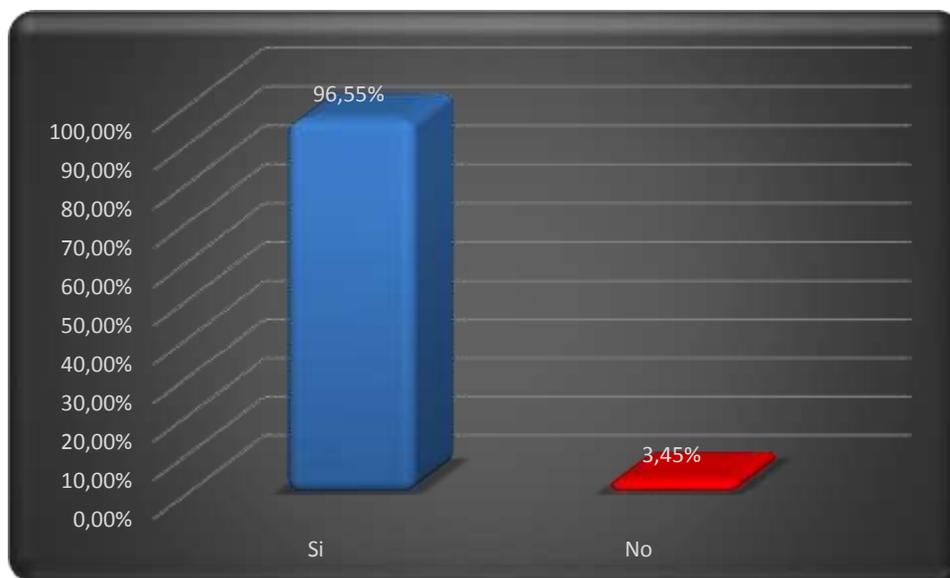


En lo concerniente de cual necesaria es la incorporación de los delitos aeronáuticos al Código Penal que garantice su efectiva aplicación y resarcimiento de daños, la mayoría en un 38.10%, establece que es muy necesaria, el 28.57% determina que es necesaria a medias y finalmente el 33.33% indica que no es necesaria.

## 5.1.2. Resultados del grupo poblacional constituido por Abogados y Funcionarios Judiciales

PREGUNTA 1: ¿Usted Sabe o tiene conocimiento de lo que es un delito aeronáutico?

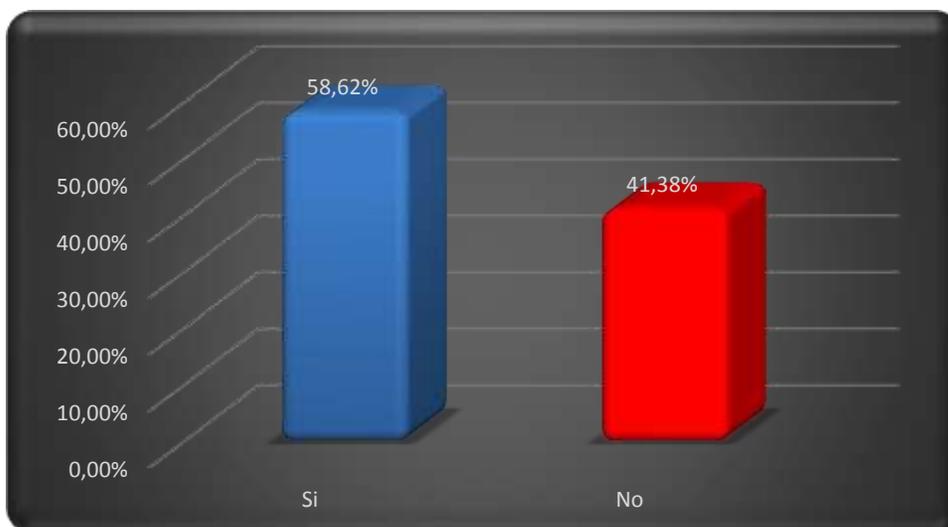
Nº	Ítem	Genero		TOTAL	
		Masculino	Femenino	Cantidad	%
a.	Si	14	14	28	96,55%
b.	No	0	1	1	3,45%
<b>Total</b>		<b>14</b>	<b>15</b>	<b>29</b>	<b>100,00%</b>



Pasando a analizar los datos obtenidos en el grupo poblacional de abogados y funcionarios judiciales, sobre si tiene conocimiento de lo que es un delito aeronáutico, el 96.55% afirma conocer este derecho, ante un 3.45% que respondió negativamente.

**PREGUNTA 2:** ¿Usted considera que este tipo de delitos aeronáuticos, por no estar incorporados directamente al Código Penal Boliviano, ocasiona retardo de justicia?

Nº	Ítem	Genero		TOTAL	
		Masculino	Femenino	Cantidad	%
a.	Si	9	8	17	58,62%
b.	No	5	7	12	41,38%
<b>Total</b>		<b>14</b>	<b>15</b>	<b>29</b>	<b>100,00%</b>

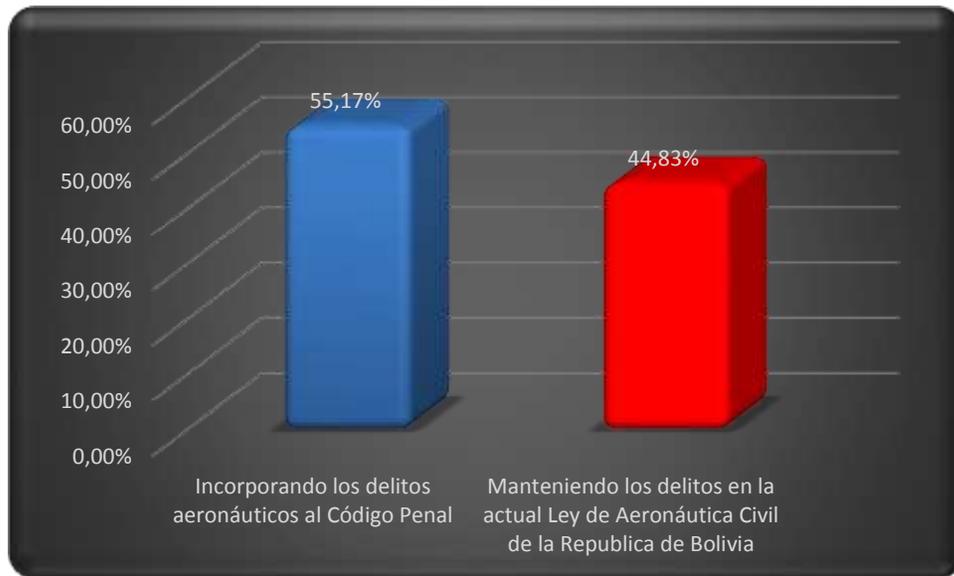


Al respecto en cuanto se les hizo la consulta de que los delitos aeronáuticos por no estar incorporados directamente al Código Penal Boliviano, ocasionan retardo de justicia, el 58.62% establece que si es una causa para la retardación de justicia, y el 41.38% que no lo determina como tal.

**PREGUNTA 3:** Según usted ¿Cómo puede la autoridad proteger los derechos de los transportadores y usuarios de los servicios aéreos que garanticen su seguridad y demás derechos conexos que afecten a un bien jurídicamente protegido?

Nº	Ítem	Genero	TOTAL
----	------	--------	-------

		Masculino	Femenino	Cantidad	%
a.	Incorporando los delitos aeronáuticos al Código Penal	8	8	16	55,17%
b.	Manteniendo los delitos en la actual Ley de Aeronáutica Civil de la República de Bolivia	6	7	13	44,83%
<b>Total</b>		<b>14</b>	<b>15</b>	<b>29</b>	<b>100,00%</b>



Al respecto de cómo puede la autoridad los derechos de los transportadores y usuarios de los servicios aéreos que garanticen su seguridad y demás derechos conexos que afecten a un bien jurídicamente protegido con relación a los delitos aeronáuticos, se logra establecer que en un 55.17% consideran que solo se lo lograra incorporando los delitos aeronáuticos al Código Penal, y el 44.83% que opina lo contrario.

**PREGUNTA 4:** ¿Qué infracciones constitutivas de delito deben estar previstas o descritas en la ley penal?

Nº	Ítem	Genero		TOTAL	
		Masculino	Femenino	Cantidad	%
a.	Actos ilícitos cometidos a bordo de una aeronave	2	2	4	13,79%
b.	Delitos cometidos a bordo de una aeronave extranjera, sobre territorio boliviano	2	1	3	10,34%
c.	Responsabilidad Civil y Penal cuando causen daño a las personas o bienes de terceros en territorio boliviano	2	4	6	20,69%

d.	Responsabilidad civil y penal en caso de falla humana, en hechos de accidentes	4	4	8	27,59%
e.	Cuando infrinjan Leyes o Reglamentos de circulación aérea que impliquen un riesgo	2	1	3	10,34%
f.	Afecten infraestructura de las aeronaves en pleno vuelo	1	2	3	10,34%
g.	Afecten la infraestructura aeroportuaria de uso de una aeronave	1	1	2	6,90%
<b>Total</b>		<b>14</b>	<b>15</b>	<b>29</b>	<b>100,00%</b>



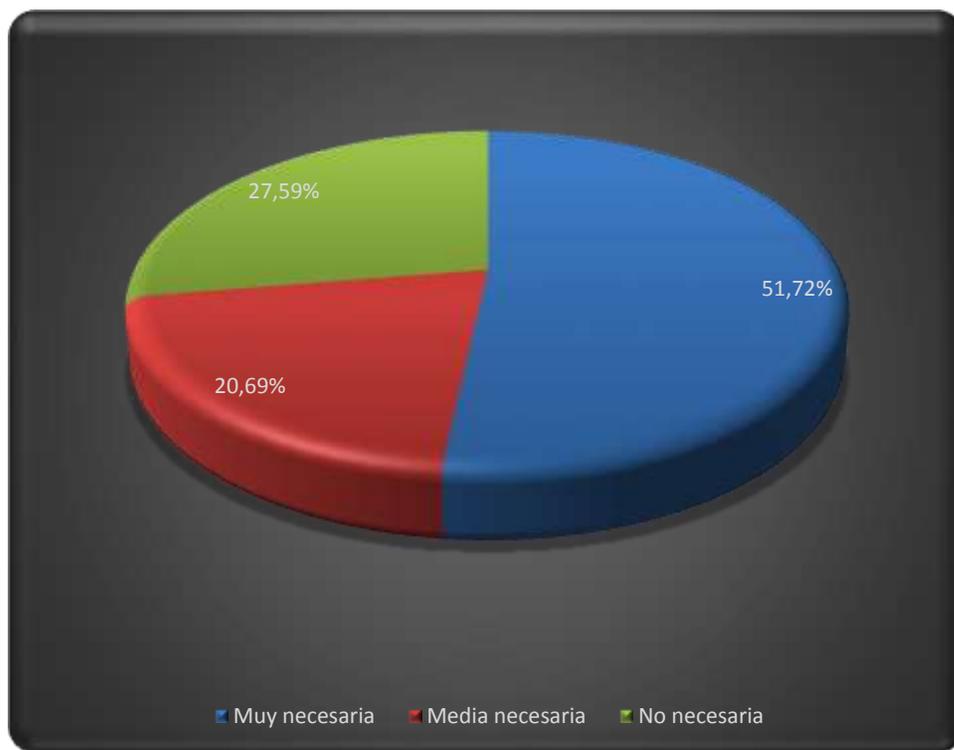
Con relación a qué tipo de infracciones constitutivas de delito deben estar previstas o descritas en la ley penal, se obtuvo el siguiente resultado:

- a. Responsabilidad civil y penal en caso de falla humana, en hechos de accidentes. (27,59%)

- b. Responsabilidad civil y penal cuando causen daño a las personas o bienes de terceros en territorio boliviano. (20,69%)
- c. Actos ilícitos cometidos a bordo de una aeronave (13,79%)
- d. Delitos cometidos a bordo de una aeronave extranjera, sobre territorio boliviano (10,34%)
- e. Cuando infrinjan Leyes o Reglamentos de circulación aérea que impliquen un riesgo (10,34%)
- f. Afecten infraestructura de las aeronaves en pleno vuelo (10,34%)
- g. Afecten la infraestructura aeroportuaria de uso de una aeronave (6,90%)

PREGUNTA 5: ¿Cuán necesaria es la incorporación de los delitos aeronáuticos al Código Penal que garantice su efectiva aplicación y resarcimiento de daños?

Nº	Ítem	Genero		TOTAL	
		Masculino	Femenino	Cantidad	%
a.	Muy necesaria	7	8	15	51,72%
b.	Media necesaria	2	4	6	20,69%
c.	No necesaria	5	3	8	27,59%
<b>Total</b>		<b>14</b>	<b>15</b>	<b>29</b>	<b>100,00%</b>

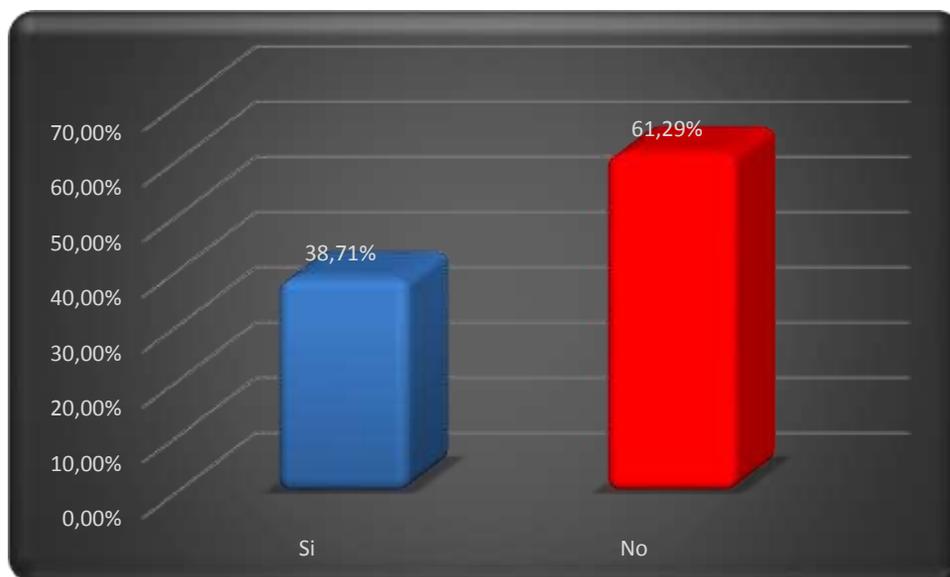


Ahora bien, sobre cuán necesaria es la incorporación de los delitos aeronáuticos al Código Penal que garantice su efectiva aplicación y resarcimiento de daños, la mayoría en un 51.72% lo considera que es necesaria de forma inmediata, el 20.69% lo coloca como medida media necesaria, y finalmente el 27.59% que lo considera innecesario.

### 5.1.3. Resultados del grupo poblacional constituido por Usuarios de Transporte Aéreo

PREGUNTA 1: ¿Usted Sabe o tiene conocimiento de lo que es un delito aeronáutico?

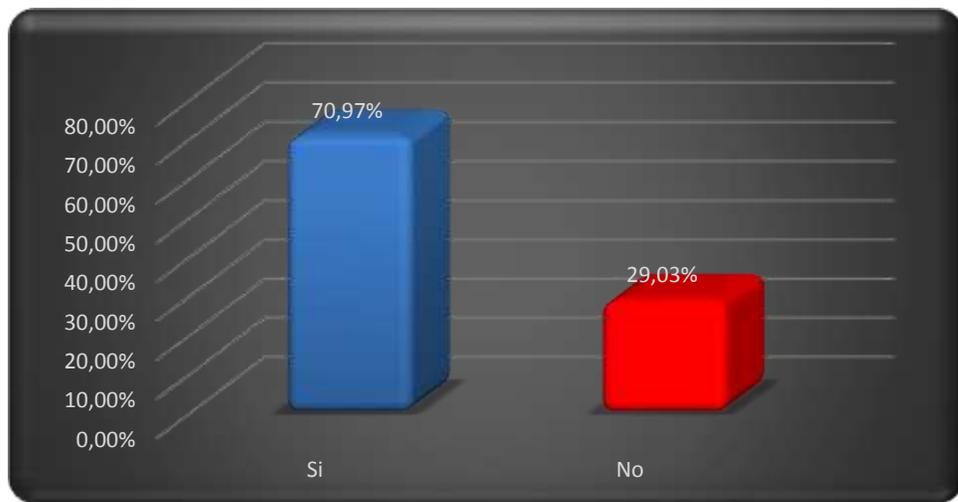
Nº	Ítem	Genero		TOTAL	
		Masculino	Femenino	Cantidad	%
a.	Si	9	3	12	38,71%
b.	No	8	11	19	61,29%
<b>Total</b>		<b>17</b>	<b>14</b>	<b>31</b>	<b>100,00%</b>



Consultado este último grupo poblacional de usuarios de transporte aéreo, al consultarles sobre si tenían conocimiento de lo que es un delito aeronáutico, el 38.71% lo conoce, y el 61.29% lo desconoce.

PREGUNTA 2: ¿Usted considera que este tipo de delitos aeronáuticos, por no estar incorporados directamente al Código Penal Boliviano, ocasiona retardo de justicia?

Nº	Ítem	Genero		TOTAL	
		Masculino	Femenino	Cantidad	%
a.	Si	13	9	22	70,97%
b.	No	4	5	9	29,03%
<b>Total</b>		<b>17</b>	<b>14</b>	<b>31</b>	<b>100,00%</b>

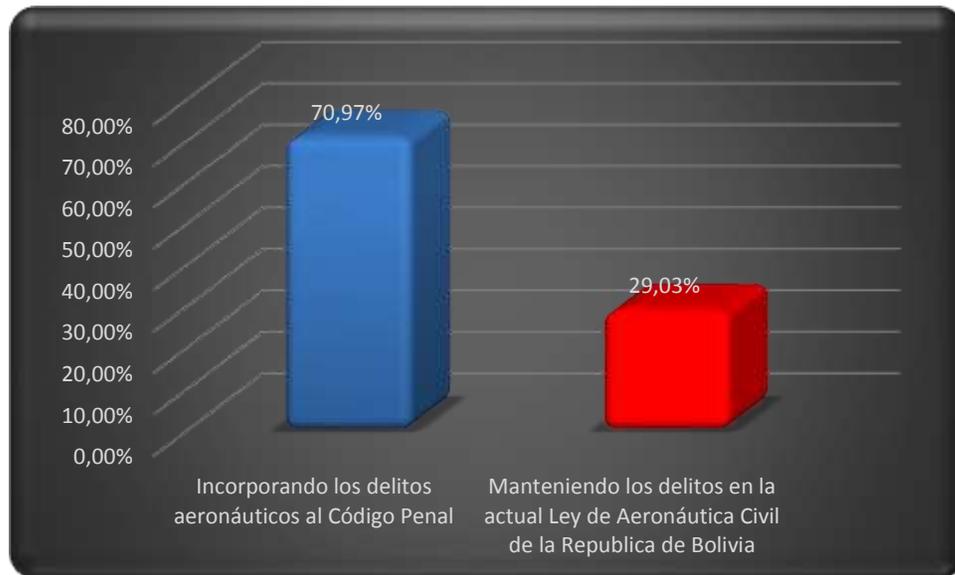


Sobre si consideran que este tipo de delitos aeronáuticos, por no estar incorporados directamente al Código Penal Boliviano, ocasiona retardo de justicia, en su mayoría coinciden en un 70.97%, respondiendo de forma negativa el restante 29.03%.

**PREGUNTA 3:** Según usted ¿Cómo puede la autoridad proteger los derechos de los transportadores y usuarios de los servicios aéreos que garanticen su seguridad y demás derechos conexos que afecten a un bien jurídicamente protegido?

Nº	Ítem	Genero		TOTAL	
		Masculino	Femenino	Cantidad	%
a.	Incorporando los delitos aeronáuticos al Código Penal	12	10	22	70,97%
b.	Manteniendo los delitos en la actual Ley de Aeronáutica Civil de la	5	4	9	29,03%

República de Bolivia				
<b>Total</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>31</b>	<b>100,00%</b>



Con relación a cómo puede la autoridad proteger los derechos de los transportadores y usuarios de los servicios aéreos que garanticen su seguridad y demás derechos conexos que afecten a un bien jurídicamente protegido, el 70.97% de los encuestados responden que solo incorporando los delitos aeronáuticos al Código Penal, y solamente el 29.03% establece que manteniéndolo en la actual ley.

**PREGUNTA 4:** ¿Qué infracciones constitutivas de delito deben estar previstas o descritas en la ley penal?

Nº	Ítem	Genero		TOTAL	
		Masculino	Femenino	Cantidad	%
a.	Actos ilícitos cometidos a bordo de una aeronave	2	3	5	16,13%
b.	Delitos cometidos a bordo de una aeronave extranjera, sobre territorio boliviano	0	1	1	3,23%
c.	Responsabilidad Civil y Penal cuando causen daño a las personas o bienes de terceros en territorio boliviano	4	5	9	29,03%
d.	Responsabilidad civil y penal en caso de falla humana, en hechos de accidentes	6	3	9	29,03%
e.	Cuando infrinjan Leyes o Reglamentos de circulación aérea que impliquen un riesgo	3	1	4	12,90%
f.	Afecten infraestructura de las aeronaves en pleno vuelo	1	1	2	6,45%

g.	Afecten la infraestructura aeroportuaria de uso de una aeronave	1	0	1	3,23%
<b>Total</b>		<b>17</b>	<b>14</b>	<b>31</b>	<b>100,00%</b>



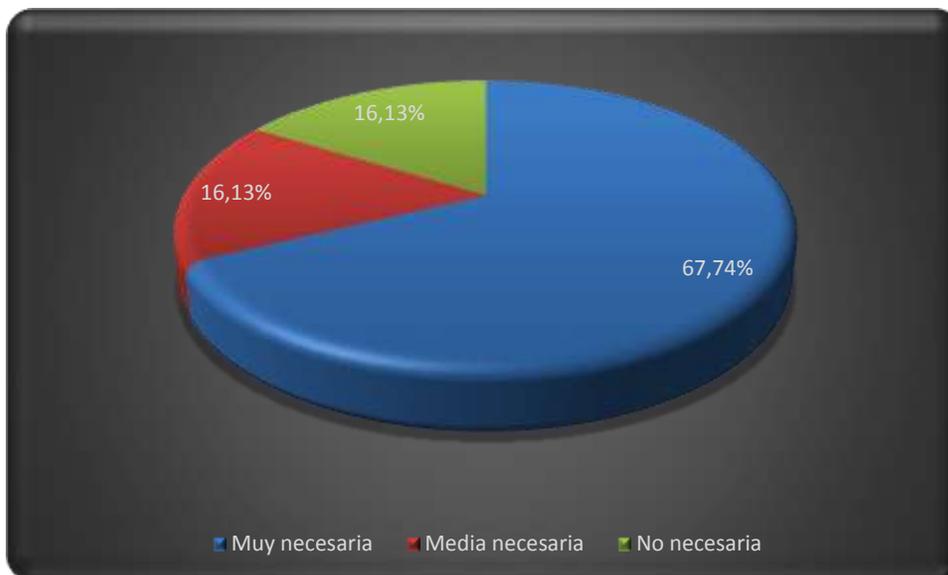
Con relación a qué tipo de infracciones constitutivas de delito deben estar previstas o descritas en la ley penal, se obtuvo el siguiente resultado:

- a. Responsabilidad civil y penal en caso de falla humana, en hechos de accidentes. (29,03%)
- b. Responsabilidad civil y penal cuando causen daño a las personas o bienes de terceros en territorio boliviano. (29,03%)
- c. Actos ilícitos cometidos a bordo de una aeronave (16,13%)
- d. Cuando infrinjan Leyes o Reglamentos de circulación aérea que impliquen un riesgo (12,90%)

- e. Afecten infraestructura de las aeronaves en pleno vuelo (6,45%)
- f. Delitos cometidos a bordo de una aeronave extranjera, sobre territorio boliviano (3,23%)
- g. Afecten la infraestructura aeroportuaria de uso de una aeronave (3,23%)

PREGUNTA 5: ¿Cuán necesaria es la incorporación de los delitos aeronáuticos al Código Penal que garantice su efectiva aplicación y resarcimiento de daños?

Nº	Ítem	Genero		TOTAL	
		Masculino	Femenino	Cantidad	%
a.	Muy necesaria	11	10	21	67,74%
b.	Media necesaria	3	2	5	16,13%
c.	No necesaria	3	2	5	16,13%
<b>Total</b>		<b>17</b>	<b>14</b>	<b>31</b>	<b>100,00%</b>



Como punto final de análisis tenemos lo concerniente a cuán necesaria es la incorporación de los delitos aeronáuticos al Código Penal que garantice su efectiva aplicación y resarcimiento de daños, de donde el 67.74% de los usuarios coincide que de forma inmediata, el 16.13% a mediano plazo y el 16.13 que no es necesaria.

## **CAPITULO VI MARCO PROPOSITIVO**

### **6.1. PROYECTO DE LEY DE DELITOS AERONÁUTICOS**

Proyecto de ley N°:.....

JUAN EVO MORALES AYMA:

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

Por cuanto la Honorable Asamblea legislativa Plurinacional, en uso de sus facultades, ha sancionado la siguiente Ley:

#### LEY DE INCORPORACIÓN DE DELITOS AERONÁUTICOS AL CÓDIGO PENAL

##### CONSIDERACIONES:

Considerando, que la aviación civil es una herramienta importante para la evolución de la sociedad moderna; el transporte aéreo, creciente y fortalecido, contribuye activamente con el desarrollo económico. Por otra parte, más allá de su repercusión económica, la actividad aeronáutica enriquece el tejido social y cultural, contribuyendo al logro de la paz y prosperidad en un estado que se encuentra dentro del proceso de transformación jurídica del Estado.

Considerando, el crecimiento vertiginoso de la actividad aérea, es necesario la implementación de normas jurídicas que la regulen, las cuales reglamentan el ejercicio de su variada gama de actividades.

Considerando, que se dieron lugar a accidentes aéreos, como hechos que ocurren por fallas humanas, al incumplir las normas de seguridad de la aeronáutica Civil Boliviana e internacional, ocasionando daños irreparables al bien jurídico protegido y a sus derechos.

Considerando, que es responsabilidad del Estado velar por los derechos, y aspectos fundamentales de las garantías constitucionales, que tratan de la conducta humana punible y que estos afectan a un bien jurídico tutelado por la constitución y las leyes.

Considerando, que el Artículo 109, en su párrafo I de la Constitución Política del Estado establece que “Todos los derechos reconocidos en la Constitución son directamente aplicables y gozan de iguales garantías para su protección”.

Considerando, que el Artículo 109, en su párrafo II de la Constitución Política del Estado establece que “Los derechos y sus garantías sólo podrán ser regulados por la ley”, esto con la finalidad de seguir la acción por la vía penal y restauración de los derechos vulnerados.

Considerando, que la norma penal, debe generar un daño o la puesta en peligro de vidas y bienes ajenos y estar prohibido con relevancia penal por una fórmula legal que es el tipo o supuesto de hecho legal ilícito, para ser juzgada y condenada, en sujeción a lo determinado por el artículo 117 de la Constitución Política del Estado

Considerando, que la lesividad del comportamiento típico no debe estar resuelta por el ordenamiento jurídico mediante ningún precepto permisivo.

Considerando, que la conducta típica es antijurídica, contraria a derecho, y que es deber del estado la protección de las víctimas y de los derechos vulnerados.

**POR TANTO:**

La Honorable Asamblea Legislativa Plurinacional del Estado Boliviano;

**DECRETA:**

**Artículo 1.- (Objeto).**- La presente ley tiene por objeto la homogeneidad de la norma penal, y garantizar su cumplimiento, de forma pronta eficaz y oportuna, estableciendo los tipos penales específicos como delitos aeronáuticos e incorporando los mismos a la Ley 1768, Código Penal.

**Artículo 2.- (Incorporaciones al Código Penal).**-incorpórese a la Ley 1768, Código Penal, en el Libro Segundo, Título V: Delitos contra la seguridad Común, el Capítulo IV: Delitos Aeronáuticos; los siguientes artículos:

*ARTÍCULO 120° Bis. (Apoderamiento de aeronave).*-

- 1) El que, por medio de violencia, intimidación, engaño o de cualquier otro modo, se apoderare de una aeronave en vuelo, la haga desviar de su ruta, o cometiese los hechos previstos en este Artículo, mientras estuviesen realizando en la aeronave las operaciones inmediatamente anteriores o posteriores al vuelo, será sancionado con pena privativa de libertad de tres a quince años*
- 2) Si el autor o cómplice integrare la tripulación de esa aeronave, la pena será de cinco a doce años de privación de libertad. Si tales actos produjeran accidentes o causaran lesión la pena será de uno a ocho años. Si se produjere la muerte de alguna persona, la pena será de diez a veinte años de privación de libertad.*

*ARTÍCULO 120° Ter. (Atentado contra integridad y seguridad de una aeronave).*-

- 1) El que, de cualquier modo, atentare contra la integridad de una aeronave en vuelo o mientras se realizan las operaciones inmediatamente anteriores o posteriores al vuelo. Será sancionado con pena privativa de libertad de dos a diez años.*
- 2) La misma pena se aplicará a quien a sabiendas pusiere en peligro la seguridad de una aeronave por supresión o falseamiento de señales, por comunicación indebida u omisión de la que correctamente corresponde, o por interferencia en las comunicaciones aeronáuticas.*
- 3) Si el autor o cómplice integrare la tripulación de esa aeronave, la pena será de tres a doce años de privación de libertad.*
- 4) Si como consecuencia de los actos previstos en este artículo se originare un accidente o se causare lesión a alguna persona, la pena será de seis a quince años de privación de libertad y si se ocasionare la muerte, de diez a veinte años de privación de libertad.*

*ARTÍCULO 120° Quater. (Seguridad y Circulación Aeroportuaria).*-

- 1) El que realice cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de un aeródromo, de un aeropuerto o de la circulación aérea. Será sancionado con pena privativa de libertad de uno a seis años.*

- 2) *Será sancionado con igual pena el que detenga o entorpezca la circulación aérea o los servicios de tránsito aéreo, salvando los derechos y obligaciones sociales y laborales establecidos por Ley.*
- 3) *Si como consecuencia de lo anteriormente establecido se originare un accidente o se causare lesión a alguna persona, la pena será de uno a ocho años de privación de libertad. Si se ocasionare la muerte, de diez a veinte años de privación de libertad. Si se hubiese producido el accidente por imprudencia, negligencia o impericia, la pena será de seis meses a dos años de privación de libertad. Si se causare lesión de alguna persona, la pena será de uno a ocho años de privación de libertad. Si se ocasionare la muerte de personas, la pena será de cinco a veinte años de privación de libertad.*

*ARTÍCULO 120° Quinquies. (Peligro de la seguridad por uso de armas).-*

- 1) *El que por medio del uso de armas o de cualquier otro modo, intercepte o ponga en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo. Será sancionado con pena privativa de libertad de uno a seis años.*
- 2) *Si como consecuencia de ello se originare un accidente o se causare lesión a alguna persona, la pena será de uno a ocho años de privación de libertad y si se ocasionare la muerte, de diez a veinte años de privación de libertad.*

*ARTÍCULO 120° Sexies. (Vuelo no autorizado).-*

- 1) *El que, poniendo en peligro la vida o bienes de terceros, condujere o hiciere conducir una aeronave en vuelo no autorizado o bajo la acción de bebidas alcohólicas o sustancias estimulantes, estupefacientes o depresivas. Será sancionado con pena privativa de libertad de cuatro años a seis años.*
- 2) *Si como consecuencia de los hechos previstos precedentemente se causare accidente o daño, la pena será de uno a seis años de privación de libertad y*
- 3) *Si resultare lesión de alguna persona la pena será de uno a ocho años.*
- 4) *Si se produjere la muerte de alguna persona, se impondrá privación de libertad de cinco a veinte años.*

*ARTÍCULO 120° Septies. (Incumplimiento de normas técnicas de vuelo).-*

- 1) *Quien incurriera en incumplir o hacer incumplir a terceros, las normas técnicas de vuelo, Será sancionado con pena privativa de libertad de un mes a dos años, en los siguientes casos:*
  - a. *El que condujere o hiciere conducir una aeronave sin permiso de operación, sin certificado de aeronavegabilidad, o transcurridos seis meses desde el*

*vencimiento del segundo o cuando la aeronave se encontrare inhabilitada por no reunir los requisitos mínimos de seguridad.*

- b. El que eliminare o adulterare las marcas de nacionalidad o de matriculación de una aeronave y el que, a sabiendas, la condujere o hiciere conducir luego de su eliminación o adulteración.*
  - c. El que identificare falsamente una aeronave ante los servicios de tránsito aéreo.*
  - d. El que a sabiendas, sin la debida autorización o sin cumplir con las disposiciones reglamentarias, transportare, hiciere transportar o autorizare a transportar explosivos, inflamables, armas, municiones, elementos, radioactivos, objetos o materiales peligrosos de uso restringido.*
- 2) Si como consecuencia de los hechos previstos precedentemente Se causare accidentes o daños, la pena privativa de libertad será de uno a seis años, si resultare lesión será de uno a ocho años; si se produjere muerte de alguna persona, se impondrá privación de libertad de cinco a veinte años.*

*ARTÍCULO 120° Octies. (Usurpación de Funciones aeronáuticas).-*

- 1) El que permitiere o efectúe una función aeronáutica careciendo de la licencia correspondiente, habiendo sido inhabilitado para el ejercicio de la misma o transcurrido seis meses desde su vencimiento. Será sancionado con pena privativa de libertad de tres meses a tres años.*
- 2) Si como consecuencia de los hechos previstos precedentemente, se causare accidente o daños, la pena será de seis meses a seis años, si resultare lesión de alguna persona se impondrá privación de libertad de uno a ocho años; si se produjere la muerte de una persona se impondrá privación de libertad de cinco a veinte años.*

*ARTÍCULO 120° Nonies. (Paso no autorizado de frontera).-*

- 1) El que conduciendo o haciendo conducir una aeronave, atravesare clandestina o maliciosamente la frontera, por lugares distintos de los fijados por la autoridad aeronáutica. Será sancionado con pena privativa de libertad de seis meses a dos años.*
- 2) Igual sanción se aplicará al que desviare o hiciere desviar una aeronave de las rutas aéreas fijadas para entrar o salir del país.*

*ARTÍCULO 120° Decies. (Omisión de Socorro, salvamento, rescate y peligro).-*

1) *El explotador, comandante o piloto al mando de una aeronave y demás integrantes de la tripulación que omita las actividades de socorro, Será sancionado con pena privativa de libertad de tres meses a un año, en los siguientes casos:*

- a. que no colaborasen en las actividades de prestación de socorro a una o más aeronaves perdidas, cuando se lo requiere la autoridad competente.*
- b. que no prestaren asistencia a otra en peligro, ya sea que conozcan esta situación por pedido de asistencia de una aeronave en peligro o bien por solicitud de autoridad competente.*
- c. que no colaboraren en el salvamento de personas y/o bienes, ya sea que se conozcan esa situación por pedido de esa aeronave o a solicitud de autoridad competente.*

Artículo 3.- (derogaciones a la Ley 2902).- **Quedan derogados los Artículo 189 al Artículo 197, de la ley 2902, Ley de Aeronáutica Civil Boliviana.**

#### DISPOSICIÓN FINAL

Queda abrogadas todas las disposiciones contrarias a la presente ley, A partir de su aplicación y ejecución.

Para fines de su promulgación y vigencia, remítase a conocimiento del Órgano Ejecutivo.

Es dada en la sala de sesiones del Órgano Legislativo Plurinacional del Estado Boliviano.

Fdo. Presidente Cámara de Senadores

Fdo. Presidente Cámara de Diputados

Fdo. Senador Secretario

Fdo. Diputado Secretario

POR TANTO, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley del Estado Plurinacional de Bolivia

Fdo. JUAN EVO MORALES AYMA  
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL ESTADO PLURINACIONAL  
DE BOLIVIA

## **CAPITULO VII**

### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

#### **7.1. CONCLUSIÓN A LOS OBJETIVOS**

##### **7.1.1. Conclusión al Objetivo General**

Con referencia al objetivo general: “Proponer una norma legal penal dirigida específicamente a incorporar todas las figuras de los delitos aeronáuticos al código penal, concordante a los principios constitucionales del Estado Plurinacional de Bolivia”.

Se concluye que: el carácter de vulnerabilidad de las aeronaves en vuelo, su eficacia como medio al servicio de intereses delictivos y la trascendencia pública que acompaña a cualquier suceso que afecte a la aviación, son los datos que determinan que las actividades delictivas se orienten hacia el transporte aéreo por lo que en el presente trabajo de investigación se demostró la necesidad de proponer una norma legal para incorporar los delitos aeronáuticos, puesto que actualmente en el Código Penal existe un vacío normativo respecto a esta clase de delitos. Por otro lado también se demostró que la teoría jurídica establece que nadie puede ser sancionado por un hecho que no está tipificado como delito eso acontece en Bolivia pues los hechos antijurídicos aeronáuticos no están tipificados como delitos.

##### **7.1.2. Conclusión a los Objetivos Específicos**

- Explicar la importancia de unificar en el código penal la sanción de los delitos aeronáuticos

Se concluye que: a nivel internacional, en el preámbulo del Convenio de Chicago, de 7 de diciembre 1944, se destaca el deseo de los Gobiernos de los Estados parte de que “la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada”. En esa preocupación por la seguridad se puede señalar las disposiciones del art. 12 del Convenio de Chicago, en el que se refleja el interés por un comportamiento respetuoso con las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves, señalando la

necesidad de sancionar a quien incumpliera tales normas, medio necesario para conseguir un desarrollo ordenado de las actividades aéreas. También en esa línea podemos situar el contenido de su art. 3, bis), redactado por la Asamblea de la OACI el 10 de mayo de 1984 e incorporado al texto del Convenio y que consagra el principio absoluto de la abstención del uso de las armas contra las aeronaves civiles en vuelo, exigiendo que las interceptaciones que el principio de soberanía pueda hacer necesarias se lleven a efecto sin peligro para los ocupantes de las aeronaves, ni para la seguridad de éstas.

Sin embargo en Bolivia no existe una tipificación de los delitos aeronáuticos dejando en inseguridad jurídica a todos quienes utilizan líneas aéreas para trasladarse de un lugar a otro, quienes ven vulnerados sus derechos constitucionales mientras se encuentran a bordo de una nave aérea.

- Estudiar la necesidad de que un tipo penal lleve nomen iuris

Se concluye que por falta de técnica legislativa la ley N° 2902 en sus artículos 189 al 197 no tiene nomen iuris lo que tiene como efecto, la impunidad en determinados delitos aeronáuticos, siendo que el juzgador no puede subsumir el hecho aún tipo penal establecido en la ley, claramente lo establece “nullum crimen sine lege”, por el cual todos sabemos que solo seremos sometidos a juicio si nuestras conductas se han adecuado a lo claramente descrito en la ley positiva, por lo que es necesario incorporar el nomen iuris a los delitos aeronáuticos y estos se subsuman a un tipo penal establecido en la Ley.

Se concluye que: en Bolivia no existe una norma jurídica que incorpore los delitos aeronáuticos al código penal lo que vulnera los derechos constitucionales de protección de los bolivianos y bolivianas. Pese a contar con normas legales estas carecen de obligatoriedad y coerción para hacer cumplir las sanciones que establecen.

Puesto que el ejercicio de la potestad legislativa ha sido por tradición la razón de ser de los órganos legislativos. La necesidad de un debate público, oral y contradictorio a momento de crear la ley ha llevado a los órganos legislativos a establecer claramente las pautas de un procedimiento legislativo que se inician con la iniciativa legislativa, es decir con la facultad de presentar un esbozo, una idea de ley para que la misma sea construida colectivamente en el desarrollo del debate público.

## 7.2. CONCLUSIÓN A LA HIPÓTESIS

La hipótesis expresa que:

“La falta de nomen iuris a los delitos aeronáuticos como ser apoderamiento de aeronave; atentado contra la integridad y seguridad de una aeronave; seguridad y circulación aeroportuaria, peligro por uso de armas; vuelo no autorizado, incumplimiento de normas técnicas de vuelo; usurpación de funciones aeronáuticas; paso no autorizado de frontera y omisión de socorro, rescate y peligro; genera impunidad en estos tipos de delitos, que no son sancionados de manera pronta y efectiva al no encontrarse el tipo penal al cual se subsume el hecho, generando una dispersión normativa”

Se concluye que las doctrinas de los derechos fundamentales de la persona dentro del positivismo jurídico dan cuenta necesidad de unificar el ordenamiento jurídico y la responsabilidad en delitos aeronáuticos y de cómo enmendar la responsabilidad civil y penal emergente de estos hechos ilícitos.

Por otro lado la Teoría del Delito estudia las características comunes del delito y sirve para verificar si están dados los elementos del delito para requerir a los tribunales o jueces penales una respuesta que habilite el ejercicio de poder punitivo del Estado. En ese sentido la función de la teoría del delito consiste en “ofrecer un modelo de análisis que (a) facilite la enseñanza del derecho tanto como (b) el planteo y decisión de los casos en los tribunales”<sup>79</sup>

De manera específica se puede decir que se consideró importante el análisis de la teoría del delito, que nos dio la respuesta a la pregunta más importante en este ámbito ¿qué es delito?; al respecto, la teoría analítica del delito lo define como aquella conducta típica, antijurídica y culpable; visto así, el análisis de esta teoría fue estratificado, es decir que se avanzó por pasos.

---

<sup>79</sup> ZAFFARONI, R. E., ALAGIA, A., SLOKAR, A., “Manual de Derecho penal. Parte General”, Buenos Aires, Argentina: EDIAR, 5ta, 2006, pág. 289

En primer lugar, siguiendo los aspectos fundamentales de esta teoría, se tiene que debe tratarse de una conducta humana; en segundo lugar, debe generar un daño o la puesta en peligro de vidas y bienes ajenos y estar prohibido con relevancia penal por una fórmula legal que es el tipo o supuesto de hecho legal, esta característica adjetiva de la conducta es la tipicidad, la cual hace efectivo el cumplimiento del principio de legalidad, en su expresión latina *nullum crimen, milla poena sitie lege*, Es decir que: "*...ninguna persona podrá ser sancionada por actos u omisiones que no fueren previstos como delitos, faltas o infracciones en leyes preexistentes...*".<sup>80</sup>

Asimismo que:

*"...nadie podrá ser castigado por un hecho que no estuviere expresamente previsto como punible por la ley, ni con penas que ella no hubiere establecido previamente..."*.<sup>81</sup>

Por otra parte, la lesividad del comportamiento típico no debe estar resuelta por el ordenamiento jurídico mediante ningún precepto permisivo, es decir, no debe estar amparado por una causa de justificación; toda vez que, al no existir ningún permiso jurídico, la conducta típica también es antijurídica, es decir, contraria a derecho, lo que hace factible la continuación del análisis.

Por último, entre los aspectos principales de este estudio estratificado del delito, está la culpabilidad, el cual comprende que el injusto debe ser reprochable al agente en forma personal.

Ahora bien, al tener claro el análisis que debemos aplicar para conocer si, en el caso concreto, estamos en presencia de un delito, surge la necesidad, en el ámbito que nos ocupa, de definir el delito aeronáutico, como la acción u omisión ejecutada en el ejercicio de la actividad aeronáutica, descrita como ilícita por la Ley de Aeronáutica Civil Boliviana, cuya materialización tiene una consecuencia jurídica, la sanción.

Dicho esto, en la actividad aeronáutica pueden presentarse circunstancias donde una aeronave es utilizada como lugar o medio de comisión de un delito, no solamente los

---

<sup>80</sup> Fernández Carrasquilla, Juan.: Derecho Penal Fundamental. Editorial Temis. Colombia. 1986.

<sup>81</sup> Zaffaroni, Eugenio: Estructura Básica del Derecho Penal. Editorial Ediar. Argentina, 2009.

establecidos en la Ley de Aeronáutica Civil, sino también podemos estar en presencia de supuestos de hecho o tipos penales descritos en otras leyes.

Respecto de la responsabilidad civil, se puede concluir que:

El objetivo principal de la responsabilidad civil es procurar la reparación, que consiste en restablecer el equilibrio que existía entre el patrimonio del autor del daño y el patrimonio de la víctima antes de sufrir el perjuicio. La responsabilidad civil posee un aspecto preventivo, que lleva a los ciudadanos a actuar con prudencia para evitar comprometer su responsabilidad; y un aspecto punitivo, de pena pecuniaria.

El rol preventivo es discutible en realidad, toda vez que un sistema de responsabilidad basado en factores subjetivos de atribución no favorece la prevención. Más aún, los sistemas de responsabilidad que basan su forma institucional en un daño causado y los sistemas realmente preventivos son de carácter residual o subsidiario. Así, algunos propugnan que son los duros términos de los sistemas objetivos de responsabilidad los que, basándose en una sanción difícilmente excusable, favorecen realmente la prevención. (Riesgo creado)

Respecto a la Responsabilidad Penal, se concluye que:

La responsabilidad penal es definida por Martínez Rincones<sup>82</sup> como "la consecuencia última del hecho delictivo, en el sentido de ser la respuesta final impuesta por el Estado, a través de la cual se considera al autor legítimo del delito como merecedor definitivo de la sanción prevista en el tipo penal correspondiente."

La expresión "responsabilidad penal" implica para el derecho penal como disciplina, una interesante discusión filosófica y epistemológica. Existen algunos conceptos jurídicos básicos que deben discutirse en materia de responsabilidad penal<sup>83</sup>: la conducta antijurídica, la culpabilidad y la imputabilidad.

La culpabilidad y la responsabilidad penal son conceptos íntimamente vinculados entre sí, toda vez que la declaración de la responsabilidad penal del sujeto supone previamente el

---

<sup>82</sup> Martínez Rincones, J.F.: Responsabilidad penal y, homicidio. Editorial Alfa, Mérida. Venezuela, 1991, Pág. 93.

<sup>83</sup> Reyes Echandía, A.: La Culpabilidad. Universidad del Externado de Colombia. Bogotá, Colombia, 1982, Pág. 51.

análisis de la culpabilidad como elemento del delito, lo cual significa evaluar el nivel y tipo de vinculación psicológica que existe entre el hecho y el sujeto como su autor consciente y libre. De esta forma, Reyes Echandía define culpabilidad como una "actitud consciente de la voluntad que da lugar a un juicio de reproche en cuanto el agente actúa en forma antijurídica pudiendo y debiendo actuar diversamente".<sup>84</sup>

En este trabajo, se entiende por conducta antijurídica a aquella conducta que agrede y perturba los bienes jurídicos protegidos por el legislador causando daños y perjuicios a la sociedad.

### **7.3. RECOMENDACIONES**

Se recomienda tomar en cuenta los resultados de la presente investigación, y hacer efectiva la propuesta de ley para dar cumplimiento al mandato del primer párrafo del Artículo 162 de la Constitución política del Estado que establece que son sujetos con facultad legislativa las ciudadanas y los ciudadanos, bolivianas y bolivianos. Conforme a lo establecido en el numeral 1 del párrafo II del Artículo 11 de la Constitución Política del Estado, que establece la democracia directa y participativa por medio de institutos como la iniciativa legislativa ciudadana, y conforme al ejercicio de los derechos políticos establecidos en el Artículo 26 de la Constitución Política del Estado. Además que el ejercicio de los derechos de ciudadanía se hace efectivo a partir de los 18 años de edad sin ningún otro requisito, conforme a lo establecido en el Artículo 144.

Por otro lado la presente propuesta de ley ha sido redactada teniendo como base el manual de técnica legislativa aplicable a nuestro ordenamiento jurídico.

---

<sup>84</sup> Ibidem, Pág. 95.

## BIBLIOGRAFÍA

- Alvarez Gardiol, Ariel, “Introducción a una Teoría General del Derecho”, Buenos Aires, Ed. Astrea, 1975
- Antolisei, Francesco: Manual de derecho penal: Parte general tr. por: Jorge Guerrero y Marino AyerraRedín. 1986.
- Arboleda Vallejo; Ruiz Salazar: De la Conducta Punible, editorial Leyer. Séptima edición. 2001.
- Armin Kaufman: Teoría de la norma. Depalma, 1977.
- Arroyo Martínez, Ignacio, “Curso de Derecho Aéreo”, Navarra, España, 2006
- Arrola de Galandrini, Graciela: “Temas de Transporte y Derecho”, Dec. Ediciones, Mar del Plata, Argentina, 2003
- Ambrosini, Antonio, “Instituciones del Derecho de la Aviación”, Ed. Depalma, Buenos Aires, 1949
- Bauzá Araujo, Alvaro: “Tratado de Derecho Aeronáutico”, Montevideo, Ed. Jurídicas Amanlio Fernández, Tomo I, 1976
- Bengolea Zapata, Jorge, “Derecho de la Navegación y Derecho Aeronáutico”, Ed. Marcos Lerner. Buenos Aires, 1993
- Binding, Karl: Teoría de las Normas, 1872.
- Binding, Karl: La liberación de la destrucción de la vida la vida, segunda edición 1922.
- Bullrich, Eduardo J., “Régimen y organización de la aeronáutica civil”, Imprenta del Congreso, Buenos Aires, 1938
- Bustos Moreno, Y. B.: “La responsabilidad civil en la navegación aérea. Los daños a terceros”. Ed. Dykinson. Madrid. 2003.
- Carrancá y Trujillo, Raúl: Derecho Penal Mexicano. Parte General, de la edición de la Antigua Librería Robredo de José Porrúa e Hijos, Sucs., 8a. edición de 1967.
- Castellanos Tena, Fernando: Lineamientos elementales de derecho penal, Ed. Porrúa, México 1977.
- Cossio, Carlos, “La plenitud del ordenamiento jurídico”, Ed. Losada, Buenos Aires, 1955
- Cooper, John C., “El derecho de volar”, Buenos Aires, Colección Aeronáutica Argentina, 1950.
- Cuello Calón, Eugenio: Derecho penal, Editorial Bosch, 1970
- Delich, Pedro: Compendio de derecho de la navegación: marítima, aeronáutica y espacial. 3a. ed.; Córdoba, Argentina: Ed. Universidad Nacional de Córdoba, 1996.
- Del Vecchio: Lecciones de filosofía del derecho en la Universidad de Roma, Casa Editorial Bosch, España, 1978.
- Díaz Pérez, Rosa María: Delitos aeronáuticos. Investigación de accidentes de aviación, Venezuela, 2010.
- Fernández Carrasquilla, Juan.: Derecho Penal Fundamental. Editorial Temis. Colombia. 1986.

- Ford, Guillermo, “Introducción al Derecho Aeronáutico, Espacial y de las Comunicaciones”, 2a. edición, Córdoba, 2008
- Folchi, Mario O. y Cosentino, Eduardo, “Derecho Aeronáutico y Transporte aéreo”, Astrea, Buenos Aires, 1977
- García P, Ramón: Pequeño Larousse Ilustrado. Ediciones Larousse, 1993
- García Ramírez, Sergio: “Derecho penal”, El derecho en México. Una visión de conjunto, México, UNAM, 1991
- Gay De Montella, Rafael. Principios de derecho aeronáutico. Buenos Aires, Argentina: Ed. Depalma, 1949.
- Gómez López, Jesús Orlando: “Tratado De Derecho Penal Parte General” Ed. Doctrina y ley, 2003
- Gómez Puentes, Marcos, “Derecho Administrativo Aeronáutico”, Madrid, Fundación Aena, 2006.
- González Lebrero, Rodolfo, “Manual de Derecho de la Navegación”, Buenos Aires, 3a. Edición, 1979
- Hamilton, Eduardo, “Manual de Derecho Aéreo”, Ed. Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1960
- Henry-Couannier, André: “Elementos creadores del Derecho Aéreo”, Madrid, traducción de Ponte Escartín, Ed. Reus, 1929.
- Islas de González Mariscal, Olga: Análisis lógico de los delitos contra la vida y la integridad corporal, 2ª ed., México, Trillas, 1985
- Jescheck, Hans Heinrich: Tratado de derecho penal. Parte General, Ed. S.A. BOSCH, 1981
- Jiménez de Asúa, Luis: Tratado de derecho penal: el delito, 3ra Ed. Buenos Aires : Losada, 1964.
- Jiménez de Asúa, Luis, La ley y el delito (Principios del derecho penal), Abelendo Perrot, Buenos Aires - Argentina, 1958.
- Jiménez Huerta, Mariano: Derecho penal mexicano, parte general, 3ª ed., México, Porrúa, 1980
- Martínez Rincones, J.F.: Responsabilidad penal y, homicidio. Editorial Alfa, Mérida. Venezuela, 1991
- Maggioro, Giuseppe: Derecho penal, Bogotá, Temis, 1954
- Maurach, Reinhart; Gössel, Karl H.; Zipf, Heinz: Teoría general del derecho penal y estructura del hecho punible, Astrea, tomo 1, Buenos Aires, Argentina, 1994.
- Márquez Piñero, Rafael: Derecho penal, parte general, México, Trillas, 1986
- Menendez Menendez, A.: “Régimen jurídico del transporte aéreo”. Ed. Thomson Civitas. Navarra. 2005.
- Merkel, Adolf: Derecho Penal: Parte General, Editorial B DE F, 2004.
- Mir Puig, Santiago: Función de la pena y teoría del delito en el Estado social y democrático de derecho, Barcelona, Bosch, 1979

- Mir Puig, Santiago, Derecho penal. Parte general, 3ª ed., Barcelona, Promociones y Publicaciones Universitarias, 1990
- Mohorade, Alfredo, “Derecho Marítimo y Derecho Aeronáutico”, “Estudios Jurídicos en memoria del profesor Rodolfo Mezzera Alvarez”, Fundación de Cultura Universitaria, Montevideo, 1999
- Muñoz Conde, Francisco y García Aran, Mercedes: Derecho Penal. Parte General. Editorial Tirant lo Blanch. España. 2007.
- Parada Vázquez, José Daniel: Derecho Aeronáutico, Marcial Pons, Madrid, 2000.
- Pabon Parra, Pedro Alfonso: Manual de Derecho Penal Parte general y Especial, Ediciones Doctrina y Ley Ltda. 2002.
- Pavón Vasconcelos, Francisco: Manual de derecho penal mexicano – Parte General, 12ª. Ed. Porrúa, México, 1995.
- Pérez Corral, J.M.: “Naturaleza jurídica de las normas J.A.R.” en el Libro homenaje al Dr. Álvaro Bauzá Araujo, publicado por el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial. Madrid. 2001.
- Pessina, Enrique, Elementos de derecho penal, 3ra, Reus, 1919
- Pérez Pinzón, Álvaro Orlando: Introducción al Derecho Penal, 6ta. Edición, Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2005.
- Potenze, Pablo Luciano: “Historia del Transporte Aerocomercial”, Colección ALADA-UADE, Bs. As., Cap. III. 1997
- Podestá Costa: Derecho internacional Público. 1978.
- Porte-Petit Candaudap, Celestino: Apuntamientos de la parte general de derecho penal, Porrúa, México, 4ª ed., 1978
- Quintero Olivares, Gonzalo: Manual de derecho penal. Parte general. Aranzadi. 2000.
- Ramón Capella, Juan: Los Ciudadanos Ciervos, Trotta, Madrid, 1993.
- Reyes Echandía, A.: La Culpabilidad. Universidad del Externado de Colombia. Bogotá, Colombia, 1982
- Reyes Echandía, Alfonso. Derecho Penal. Bogotá: Temis, 1990.
- Roxin, Claus: La evolución de la política criminal, el derecho penal y el proceso penal. Tirant toblanch, 2000.
- Roxin, Claus: Teoría del tipo penal, trad. Enrique Bacigalupo, Buenos Aires, Depalma, 1979.
- Rodríguez Jurado, Agustín: Teoría y práctica del derecho aeronáutico, 2a. ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Desalma, 1996.
- Rodríguez Devesa, José María, Derecho penal español, Madrid, Artes Gráficas Carasa, 1981
- Rodríguez, Felipe: Lecciones de Derecho Aeronáutico para ingeniero aeronáutico y mecánico aeronáutico, Argentina, 2000.
- Romagnosi, Gian Domenico: “Génesis del Derecho penal”, 1791.
- Rosal, Juan del: Tratado de derecho penal español, Madrid, Villena, 1978

- Sequera, Alvaro: Derecho Aeronáutico. Librería Ediciones del Profesional LTDA. Colombia. 2004
- Smith, Juan Carlos, “Carácter, función y relatividad de los principios generales del Derecho”, publ. en La Ley, Buenos Aires, T. 1981-D
- Tapia Salinas, Luis, “Derecho Aeronáutico”, 2a. edición actualizada y ampliada, Barcelona, Editorial Bosch, 1993
- Tapia Salinas, Luis: Manual de Derecho Aeronáutico, Barcelona, 1944
- Ugarte Romano, Luis, “Tratado de Derecho Aeronáutico”, Ugarte & Ugarte Asociados México, 2000
- Videla Escalada, Federico. El derecho aeronáutico, rama autónoma de las ciencias jurídicas. Argentina: Ed. Zabalia, 1996.
- Videla Escalada, Federico N.: Manual de Derecho Aeronáutico, 3ra. Ed, Edit. Zavalía, Buenos Aires, 2007.
- Villalobos, Ignacio: Derecho penal mexicano: parte general, Editorial Porrúa, México, 1960
- Von Liszt, Franz: Tratado de derecho penal alemán, 1881.
- Von Beling, Ernest: Esquema de derecho penal. La doctrina del delito tipo, Buenos Aires, Depalma, 1944
- Zaffaroni, Eugenio Raúl: Teoría del delito, Buenos Aires, Ediar, 1973
- Zaffaroni, Eugenio Raúl: Estructura Básica del Derecho Penal. Editorial Ediar. Argentina, 2009.
- Zaffaroni, R. E., Alagia, A., Slokar, A., “Manual de Derecho penal. Parte General”, Buenos Aires, Argentina: EDIAR, 5ta, 2006.
- Zugaldia Espinar, Jose Miguel: Fundamentos del derecho penal. Tirant lo Blanch, 1993

#### **Convenciones y reuniones:**

- Ortiz de Guinea, Federico: “Principios Generales del Derecho Aeronáutico – Apertura de un proceso para su determinación”, IV Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial, Morón, Argentina, septiembre de 1970.
- Álvarez Méndez, J.: “La seguridad de vuelo en el marco jurídico de la OACF. Ponencia presentada en las XXVI Jornadas Iberoamericana de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial celebradas en Tegucigalpa (Honduras) en 1996.

#### **Noticias periodísticas consultadas:**

- Opinión: Evo ratifica que habrá sanción para responsables de accidente, Policial, Nota: BENI/LA PAZ/AGENCIAS El País, La Paz, 07 de noviembre de 2013.

#### **Normativa Legal Consultada:**

- Gaceta Oficial de Bolivia, Ley de 09 de febrero de 2009, Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, Estado Plurinacional de Bolivia.
- Gaceta Oficial de Bolivia, Ley N° 2902, de 29 de octubre de 2004, Ley de Aeronáutica Civil de la República de Bolivia.
- Gaceta Oficial de Bolivia, Código Penal, Estado Plurinacional de Bolivia.
- Dirección General de Aeronáutica Civil: Reglamentación aeronáutica boliviana RAB – 107
- Dirección General de Aeronáutica Civil: RAB 830 - Reglamentación sobre la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil.

**Normativa legal internacional:**

- Ampliación de las competencias de la Agencia Europea de Seguridad Aérea: un programa para 2010” (COM (2005) 578 final, de 15 de noviembre de 2005)
- Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema “Seguridad de los transportes” (DOUEC 61, de 14 de marzo de 2003).
- Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones denominada “Ampliación de las competencias de la Agencia Europea de Seguridad Aérea: un programa para 2010”
- COM (2001) 370 final, de 12 de septiembre de 2001

# **ANEXOS**

**ENCUESTAS DE TRABAJO DE CAMPO**  
**(Pilotos y Funcionarios de Aeropuertos)**  
**INCORPORACIÓN DE LOS DELITOS AERONÁUTICOS AL CÓDIGO PENAL**  
**PARA SU APLICACIÓN PRONTA Y EFECTIVA DE ACUERDO A LOS**  
**PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES DEL NUEVO ESTADO PLURINACIONAL**

**Cargo o función laboral:**.....**Edad:**.....**Sexo**

**F**

**M**

- 1) ¿Usted Sabe o tiene conocimiento de lo que es un delito aeronáutico?
  - a. Si
  - b. No
- 2) ¿Usted considera que este tipo de delitos aeronáuticos, por no estar incorporados directamente al Código Penal Boliviano, ocasiona retardo de justicia?
  - a. Si
  - b. No
- 3) Según usted ¿Cómo puede la autoridad proteger los derechos de los transportadores y usuarios de los servicios aéreos que garanticen su seguridad y demás derechos conexos que afecten a un bien jurídicamente protegido?
  - a. Incorporando los delitos aeronáuticos al Código Penal
  - b. Manteniendo los delitos en la actual Ley de Aeronáutica Civil de la República de Bolivia
- 4) ¿Qué infracciones constitutivas de delito deben estar previstas o descritas en la ley penal?
  - a. Actos ilícitos cometidos a bordo de una aeronave
  - b. Delitos cometidos a bordo de una aeronave extranjera, sobre territorio boliviano
  - c. Responsabilidad civil y penal cuando causen daño a las personas o bienes de terceros en territorio boliviano.
  - d. Responsabilidad civil y penal en caso de falla humana, en hechos de accidentes.
  - e. Cuando infrinjan Leyes o Reglamentos de circulación aérea que impliquen un riesgo
  - f. Afecten infraestructura de las aeronaves en pleno vuelo
  - g. Afecten la infraestructura aeroportuaria de uso de una aeronave
- 5) ¿Cuán necesaria es la incorporación de los delitos aeronáuticos al Código Penal que garantice su efectiva aplicación y resarcimiento de daños?
  - a. Muy necesaria
  - b. Media necesaria
  - c. No necesaria

**ENCUESTAS DE TRABAJO DE CAMPO**  
**(Abogados y Funcionarios Judiciales)**  
**INCORPORACIÓN DE LOS DELITOS AERONÁUTICOS AL CÓDIGO PENAL**  
**PARA SU APLICACIÓN PRONTA Y EFECTIVA DE ACUERDO A LOS**  
**PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES DEL NUEVO ESTADO PLURINACIONAL**

**Cargo o función laboral:**.....**Edad:**.....**Sexo**  **F**  **M**

- 1) ¿Usted Sabe o tiene conocimiento de lo que es un delito aeronáutico?
  - a. Si
  - b. No
- 2) ¿Usted considera que este tipo de delitos aeronáuticos, por no estar incorporados directamente al Código Penal Boliviano, ocasiona retardo de justicia?
  - a. Si
  - b. No
- 3) Según usted ¿Cómo puede la autoridad proteger los derechos de los transportadores y usuarios de los servicios aéreos que garanticen su seguridad y demás derechos conexos que afecten a un bien jurídicamente protegido?
  - a. Incorporando los delitos aeronáuticos al Código Penal
  - b. Manteniendo los delitos en la actual Ley de Aeronáutica Civil de la República de Bolivia
- 4) ¿Qué infracciones constitutivas de delito deben estar previstas o descritas en la ley penal?
  - a. Actos ilícitos cometidos a bordo de una aeronave
  - b. Delitos cometidos a bordo de una aeronave extranjera, sobre territorio boliviano
  - c. Responsabilidad civil y penal cuando causen daño a las personas o bienes de terceros en territorio boliviano.
  - d. Responsabilidad civil y penal en caso de falla humana, en hechos de accidentes.
  - e. Cuando infrinjan Leyes o Reglamentos de circulación aérea que impliquen un riesgo
  - f. Afecten infraestructura de las aeronaves en pleno vuelo
  - g. Afecten la infraestructura aeroportuaria de uso de una aeronave
- 5) ¿Cuán necesaria es la incorporación de los delitos aeronáuticos al Código Penal que garantice su efectiva aplicación y resarcimiento de daños?
  - a. Muy necesaria
  - b. Media necesaria
  - c. No necesaria

**ENCUESTAS DE TRABAJO DE CAMPO**  
**(Usuario de Transporte Aéreo)**  
**INCORPORACIÓN DE LOS DELITOS AERONÁUTICOS AL CÓDIGO PENAL**  
**PARA SU APLICACIÓN PRONTA Y EFECTIVA DE ACUERDO A LOS**  
**PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES DEL NUEVO ESTADO PLURINACIONAL**

**Cargo o función laboral:**.....**Edad:**.....**Sexo**  **F**  **M**

- 2) ¿Usted Sabe o tiene conocimiento de lo que es un delito aeronáutico?
  - a. Si
  - b. No
- 3) ¿Usted considera que este tipo de delitos aeronáuticos, por no estar incorporados directamente al Código Penal Boliviano, ocasiona retardo de justicia?
  - a. Si
  - b. No
- 4) Según usted ¿Cómo puede la autoridad proteger los derechos de los transportadores y usuarios de los servicios aéreos que garanticen su seguridad y demás derechos conexos que afecten a un bien jurídicamente protegido?
  - a. Incorporando los delitos aeronáuticos al Código Penal
  - b. Manteniendo los delitos en la actual Ley de Aeronáutica Civil de la República de Bolivia
- 5) ¿Qué infracciones constitutivas de delito deben estar previstas o descritas en la ley penal?
  - a. Actos ilícitos cometidos a bordo de una aeronave
  - b. Delitos cometidos a bordo de una aeronave extranjera, sobre territorio boliviano
  - c. Responsabilidad civil y penal cuando causen daño a las personas o bienes de terceros en territorio boliviano.
  - d. Responsabilidad civil y penal en caso de falla humana, en hechos de accidentes.
  - e. Cuando infrinjan Leyes o Reglamentos de circulación aérea que impliquen un riesgo
  - f. Afecten infraestructura de las aeronaves en pleno vuelo
  - g. Afecten la infraestructura aeroportuaria de uso de una aeronave
- 6) ¿Cuán necesaria es la incorporación de los delitos aeronáuticos al Código Penal que garantice su efectiva aplicación y resarcimiento de daños?
  - a. Muy necesaria
  - b. Media necesaria
  - c. No necesaria

TRAGICO ACCIDENTE AÉREO OCURRIDO EN RIBERALTA QUE DEJO  
8 MUERTOS Y 10 HERIDOS EN EL AÑO 2013

