

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS**  
**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS JURÍDICAS**  
**CARRERA DE DERECHO**

**INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y SEMINARIOS**



**TESIS DE GRADO**

**“ANÁLISIS Y ACTUALIZACIÓN DE LA LEY N°2902 (LEY DE  
AERONÁUTICA CIVIL) RESPECTO A LOS DELITOS  
AERONÁUTICOS”**

**POSTULANTE:** MARCO ANTONIO LAZARTE HURTADO

**TUTOR:** DR. ASDRUAL MARTIN COLUMBA JOFRE

La Paz - Bolivia

2019

## DEFINICIÓN DE TÉRMINOS

Para un mejor entendimiento de los términos usados en esta investigación, es necesario definir sintéticamente los mismos en el cuadro N° 1

CUADRO N° 1	DEFINICIÓN DE TÉRMINOS
<b>REGLAMENTO</b>	“Toda instrucción escrita destinada a regir una institución u organizar un servicio o actividad. Disposición metódica y de cierta amplitud que, sobre una materia, y a falta de ley o para completarla, dicta un poder administrativo”. (CABANELLAS DE LAS CUEVAS, Guillermo: 1997)
<b>NORMA</b>	“Regla de conducta, precepto fundante de la validez y la unidad de todo un orden normativo” (CABANELLAS DE LAS CUEVAS, Guillermo: 1997)
<b>CONVENIO</b>	(Sin. Contrato, Convención, Pacto, Tratado) “Pacto o convenio entre partes que se obligan sobre materia o cosa determinada y a cuyo incumplimiento puede ser sancionada, se dice que hay contrato cuando dos o más personas se ponen de acuerdo sobre una declaración de voluntad común, destinadas a reglar sus derechos” (CABANELLAS DE LAS CUEVAS, Guillermo: 1997).
<b>CÓDIGO</b>	“Recopilación de leyes o estatutos de un país, que en el Derecho Romano el código era la compilación de constituciones imperiales, leyes y otras disposiciones” (OSORIO, Manuel, Diccionario Jurídico: 1997).
<b>DELITO</b>	“Acto típicamente antijurídico, culpable, sometido a veces a condiciones objetivas de penalidad, imputable a un hombre y sometido a una sanción penal” (DE ASÚA, Jiménez)
<b>PROTOCOLO</b>	(Lat. Protocolum; y este del griego protokóllon), significa la primera hoja “Libro de registros numerados, rubricado y sellado que lleva el notario o escribano, según la denominación oficial en cada país del fedatario extrajudicial” (CABANELLAS DE LAS CUEVAS, Guillermo: 1997)
<b>ESPACIO AÉREO</b>	“Limite o marco dentro del cual se encuentra contenido el aire, este espacio es ubicable, medible y delimitable, puede ser objeto de propiedad así como de soberanía” (CABANELLAS DE LAS CUEVAS, Guillermo: 1997). “Medio donde se desarrolla la mayoría de los actos y hechos Jurídicos vinculados con el transporte aéreo y encontrándose en lugar inmediato al suelo susceptible de propiedad privada” (LANZA BORJA, Edgar: 1987) “Ambiente que tiene contacto con la tierra y el mar rodea a nuestro planeta en toda su extensión” (LANZA BORJA, Edgar: 1987)
<b>SOBERANÍA</b>	“La soberanía de una estado sobre su Territorio se extiende al espacio

	aéreo que lo cubre. Se considera a la soberanía como el poder del Estado sobre el cual se afirma su superioridad jurídica sobre cualquier otro poder, sin aceptar limitaciones no-subordinación que cercene sus facultades ni su independencia dentro de su territorio y posiciones “. (LANZA BORJA, Edgar: 1987)
<b>DERECHO</b>	“Conjunto de normas que regulan la conducta de los individuos, de organizaciones de la sociedad.” (CABANELLAS DE LAS CUEVAS, Guillermo: 1997)
<b>CONTRATO</b>	“Relación convenida, cuando una parte se obliga a trasladar, en aeronave y por vía aérea, de un lugar a otro o a otros, a personas o cosas y en este último caso, a entregarlas al destinatario y a la otra parte a pagar un precio por ese traslado”( VIDE LA ESCALADA, Federico)
<b>REGIMEN</b>	“Normas o prácticas de una organización cualquiera, desde el estado hasta una dependencia o establecimiento particular”. (CABANELLAS DE LAS CUEVAS, Guillermo: 1997)
<b>LEGISLACION</b>	“Conjunto o cuerpo de leyes por las cuales se gobierna un Estado o se regula una Materia determinada”. (CABANELLAS DE LAS CUEVAS, Guillermo: 1997)
<b>AERONÁUTICA</b>	“Jurídicamente tienen trascendencia, por cuanto ha dado nacimiento a la rama del Derecho Aeronáutico, muy importante en la moderna de las naciones por lo muchos problemas y responsabilidades, tanto de orden interno como internacional”. (CABANELLAS DE LAS CUEVAS, Guillermo: 1997).
<b>DERECHO AÉREO</b>	“Conjunto de normas que rigen el MEDIO AÉREO y su UTILIZACIÓN, determinando y estudiando las leyes y reglas del derecho que reglamentan la circulación y utilización de las aeronaves, así como las relaciones que ellas engendran”. (BORJA LANZA, Edgar: 1987).
<b>DERECHO DEL TRANSPORTE AÉREO</b>	“Se estima como la denominación más correcta debería, porque el fin de la aviación es precisamente transportar personas y cosas, pero se olvida que la aviación puede tener otros fines como deportivos, agrícolas, de fumigación” (PERETERSKY J. 1967).
<b>DERECHO AVIATORIO</b>	“Rama del Derecho que estudia la calificación y regulación jurídica de todo los factores esenciales de la actividad aeronáutica o sea medio ambiente, personas y relaciones jurídicas”. (AMBROSSINI, Marcello 1997).
<b>DRON</b>	Vehículo Aéreo no Tripulado (VANT), UAV (Unmanned Aerial Vehicle) o dron, es una aeronave que vuela sin tripulación, capaz de mantener de manera autónoma un nivel de vuelo controlado y sostenido, y propulsado por un motor de explosión o de reacción.

## **Dedicado...**

A DIOS, por ser siempre el amigo que nunca falla, la luz y guía en todo lo que uno hace.

† A la memoria de MI MADRE Hortensia, por el amor, la paciencia y el apoyo que siempre me brindó cada día.

A MI HIJA Melissa, por ser mi gran motivación e inspiración en mi vida.

A MI ESPOSA Klondy, por ser la compañera que me brinda el apoyo día tras día.

## **AGRADECIMIENTOS**

El presente trabajo de grado contó con el apoyo valioso y desinteresado tanto de personas como instituciones:

- **DR. ASDRIVAL MARTIN COLUMBA JOFRE**, por ser guía en la elaboración de éste Trabajo de Tesis de Grado.
- Dra. Jacqueline Lazarte Hurtado por su Asesoramiento en el Aspecto Jurídico.
- Dr. Luis Torrico, por su Gran orientación en el campo Jurídico.
- BoA (Boliviana de Aviación), por el apoyo social y profesional.
- D.G.A.C.(Dirección General Aeronáutica Civil)
- AASANA (Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea).

## RESÚMEN

La presente investigación tiene como fin, presentar una propuesta de análisis y modificación de los artículos N° 189 al 199, Capítulo II, Título XVII de la ley N° 2902 "Ley de aeronáutica Civil Boliviana sobre Delitos Aeronáuticos" (Conducta antijurídica dentro el campo aeronáutico).

Todo este análisis propositivo con base en los convenios internacionales (relacionados al tema) como el Convenio de TOKIO (14/09/1963); El convenio de la HAYA (16/12/1970) y el Convenio de MONTREAL (23/091971).

**Palabras Claves:** Delitos Aeronáuticos/Ley N° 2902 Ley de Aeronáutica Civil Boliviana Conductas antijurídicas/ Convenios Internacionales

## ABSTRACT

This research is aimed to present a proposal for analysis and modification of No. 189 articles to 199, Chapter II, Title XVII of the Law No. 2902 "Law of Bolivian Civil Aviation Crimes Aeronauticos" (unlawful conduct within the aeronautical field).

All this purposive analysis based on international conventions (related to the subject) as the Tokyo Convention (14.09.1963); The Hague Convention (12.16.1970) and the Montreal Convention (23/091971).

**Keywords:** Crime Aeronautic / Law No. 2902 Civil Aviation Act Boliviana unlawful conduct / International Agreements

## ÍNDICE

DEFINICIÓN DE TÉRMINOS .....	2
<b>ÍNDICE DE CUADROS.....</b>	<b>10</b>
<b>ÍNDICE DE GRÁFICO .....</b>	<b>10</b>
IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.....	11
PROBLEMATIZACIÓN .....	18
DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN .....	19
➤ Temática .....	19
➤ Espacial.....	21
➤ Temporal.....	21
FUNDAMENTO E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN .....	22
OBJETIVOS A LOS QUE HA ARRIBADO EN LA INVESTIGACIÓN .....	31
➤ Objetivo General .....	31
➤ Objetivos Específicos.....	32
MARCO TEÓRICO QUE SUSTENTA LA INVESTIGACIÓN .....	32
HIPÓTESIS DE TRABAJO DE LA INVESTIGACIÓN .....	36
VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN .....	37
• Variable Independiente .....	37
• Variable Dependiente.....	37
MÉTODOS QUE FUERON UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN .....	37
Métodos Teóricos Generales.....	39
MÉTODOS ESPECÍFICOS.....	40
TÉCNICAS QUE FUERON UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN .....	41
<b>PARTE DOS DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA DE LA TESIS.....</b>	<b>42</b>
➔ <b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>42</b>
<b>CAPITULO I MARCO HISTORICO .....</b>	<b>44</b>
<b>CAPITULO II MARCO TEORICO .....</b>	<b>61</b>

<b>2.1</b>	<b>TEORÍA A FAVOR DEL DERECHO COMPARADO.....</b>	<b>61</b>
<b>2.2</b>	<b>CÓDIGOS AERONÁUTICOS LATINOAMERICANOS .....</b>	<b>63</b>
<b>2.2.1</b>	<b>Código Aeronáutico de Argentina .....</b>	<b>64</b>
<b>2.2.2</b>	<b>Código Aeronáutico de Chile.....</b>	<b>65</b>
<b>2.2.3</b>	<b>Código Aeronáutico de Colombia.....</b>	<b>67</b>
<b>2.2.4</b>	<b>Código Aeronáutico de Ecuador.....</b>	<b>69</b>
<b>2.3</b>	<b>EL DERECHO AERONÁUTICO .....</b>	<b>70</b>
<b>2.4</b>	<b>LOS CARACTERES DEL DERECHO AERONÁUTICO .....</b>	<b>71</b>
<b>2.4.1</b>	<b>La internacionalidad .....</b>	<b>72</b>
<b>2.4.2</b>	<b>La Politicidad .....</b>	<b>73</b>
<b>2.4.3</b>	<b>El dinamismo o carácter de movilidad.....</b>	<b>73</b>
<b>2.4.4</b>	<b>La autonomía .....</b>	<b>74</b>
<b>2.4.5</b>	<b>La integridad.....</b>	<b>75</b>
<b>2.5</b>	<b>Las Fuentes del Derecho Aeronáutico.....</b>	<b>75</b>
<b>2.5.1</b>	<b>La ley.-.....¡Error! Marcador no definido.</b>	
<b>2.5.2</b>	<b>Los convenios bilaterales – y algunos multilaterales.....</b>	<b>78</b>
<b>2.5.3</b>	<b>La Costumbre.....</b>	<b>80</b>
<b>2.5.4</b>	<b>La Jurisprudencia.- .....</b>	<b>81</b>
<b>2.5.5</b>	<b>La doctrina. ....</b>	<b>82</b>
<b>2.6</b>	<b>LAS LIBERTADES DEL AIRE.....</b>	<b>84</b>
<b>2.7</b>	<b>DERECHO AERONÁUTICO Y DERECHO PENAL.-.....</b>	<b>87</b>
<b>2.8</b>	<b>TEORIA DEL DELITO .....</b>	<b>93</b>
<b>2.8.1.1</b>	<b>Sujetos del delito.....</b>	<b>94</b>
<b>2.8.1.2</b>	<b>Los Elementos del Delito .....</b>	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>



<b>2.8.1.3 La Acción.....</b>	<b><i>¡Error! Marcador no definido.</i></b>
<b>2.8.1.4 La Tipicidad.....</b>	<b>100</b>
<b>2.8.1.5 La Antijuridicidad.....</b>	<b>113</b>
<b>2.8.1.6 La Culpabilidad.....</b>	<b>117</b>
<b>3.1 PRINCIPIOS GENERALES DE LA LEGISLACIÓN AERONÁUTICA .....</b>	<b>122</b>
<b>3.2. LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA .....</b>	<b>123</b>
<b>3.5. LEY 521 DE SEGURIDAD Y DEFENSA DEL ESPACIO AEREO. ....</b>	<b>126</b>
<b>CAPITULO IV MARCO PRÁCTICO (DEMOSTRACIÓN DE LA HIPÓTESIS)</b>	
.....	<b>132</b>
<b>ANTEPROYECTO .....</b>	<b>155</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>175</b>

## ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO Nº 1	DEFINICIÓN DE TÉRMINOS.....	2
CUADRO Nº 3	REGISTRO DE ACCIDENTES E INCIDENTES AERONAÚTICOS EN BOLIVIA 2014- 2016 .....	24
CUADRO Nº 4	MÉTODOS Y TÉCNICAS EN RELACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN .....	41
CUADRO Nº 5	SÍNTESIS DE DECRETOS Y RESOLUCIONES QUE RATIFICAN EL CONVENIO DE LA OACI CON BOLIVIA .....	46
CUADRO Nº 6	RESUMEN DE LAS CUATRO PARTES DEL CONVENIO DE CHICAGO .....	47
CUADRO Nº 7	RESUMEN DE LO 19 AÑEXOS DEÑ CONVENIO DE CHICAGO .....	48
CUADRO Nº 8	RESUMEN DE DOCUMENTACION QUE RESPALDA A LOS ANEXOS DE LA OACI .....	49
CUADRO Nº 9	RESUMEN DE CONVENIOS BILATERALES .....	51
CUADRO Nº 10	RESUMEN DE CONVENIOS MULTILATERALES DERECHO PÚBLICO .....	52
CUADRO Nº 11	CONVENIOS MULTILATERALES DERECHO PRIVADO .....	54
CUADRO Nº 12	CONVENIOS QUE BOLIVIA SUCRIBIO .....	58
CUADRO Nº 13	CONTENIDO DEL CODIGO AERONAUTICO DE ARGENTINA .....	65
CUADRO Nº 14	CONTENIDO DEL CODIGO AERONAUTICO DE CHILE .....	66
CUADRO Nº 15	CONTENIDO DEL CODIGO AERONAUTICO DEL ECUADOR .....	70
CUADRO Nº 16	LIBERTADES DEL AIRE (RESUMEN) .....	85
CUADRO Nº 17	PROPUESTA DE ESTA TESIS.....	161
CUADRO Nº 18	ARTICULOS PROPUESTOS EN LA LEY 2902 (LEY DE AERONAUTICA CIVIL).....	168

## ÍNDICE DE GRÁFICO

GRÁFICO Nº 1	NUEVE LIBERTADES DEL AIRE.....	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
GRÁFICO Nº 2	EDAD POR EMPRESA .....	133
GRÁFICO Nº 3	GÉNERO POR EMPRESA .....	134
GRÁFICO Nº 4	ESPECIALIDAD POR EMPRESA .....	135
GRÁFICO Nº 5	I.J.A.B. MÁS CONOCIDO POR ENTIDADES AERONÁUTICAS.....	136
GRÁFICO Nº 6	APLICACIÓN DE LOS I.J.A.B. POR ENTIDADES AERONÁUTICAS .....	138
GRÁFICO Nº 7	REQUERIMIENTO DE ACTUALIZACIÓN DE I.J.A.B. POR ENTIDADES AERONÁUTICAS.....	141

## PARTE UNO DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

### **“ANÁLISIS Y PROPUESTA DE MODIFICACION DE LA LEY N°2902 (LEY DE AERONÁUTICA CIVIL) RESPECTO A LOS DELITOS AERONÁUTICOS”**

#### **IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA**

Este tema de investigación, surge del análisis y detección de una serie de irregularidades en la actividad aeronáutica civil y militar boliviana, pese a que existe una ley y reglamentos que pretender regular la misma.

El ETA - Escuadrón de Transporte Aéreo comienza a operar en Bolivia el 15 de junio de 1945, y partir de 1955 el Escuadrón de Transportes Aéreos, ETA se convierte en lo que hoy se denomina TAM – Transporte Aéreo Militar, esta empresa de transporte aéreo se dedicaba al transporte de pasajeros a las regiones más alejadas de Bolivia. No es considerada como una aerolínea comercial oficialmente ya que depende de la Fuerza Aérea Boliviana - FAB. Al no contar con una certificación civil y operar bajo matrícula militar, esta empresa por ejemplo en la actualidad y sin contar con la certificación correspondiente ante la Autoridad Aeronáutica Civil – DGAC, se dio el lujo de trasladar pasajeros inclusive a países vecinos del continente, esto significa que por el hecho de que la normativa en actual vigencia en especial en el TITULO DECIMO SEPTIMO, CAPITULO II, DELITOS AERONAUTICOS, no contempla de forma clara lo que está permitido y lo que no está permitido realizar dentro de esta actividad del transporte de pasajeros por vía aérea, El TAM, desarrollaba esta actividad vulnerando normativa nacional, haciendo notar los vacíos jurídicos que nuestra normativa en actual vigencia tiene.

El 8 de diciembre del 2016 el gobierno boliviano a través del Ministerio de Obras Públicas y AASANA suspende oficialmente las operaciones del TAM y le

dan un plazo para que pueda adecuarse a la normativa aeronáutica nacional y de esta manera nuevamente iniciar sus operaciones cumpliendo lo que establece la reglamentación y sobre todo contribuir con la seguridad operacional en el transporte de pasajeros dentro del territorio de Bolivia.

La Flota de Aviones con la que cuenta el TAM como empresa de transporte de pasajeros por vía aérea, no puede operar sin contar con un Certificado de Aeronavegabilidad, documento obligatorio y necesario e irremplazable para operar de forma legal dentro del País.

La Ley 2902 de Aeronáutica Civil Boliviana en su **ARTÍCULO 13°**. Expresa de forma textual que ninguna aeronave podrá volar dentro del territorio nacional sin contar con los certificados de matrícula y aeronavegabilidad vigentes y los libros de a bordo que establezca la reglamentación respectiva.

Estado de matrícula Autoridad que lo otorga		
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD		
1. Nacionalidad y matrícula	2. Fabricante y designación dada por éste a la aeronave**	3. Número de serie de la aeronave
.....	.....	.....
4. Categorías u operación***		
5. El presente certificado de aeronavegabilidad se otorga de acuerdo con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de fecha 7 de diciembre de 1944 y ..... para la aeronave antes mencionada que se considerará que reúne condiciones de aeronavegabilidad, mientras se mantenga y utilice de acuerdo con lo que antecede y las limitaciones de utilización pertinentes.		
Fecha de otorgamiento: .....		Firma .....
1 Hágase referencia al código de aeronavegabilidad aplicable.		
6. ****		
* Para observaciones o marcas del Estado de matrícula.		
** En la designación que el fabricante haga de la aeronave debería incluir el tipo y modelo de la misma.		
*** Este espacio se emplea normalmente para indicar las bases de la certificación, es decir, el código de certificación que corresponde a la aeronave en cuestión y su categoría operacional permitida, por ejemplo, transporte aéreo comercial, trabajos aéreos o transporte privado.		
**** Este espacio se empleará o bien para la habilitación periódica (dando la fecha de expiración), o bien para certificar que la aeronave se somete a constantes inspecciones.		

**Certificado de Aeronavegabilidad**

En este sentido para obtener y mantener vigente el Certificado de Aeronavegabilidad de una aeronave, la empresa TAM y cualquier otra empresa área que opere en Bolivia debe cumplir con una serie de requisitos tales como:

- Las inspecciones periódicas de la flota aviones
- Tener la documentación de mantenimiento y operaciones al día,
- Contar con Manuales Customizados y Actualizados.
- Contar con el personal técnico encargado del mantenimiento de aviones certificado a partir de la obtención de la licencia TMA (Técnico de Mantenimiento de Aviones) otorgado por la DGAC a partir del cumplimiento de una serie de requisitos.

El Certificado de Aeronavegabilidad es solicitado por una persona natural o jurídica que acredite el carter propietario o representación legal de la empresa ante la Dirección General de Aeronáutica Civil – Bolivia, cumpliendo con lo exigido a partir de la RAB 21 (Reglamento Aeronáutico Boliviano) y del **Formulario DGAC 8130-6** de forma obligatoria.

El TAM (Transporte Aéreo Militar), cumple parcialmente los requisitos que se exige en el **Formulario DGAC 8130-6**, razón por la cual a fines del año 2016 se suspendieron las operaciones de los aviones de esta empresa, situación que en la actualidad no se explica la razón por la cual sigue operando la misma.

**REQUISITOS PARA LA EMISION DE CERTIFICADOS DE  
AERONAVEGABILIDAD  
Formulario DGAC 8130-6**

Para la emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad se deberá presentar a la Autoridad lo siguiente:

- (1) Completar el formulario de solicitud de Certificado de Aeronavegabilidad Formulario 8130-6.
- (2) Certificado de Aeronavegabilidad de Exportación.
- (3) Copia del Certificado Tipo. \*
- (4) Manual de Vuelo actualizado o documento equivalente aceptable.
- (5) Manual de Mantenimiento actualizado y catálogo de partes actualizado elaborado por el fabricante.
- (6) Programa de Mantenimiento a ser utilizado.
- (7) Registro de Cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad.
- (8) Último informe de Peso y Balance efectuado a la aeronave.
- (9) Copia de la Lista de Equipo Mínimo (MEL) en caso de ser aplicable.
- (10) Lista del Equipo Instalado y documentación de respaldo para certificar su condición de aeronavegabilidad.
- (11) Listado de las partes con vida límite con sus horas de servicio y documentación rastreadable al origen de las partes las cuales para aeronaves que van a ser importadas al país deben poseer como mínimo un remanente para seis (6) meses de operación.
- (12) Tiempo Total de la aeronave, hélices y motores.
- (13) Listado de Reparaciones Mayores y Modificaciones Mayores, respaldadas con datos aprobados por la Autoridad que aprobó el Certificado Tipo de la aeronave, por el fabricante o por una Autoridad Competente aceptable a la Autoridad.
- (14) Tiempo y documentación certificando el último overhaul de todos los componentes que requieren ser overhauled periódicamente los cuales para aeronaves que van a ser importadas al país deben poseer como mínimo un remanente para seis (6) meses de operación.
- (15) Estado de los servicios de mantenimiento realizados.
- (16) En caso que la aeronave ingrese por otras medios que no sea volando al territorio Boliviano. (Desarmadas, por vía marítima, terrestre o aérea), además de los requerimientos antes mencionados, deberá presentar la copia de la bitácora de mantenimiento donde haga referencia a procedimiento aprobados por el fabricante, para el desarmado de la aeronave.  
Para armar la aeronave se deberá hacer referencia a los procedimientos aprobados por el fabricante para poder poner nuevamente la aeronave en servicio.\*
- (17) Se deberá demostrar a la Autoridad que la aeronave cumple con el Certificado Tipo de la FAA o de un país miembro de la JAA y su reglamentación asociada, usando procedimientos JAA.
- (18) A partir de la fecha de aprobación de la presente edición de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB), toda aeronave de transporte aéreo comercial. Previo a su importación a la República de Bolivia debe demostrar ante la AAC el cumplimiento de los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional. Métodos de cumplimiento a este requerimiento podrán ser documentación emitida por la FAA o la JAA de acuerdo a normas FAR o JAR, respectivamente.

**Nota1:** A efectos de calcular los seis (6) meses de operación requeridos en el párrafo 11 y 14 se tomará como referencia el promedio de horas voladas por el operador en el último año.  
Para operadores nuevos se aceptará un estimado de las horas que se pretenda operar.

**Nota2:** Todos estos documentos pueden ser presentados en idioma inglés o español.

\* Documentación que no se debe presentar para la convalidación de un certificado de aeronavegabilidad (incisos (3) y (16)).

***Requisitos para obtener el Certificado de Aeronavegabilidad***

Otro caso es de la Línea Aérea Mérida Internacional de Aviación - LAMIA, fue una aerolínea que se formó inicialmente en Venezuela, pero que luego fue reubicada en Bolivia para una nueva operadora **LAMIA Bolivia**, en noviembre de 2015.

El 28 de noviembre de 2016, una aeronave de esta empresa con matrícula CP2933, proveniente de Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), se estrelló en el Cerro Gordo, jurisdicción del municipio La Unión, Antioquia (Colombia). En dicho avión había 68 pasajeros y 9 tripulantes, en este accidente pierden la vida 71 de los 77 ocupantes, El informe preliminar colombiano indicó que el avión viajaba excedido de peso y con el combustible al límite, pero aun así el piloto y la tripulación decidieron no hacer escalas para repostar o abastecerse de combustible, No cumplieron el plan de vuelo, que no debió ser aprobado por las autoridades aeroportuarias, estos son conductas y acciones que contradicen lo que establece la Reglamentación Aeronáutica a nivel internacional como los Anexos de la OACI, pero estas conductas están tipificadas como delitos de forma parcial en la normativa boliviana, lamentablemente este tipo de vuelos en el caso de la empresa LAMIA, no fue la primera vez, pero lamentablemente no fueron sancionadas ni penalizadas no solo porque no fueron de conocimiento público, sino porque en la normativa actual (La Ley 2902, ley de aeronáutica Civil de Bolivia en su TITULO DECIMO SEPTIMO CAPITULO II DELITOS AERONAUTICOS) no está descrito el Tipo Penal de forma clara y concreta, estas conductas van en contra de la seguridad de los pasajeros que usan el transporte aéreo para trasladarse de un punto a otro.

En consecuencia, el 1 de diciembre de 2016, la Dirección General de Aeronáutica Civil de Bolivia le retiró el permiso de operación esta línea aérea una de las razones más determinantes para suspender a la empresa LAMIA fue que la misma al margen de incumplir la normativa y reglamentación que regula la actividad del transporte de pasajeros por vía aérea, cometía una serie de delitos aeronáuticos que no eran sancionados por no estar de forma clara la descripción del Tipo Penal en la actual Ley 2902.

El flujo de pasajeros transportados por vía aérea en Bolivia entre 2006 y 2010 tuvo un crecimiento sostenido de un 10%, entre el 2011 al 2013 se incrementó un 11,2%. Esta tendencia observada en el país es una señal de los cambios que se están gestando tanto en Bolivia como en América Latina, que en la última gestión tuvo un crecimiento del 10,2%. (La Razón 23/09/2014 - Wálter Vásquez 2011, Pag. 23 A)

De acuerdo con los reportes de la International Air Transport Association (IATA), la demanda de pasajeros en el mundo se incrementó un 5,9%, siendo el transporte aéreo internacional el que tuvo el mayor crecimiento con el 6,9%.

El incremento del flujo de pasajeros, implica un incremento proporcional en los itinerarios de vuelo y consiguientemente la demanda de abrir nuevas líneas aéreas, es el caso de ECOJET. (UGARTE A. Henry, 2012).

Este crecimiento en el transporte de pasajeros y la apertura de nuevas líneas aéreas debe ir acompañado de una normativa que debe actualizarse al mismo ritmo de crecimiento, considerando que uno de las características esenciales del DERECHO AERONAUTICO, es justamente el DINAMISMO O CARACTER DE MOVILIDAD que tiene esta especialidad., con el único fin de garantizar la seguridad en el transporte aéreo.

Una de las tecnologías que más destacan y llaman la atención de todos en estos últimos años son los llamados **drones**, pequeños aparatos voladores no tripulados y que pueden ser controlados en forma remota. Obviamente que un dispositivo de estas características sorprendería a cualquiera que alzase su cabeza y lo viera sobrevolando la ciudad compartiendo el Espacio Aéreo con una aeronave de transporte de pasajeros.

Lamentablemente, algo tan práctico, útil e interesante como son los **drones**, obviamente también pueden ser utilizados para llevar a cabo actos delictivos, o Delitos Aeronáuticos, esta posibilidad de que un vehículo no tripulado pueda causar un delito o acto ilícito abre un acalorado debate acerca de los límites y



las libertades en la utilización de los drones, tanto en forma privada como por parte de las empresas, al no estar regulada la utilización de los mismos en la normativa de actual vigencia.

Con el crecimiento de la demanda en el transporte aeronáutico y el adelanto tecnológico de este medio de Transporte los Juristas y Profesionales dentro del campo Aeronáutico se ven obligados a replantear sus principios doctrinales y científicos y desde luego a elaborar normas y reglamentos que corresponden jurídicamente y técnicamente a las exigencias de la realidad aeronáutica y con los nuevos hechos que por la rapidez con que se han producido casi podría decirse que les ha tomado por sorpresa.

Por esa razón la Ley N° 2902 (Ley de Aeronáutica Civil) en su TITULO DECIMO SEPTIMO, CAPITULO II DELITOS AERONAUTICOS, publicado en Octubre del 2004, (La cual se analiza y es objeto de este estudio), se encuentra desactualizada y con vacíos legales generando ambigüedad y confusión a todos lo que están involucrados en la actividad de transporte de pasajeros por vía aérea.

Hace una década aproximadamente que dicho documento no ha sufrido ningún tipo de enmienda o cambio, todos los involucrados en el campo aeronáutico entendemos que esta disciplina es muy cambiante, es decir lo que estaba vigente hoy posiblemente mañana no lo este, por esa razón toda actividad aeronáutica en nuestro territorio como país mediterráneo debe ser apoyada con un Instrumento Jurídico-Legal actualizado, pertinente y acorde a nuestro contexto histórico que respalde dicha actividad.

En tal sentido, este trabajo pretende analizar y proponer la respectiva modificación a la ley 2902, especialmente la relacionada con CAPITULO DE DELITOS AERONAUTICOS, con el fin de garantizar el transporte de pasajeros por vía aérea de forma segura.

Las Empresas que están involucradas en el transporte de pasajeros como (Boliviana de Aviación) BoA, Amaszonas, (Transporte Aéreo Militar) TAM, Ecojet, cuentan con una normativa en actual vigencia que regula esta actividad, tales como:

- CONSTITUCIÓN POLITICA DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA
- LEY DE AERONAUTICA CIVIL LEY N° 2902
- LEY GENERAL DE TRANSPORTE N° 165
- LOS REGLAMENTOS AERONÁUTICOS BOLIVIANOS (RAB's.).
- LOS CONVENIOS Y REGLAMENTOS INTERNACIONALES
- LOS ANEXOS DE LA OACI

En ese sentido y para precisar la situación problemática, se genera una pregunta – problema:

***¿Cómo la Ley N° 2902 (Ley de Aeronáutica Civil), vigente en Bolivia, a partir de su Capítulo de “Delitos Aeronáuticos” garantiza la seguridad del Transporte de pasajeros dentro de la actividad aeronáutica civil y militar?***

## **PROBLEMATIZACIÓN**

Para conseguir los objetivos propuestos y demostrar la importancia de las reformulaciones citadas y su pronta actualización, ha sido necesario conocer previamente los elementos básicos del Derecho Aeronáutico siendo el tema escogido parte del mismo.

También, fue imprescindible examinar los Convenios Internacionales y nacionales sobre la materia, a los cuales se adhirió Bolivia y determinar el aporte que significaron para la elaboración una propuesta actual, con el objeto de ubicar internacionalmente esta disciplina y la importancia que ha desempeñado en los diferentes continentes, así como muestra la interrelación comparada que permitió complementar el objetivo de este trabajo.

Una vez que se ha determinado el campo de trabajo, se realizó un análisis de las normas actuales, identificando la desactualización de las mismas con el contexto actual, provocando confusión, ambigüedad en la aplicación de la Pena o sanción a un Delito Aeronáutico cometido por todos los involucradas en la actividad aeronáutica.

En el léxico jurídico para establecer una determinada sanción a un delito se aplica la normatividad y legislación Jurídico – Legal, al pie de la letra, sin tener opción a malas interpretaciones y como consecuencia a sanciones justas tal como se cita a continuación el siguiente principio penal.

Siendo el principio pro reo de “***Nullun Crimen, sine proevia lege penale***”<sup>1</sup>, es imprescindible contar con normas precisas que determinen la descripción legal del delito, clasificando estas acciones punibles con el fin de evitar que multiformes que orienten a los juristas a cometer errores en las tipificaciones de un delito y sobre todo en las sanciones que pueden resultar de una acción antijurídica que se encuadre dentro de la actividad aeronáutica.

## **DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

### **➤ Temática**

Bolivia presenta un escenario geográfico accidentado, donde la vinculación terrestre es deficiente y en especial para los habitantes de extensas regiones, por lo mismo, la vinculación aérea resulta ser la mejor alternativa de comunicación e integración entre pueblos, contribuyendo de esta forma al desarrollo del país.

---

<sup>1</sup> Trad. “No hay crimen, sin previa ley penal”, es decir, se presume la inocencia de un crimen mientras no se compruebe lo contrario, mediante un proceso legal y justo

Asimismo, la actividad aeronáutica, sometida a una constante presión derivada del permanente dinamismo y adelanto tecnológico, precisa de cambios en todas las áreas donde se circunscribe, es el caso del **Derecho<sup>2</sup> Aeronáutico** en General y la Actividad Aeronáutica en particular, los mismos que sufren variaciones marcadas con el servicio de aeronaves diferentes con una nueva tecnología, por lo que esta actividad debe estar respaldada con un instrumento Jurídico-Legal acorde a dichos adelantos, a partir de la instauración de procedimientos operativos de seguridad actuales y eficaces.

Con la masificación y adelanto tecnológico de este medio de Transporte y por los cambios estructurales de carácter político-económico efectuado por el Estado Plurinacional de Bolivia existe la necesidad imperiosa de una urgente actualización y adecuación de la norma que regula la actividad aeronáutica en nuestro país.

Por lo mismo, los juristas y profesionales dentro del campo aeronáutico se ven obligados a replantear sus principios doctrinales y científicos y a elaborar normas y reglamentos que encajen jurídica y técnicamente con los nuevos hechos en el campo aeronáutico.

Bolivia, sorprendida por el cambio y tomando en cuenta el desfase de la normativa aeronáutica con la actividad aeronáutica como es el caso de la Ley de Aeronáutica Civil N° 2902 en el capítulo que concierne el análisis de los Delitos Aeronáuticos, en este sentido, será este capítulo el objeto de estudio en esta investigación.

---

<sup>2</sup> **El Derecho**, como el conjunto de normas procedimientos, leyes que se encargan de regular la conducta de una persona dentro de una sociedad en diferentes especialidades, evoluciona lentamente y requieren décadas para que sus estructuras se vean modificadas (Osorio,M;1982).

### ➤ Espacial

De Bolivia se eligió el eje troncal (tres departamentos) La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, para efectuar el presente trabajo de investigación, los mismos fueron seleccionados por criterios tales como:

**La Paz – El Aeropuerto Internacional de El Alto**, presenta uno de los aeropuertos más altos del mundo donde compañías aéreas internacionales, llegan a realizar pruebas de rendimiento de sus aeronaves, además de ser sede administrativa de la actividad aeronáutica boliviana.

**Cochabamba** - Por la concentración de centros de mantenimiento de las líneas aéreas, como BoA, TAM, y por encontrarse en esta ciudad el **Aeropuerto Jorge Wilsterman**, considerado como uno de los aeropuertos de mayor tráfico aéreo.

**En Santa Cruz - El Aeropuertos Viru Viru**, considerando como uno de los más importantes por el tráfico de aeronaves que presente así mismo por las conexiones a nivel internacional de las líneas aéreas pueden realizar a partir de este Aeropuerto.

### ➤ Temporal

Siendo la aviación indispensable y más aún en un país mediterráneo como Bolivia, es pertinente tener un Instrumento Jurídico-Legal actualizado y acorde al contexto histórico, social y político que respalde dicha actividad.

La Ley de Aeronáutica N° 2902, como el principal y último instrumento jurídico aeronáutico que fue aprobado el 29 de Octubre del 2004 y a partir de la fecha regula la actividad aeronáutica, este instrumento jurídico serán objeto de estudio para nuestro tema de investigación y se considerará la actividad aeronáutica de los últimos cinco años hasta la fecha.

## FUNDAMENTO E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN

La actividad Aeronáutica no solo comprende una actividad relacionada al campo técnico sino que también comprende otros rubros relacionados al transporte de pasajeros, transporte de carga, la agricultura, la Sanidad Pública, la Construcción de aviones, etc. Es decir, un enorme campo de actividad que precisa con urgencia de una reglamentación clara, serie y actualizada que garantice la seguridad de las operaciones.

En la actualidad desde septiembre del 2001 la aviación boliviana de acuerdo a la Dirección Federal de Aviación de EE.UU. (F.A.A. FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION)<sup>3</sup> ascendió de la categoría II, en la que nos encontramos a la categoría I, por haber cumplido con ciertas exigencias de seguridad, es decir que la aviación boliviana ya no es una aviación de segunda clase.

Puesto que la labor que desarrollaron las autoridades que administran el Transporte Aéreo permitió este logro que favorezca a la actividad aeronáutica: Esta labor realizada por dichas autoridades debe ser respaldada por una Legislación que no presente confusión y minimice los conflictos Internos como Externos, contando con un Capítulo exclusivo respecto a los Delitos Aeronáuticos, actualizados y sobre todo pertinentes que regulen lo que está permitido y lo que no está permitido, dentro de la actividad aeronáutica.

Bolivia, considerada como un país enclaustrado geográficamente, donde el transporte y la vinculación de una región con otra por vía terrestre es completamente deficiente, es por esto que nuestro país tenga que pensar y tomar en serio y con una gran responsabilidad la luz a la vida que le brinda el

---

<sup>3</sup> F.A.A. FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION, Administración Federal de Aviación, es la entidad gubernamental responsable de la regulación de todos los aspectos de la aviación civil en los Estados Unidos (Página WWW.FAA.Int)

aire, es decir El Transporte Aeronáutico que permitirá una vinculación e integración de nuestro país contribuyendo al desarrollo del mismo.

Hoy en día, Bolivia se encuentra en plena transformación en todas sus estructuras: Ejecutiva, Administrativa, y Judicialmente; siendo el principal eje de cambio la Nueva Constitución Política del Estado la misma que busca adecuarse a las necesidades y requerimientos de una sociedad, de un estado Plurinacional; de ello surge la necesidad de adecuar y actualizar la normativa vigente en relación a la actividad aeronáutica -Caso de este estudio-

La Actividad Aeronáutica en la actualidad, está sometido a una constante presión derivada del permanente dinamismo y adelanto tecnológico, en cambio otras ramas que involucran la actividad humana así como el derecho en otras especialidades, evoluciona lentamente y que requieren décadas para que sus estructuras se vean modificadas, en cambio el Derecho Aeronáutico en General y la Actividad Aeronáutica en particular contempla que ha sufrido variaciones tan marcadas con la puesta en servicio de aeronaves diferentes con una nueva tecnología, que en un abrir y cerrar de ojos podemos trasladarnos de un país a otro o de un continente a otro, además la puesta en servicio de aeronaves que superar la velocidad del sonido. Toda esta actividad aeronáutica debe estar respaldada con el instrumento Jurídico-Legal acorde a dichos adelantos, que exige una mayor instauración de procedimientos operativos de seguridad más actuales y eficaces.

Uno de los Países cuya tecnología es la más moderna del planeta dentro del campo aeronáutico y cuyas normas aeronáuticas sirven de modelo a otros, fue vulnerado un 11 de septiembre del 2001 y partir de este acto de terrorismo se están efectuando diferentes cambios dentro la seguridad aeronáutica no solamente en los Estados Unidos sino en todo el Mundo y nuestro país no debe ser la excepción.

No nos olvidemos que el Reglamento Aeronáutico Boliviano – RAB, surgen de los FAR USA (Reglamentos Aeronáuticos Federales de Estados Unidos) , los

FAR ,en una primera instancia sirvió de modelo para las primeras normas Aeronáuticas en Bolivia tal es el caso de los BAR, cuyo reglamento tuvo muchas observaciones con relación a una mala traducción del inglés al español, además de una falta de adecuación a nuestra realidad aeronáutica, en tal sentido se volvieron a revisar los FAR y efectuando una traducción más especializada, surgieron los RAB (Reglamentos Aeronáuticos Bolivianos) que en la actualidad están en vigencia, pero con la posibilidad abierta de que se puedan seguir realizando enmiendas y correcciones al mismo reglamento.

En la Actualidad existe un proceso a nivel Latino América de redactar a través de la OACI el LAR (Reglamento Aeronáutico Latinoamericano), reglamento cuya finalidad es la de uniformar las normas y sobre todo los reglamentos que regulen la actividad aeronáutica a nivel de Latino América, con todo este movimiento de generar una normativa, que se encuentre a la altura de la dinámica que se está observando en Bolivia y el mundo, con la finalidad de reducir los diferentes accidentes y percances que han ido sucediendo en Bolivia y de esta manera se tenga un transporte de pasajeros seguro y confiable.

Este Cuadro es un ejemplo de los últimos incidentes y accidentes que fueron reportados desde enero del 2014.

**CUADRO Nº 2 REGISTRO DE ACCIDENTES E INCIDENTES AERONAÚTICOS EN BOLIVIA  
2014- 2016**

FECHA	MATRICULA	MODELO	CARACTERISTICAS DEL ACCIDENTE O INCIDENTE
12/Enero/2014	CP-2227, CP-1436, CP-2728, CP-1585	Cessna U206G Stationair	Se incautó cuatro aeronaves modelo Cessna U206G Stationai, cuyo propietario no está registrado que estaban destinados para transportar sustancias controladas.



FECHA	MATRICULA	MODELO	CARACTERISTICAS DEL ACCIDENTE O INCIDENTE
17/Febrero/2014	n/a	n/a	"Una avioneta que transportaba un cargamento de cocaína fue incendiada por narcotraficantes luego de tratar de aterrizar en medio de un monte por la localidad de Mora, camino a Camiri, dentro de la colonia menonita El Dorado. Según versiones locales, la avioneta se estrelló ya que cuando intentaba aterrizar se produjo un incendio, tras el accidente dos ocupantes, que salieron ilesos, bajaron rápidamente para luego subirse a un vehículo que los esperaba y escapar."
11/Febrero/2014	n/a	Cessna 337	Una aeronave tipo Cessna 337, aterrizó de emergencia al norte de la ciudad de Santa Cruz, resultando en daños menores pero no personales
15/Febrero/2014	n/a	n/a	"Una avión de envergadura reducida, clandestina con matrícula boliviana fue descubierta en una finca de la localidad jujeña de San Pedro en un operativo donde se detuvo a tres sospechosos. Los gendarmes encontraron la aeronave en aparente estado de reparación, ya que le faltaba la hélice que fue encontrada con las puntas de sus tres palas dobladas, junto a una caja de herramientas y una mochila con un GPS, handy, un teléfono satelital, la documentación de la matrícula boliviana de la aeronave y cuatro bidones de combustible
22/Febrero/2014	n/a	n/a	La Policía Nacional encontró 2 pistas clandestinas, 4 laboratorios y confiscó 338 Kg. de pasta base de cocaína en 5 operativos en El Alto y Santa Cruz, la primera incursión se realizó en la provincia cruceña de Guarayos, el pasado 21FEB14, donde se detuvo a una banda de narcotraficantes colombianos y bolivianos. Al día siguiente y en el mismo sector, se confiscaron precursores e implementos utilizados en la elaboración de droga, así también una avioneta de procedencia brasileña."
28/Febrero/2014	CP-2592	Cessna U206G Stationair	Este pasado viernes se registró un trágico accidente a 70km de Santa Ana de Yacuma en inmediaciones de la región de Nieves, lugar en la que se ubica la única pista de aterrizaje disponible en la zona tras las inundaciones recientes. Falleció el <b>Cap. Regis Davies QEPD</b> Según el informe preliminar se presume que las causas del accidente se debieron a que el motor de la aeronave se apagó, ocasionando un vuelco, y posteriormente su caída al fango con explosión."
01/Marzo/2014	n/a	n/a	"En horas de la mañana la nave CP-2770 que despegaba del aeropuerto de Trinidad, habría presentado fallas en el tren de aterrizaje, por lo

FECHA	MATRICULA	MODELO	CARACTERISTICAS DEL ACCIDENTE O INCIDENTE
			que activo el dispositivo de emergencias del aeropuerto, sería la segunda recurrencia del mismo incidente con esta nave en la semana."
07/Marzo/2014	CP-2783	Cessna 206	En un operativo realizado en el pueblo de Chorrillos, distrito de Puerto Bermúdez en la provincia de Oxapampa en Pasco, la Policía decomisó 325Kg. de cocaína que iba a ser recogida en una avioneta boliviana, que también fue intervenida. Se logró la captura del piloto boliviano de la aeronave y su guía peruano, al igual que un fusil AKM, una escopeta 12mm, siete vehículos y demás insumos de la operación."
07/Marzo/2014	n/a	Boeing 737-300	"Los pasajeros de un avión de BOA que debía volar ayer de Sao Paulo a VVI se llevaron un susto después de que un hombre actuó escandalosamente durante el embarque y amenazó tener una bomba cuando fue interpelado por la policía federal. Ante la amenaza, la aeronave, en la que viajaban jugadores del club Bolívar, fue desalojada mientras se revisaba todo el equipaje."
26/Marzo/2014	"LV-CCK" Avioneta con doble matricula, Boliviana y Argentina	Cessna 210	"Esta avión Cessna con doble matricula, boliviana y argentina, aterrizó de emergencia en Charagua por falta de combustible. Testigos vieron a tres sujetos que cargaban mochilas y escaparon del lugar y dejaron la nave casi en el monte. La FELCN llegó al lugar y le hizo el micro aspirado, el cual dio positivo para cocaína."
29/Marzo/2014	CP-1847	Cessna U206G Stationair	"Las autoridades peruanas capturaron ayer una avioneta de matrícula boliviana con 300 kilos de droga en el Valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM), el principal productor de coca del Perú.  Se confirmó la captura del piloto de la nave, de 48 años y de nacionalidad peruana, junto a un acompañante de 26 años, mientras que el copiloto boliviano fue abatido."
04/Abril/2014	n/a	Beechcraft Bonanza	"Una avión Beechcraft de transporte de pasajeros realizó un aterrizaje de emergencia en la localidad de Roboré, resultando sin daños a sus ocupantes"
06/Abril/2014	CP-2567	Piper PA-34-200T Seneca II	"La aeronave tuvo que realizar un aterrizaje de emergencia, resultando con daños menores en uno de sus motores y en el tren de aterrizaje, fue desmantelada y transportada al aeropuerto de El Trompillo para su reparación."

FECHA	MATRICULA	MODELO	CARACTERISTICAS DEL ACCIDENTE O INCIDENTE
30/Abril/2014	FAB-115	Boeing B737-322	"Un charter efectuado por la aeronave FAB-115, que transportaba a personal del club The Strongest y prensa (90 pax.) en la ruta Montevideo-La Paz, tuvo que aterrizar de emergencia en el aeropuerto de Cochabamba debido a que el avión sufrió una falla del motor con consiguiente despresurización. Los pasajeros tuvieron que utilizar las máscaras de oxígeno por 40 minutos, ocasionado desmayos y otros malestares."
06/Mayo/2014	CP-2518	Cessna T210N Turbo Centurion	"El pasado 6 de mayo UMOPAR intervino un campamento de acopio de cocaína, además de aprehender a tres personas, los agentes advirtieron tierra removida por lo que realizaron excavaciones en las que se descubrió 1 tonelada con 680 kilos de cocaína. Se encontraron 9 radios portátiles de comunicación, armas y vehículos, los narcotraficantes quemaron una avión Cessna en la que iban a transportar al Brasil los 1.324 paquetes de droga."
09/Mayo/2014	FAB-004	Eurocopter EC-145	El Ministerio de Comunicación informó este jueves que el helicóptero en el que viajaba el vicepresidente Álvaro García Linera, tuvo que aterrizar de emergencia en Pailón, Santa Cruz debido a problemas con su suministro de combustible. El ministro de Gobierno informó que 'ha sido un problema de información de las coordenadas, en la comunicación del piloto con la torre de control, entonces eso motivó unas decisiones, pero no fue una situación de emergencia'."
09/Mayo/2014	n/a	Cessna 206	"Una avión Cessna 206 de origen boliviano fue arrojada por los narcotraficantes al río Ene, en la provincia de Satipo, Junín, luego de que presentara fallas mecánicas. Los delincuentes, antes de quemar a la aeronave, extrajeron toda la cocaína que iba a ser sacada fuera del país."
11/Mayo/2014	CP-1215	Piper PA- 36-300	Alertados por pobladores de la colonia Ponondi, cercana a Charagua, agentes antidrogas se incautaron este fin de semana una avioneta de fumigación de origen brasilero (PT-WDX) que tenía sobrepuesto un adhesivo con matrícula boliviana para lograr ingresar al espacio aéreo, según la FELCN. Tras el aterrizaje por fallas mecánicas de la nave, se logró el arresto del piloto brasileño con un cargamento 89Kg de cocaína con destino a Paraguay."

FECHA	MATRICULA	MODELO	CARACTERISTICAS DEL ACCIDENTE O INCIDENTE
11/Mayo/2014	n/a	Airbus A330-200	Una pasajera del vuelo UX-026 de Air Europa que cubría la ruta Viru Viru - Madrid, sufrió una emergencia médica (aparente ataque asmático), la nave tuvo que aterrizar de emergencia en el aeropuerto de Barbados por no ser suficientes los primeros auxilios brindados; sobreviven a la fallecida cuatro hijos y se espera su repatriación al país."
07-Abril-15	CP-1425	CESSNA CU206G 1978	Accidente durante aterrizaje, con probable falla del tren de nariz delantero impactando contra la pista asfáltica, provocando fuego en el motor, sin ninguna lesión a personas, daños en la aeronave de consideración.
26-Mayo-15	CP-2318	CESSNA A188B 1973	La aeronave durante carrera de despegue se salió de la pista (excursión de pista) capotando la misma, lesiones a personas se desconoce daños materiales de consideración, no reportó el accidente de la aeronave a la AAC.
24-06-15	CP-2808	CESSNA C-152 1979	Durante vuelo de instrucción de toques y despegues de la escuela de pilotaje "Alas Beni", el PIC se declara en emergencia indicando falla del motor, solicitando 180° para pista 14, colisionando contra la malla perimetral del aeródromo, el PIC y SIC con lesión mortal en el trayecto de auxilio al hospital, la aeronave presenta daños materiales de pérdida total.
16-07-15	CP-2966	CESSNA 210-M 1977	Según el Piloto, la aeronave CP-2966 a bordo de 5 personas, 4 mayores y una menor en la ruta San Borja- Trinidad durante el vuelo crucero lateral San Ignacio de Moxos, el motor de la aeronave perdió potencia a 1800 RPM notando que la presión de aceite se reducía y la temperatura comenzaba a subir, inmediatamente el PIC comenzó a realizar procedimientos de emergencia para un aterrizaje forzoso (aterrice tan pronto sea posible). Daños materiales menores, daños al personal leves.

FECHA	MATRICULA	MODELO	CARACTERISTICAS DEL ACCIDENTE O INCIDENTE
30-07-15	CP-2995	CESSNA T210L 1968	Excursión de pista durante carrera de despegue a causa de un aborto de despegue, impactando contra la malla perimetral del aeródromo, daños materiales de consideración, daños al personal menores.
14-08-15	CP-2789	CESSNA T206H 2000	El vuelo se efectuaba al mando de un piloto privado a bordo de tres pasajeros en ruta Trinidad – San Borja por la radial 270° a una altitud de 2500 pies, aproximadamente a 20 minutos de vuelo se presenta la falla en los instrumentos del motor con incremento de RPMs, pérdida de presión de aceite, el PIC decide realizar aterrizaje forzoso de emergencia, daños materiales de consideración, daños al personal menores.
07-10-15	CP-1538	CESSNA 152	El vuelo se efectuaba al mando de un piloto privado a bordo de tres pasajeros en ruta Trinidad – San Borja por la radial 270° a una altitud de 2500 pies, aproximadamente a 20 minutos de vuelo se presenta la falla en los instrumentos del motor con incremento de RPMs, pérdida de presión de aceite, el PIC decide realizar aterrizaje forzoso de emergencia, daños materiales de consideración, daños al personal menores.
13-01-15	CP-2715	BOMBARD IER CRJ200	Durante la carrera de despegue antes de alcanzar V1, se produjo aborto por peligro aviar, consecuencias sobretemperatura en las llantas producto del frenado provocando deslonzamiento de las llantas del tren principal, sin ninguna lesión, daños en la aeronave menores.

FECHA	MATRICULA	MODELO	CARACTERISTICAS DEL ACCIDENTE O INCIDENTE
02-03-15	CP-2664	CESSNA C-210	Durante rodaje de la pista 32 impactos con la maquinaria pesada asfaltadora sin movimiento debido a trabajos de mantenimiento, la pista se encontraba operable con 1250 mts. De longitud, la mencionada aeronave choco con la punta del ala izquierda, realizando un giro de 90 °, rozando la hélice con la llanta de la maquinaria estacionada.
18-03-15	CP-2742	BOMBARDIER CRJ200	Excursión de pista producto de falla de control de dirección del tren de nariz (stering)
23-03-15	CP-2684	BOEING 737	Informe de situación riesgosa ATC: Reporte del PIC por fuertes vientos de cola al aterrizar, torre insiste que es de 10 nudos. En proceso de investigación.
26-03-15	CP-2491	CESSNA FR172J	Incurción en pista durante el proceso de aterrizaje por un motociclista, aeronave presenta daños leves, el conductor de la moto falleció en el hospital producto del impacto contra la aeronave.
13-04-15	CP-1935	CESSNA 207A	Aterrizaje de precaución, sin daños en la aeronave y pasajeros sin ninguna lesión.
27-04-15	CP-2715 FAB-113	BOMBARDIER CRJ200 Y FAB-TAM	Aproximación frustrada
25-05-15	CP-2868 Y CP-2850	CESSNA C-172 Y ECOJET RJ-85	Cuasi colisión en tierra: Cp-2868 omitió instrucciones de TWR y continuo rodaje, eco-846 se encontraba en final, hrs 1900 UTC, reatacando en final corto rwy 32, en proceso de investigación por aig-dna.

FECHA	MATRICULA	MODELO	CARACTERISTICAS DEL ACCIDENTE O INCIDENTE
03-06-15	CP-2654	CESSNA C-150	Formulario de notificación ATS: A hrs 19:45 aproximadamente autorizado a despegar la aeronave c-150 con matrícula cp-2654, autorización de despegue con viraje a izquierda, sin recibir la hora de despegue ni notificación de próxima ubicación, posterior a 20 minutos el controlador llama indicando posición y negando la autorización de despegue, obligando a aterrizar, perjudicando la instrucción.
18-06-15	CP-2971	CESSNA T337G	Posterior al aterrizaje empieza a tener hundimiento en el tren derecho de la aeronave provocando una excursión de pista a 15 mts. Del borde de la pista con motores apagados, sin lesiones de personas, la aeronave presenta daños menores.
13-03-16	CP-2871	CESSNA U206B/U206-0876	El accidente de la aeronave, monomotor con hélice de paso variable, tren fijo, ala alta Cessna U206B, MSN U206-0876 con matrícula CP-2871, ocurrió en fecha 13- 03-16 a horas 12:04 (Hora Local) en el mercado de Santa Ana, fue de conocimiento de la Unidad de Investigación y Prevención de Accidentes e incidentes de aviación Civil (AIG) a través del mensaje emitido por Administradora de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA)
28-09-17	CP-2933	Avro RJ85 Empresa LAMIA	El informe preliminar colombiano indicó que el avión viajaba excedido de peso y con el combustible al límite, pero aun así los pilotos decidieron no hacer escalas para repostar. No cumplieron el plan de vuelo, que no debió ser aprobado por las autoridades aeroportuarias.

Fuente: DGAC, (Dirección General de Aeronáutica Civil - Bolivia)

## OBJETIVOS A LOS QUE HA ARRIBADO EN LA INVESTIGACIÓN

### ➤ Objetivo General

Diagnosticar si la Ley N° 2902 (Ley de Aeronáutica Civil), vigente en Bolivia, a partir de su Capítulo "Delitos aeronáuticos" garantiza la seguridad del Transporte de pasajeros dentro de la actividad aeronáutica civil y militar; a fin

de proponer una modificación en el capítulo mencionado, que permita responder a las necesidades y problemáticas que la actividad aeronáutica plantea.

➤ **Objetivos Específicos**

- Determinar la Eficacia en la aplicabilidad de la ley N° 2902 (Ley de Aeronáutica Civil Boliviana), frente a las necesidades actuales del Transporte de Pasajeros dentro de la actividad aeronáutica civil y militar.
- Demostrar la Eficacia en la aplicabilidad del Capítulo sobre Delitos Aeronáuticos de la Ley N° 2902 (Ley de Aeronáutica Civil Boliviana) con relación a la seguridad del transporte de pasajeros, dentro de la actividad aeronáutica civil y militar.
- Proponer la derogación de la Ley N° 2902 (Ley de Aeronáutica Civil Boliviana) en su capítulo de “Delitos Aeronáuticos”, con base en el diagnóstico anterior.

## **MARCO TEÓRICO QUE SUSTENTA LA INVESTIGACIÓN**

Según datos preliminares de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), se registra hasta agosto de este año un tráfico aéreo nacional de 1.847.025 personas transportadas que equivale a un crecimiento de 22% en comparación a similar período en 2014, que registró en la misma fecha 1.514.900 personas transportadas.

Los datos señalan como máxima transportadora a Boliviana de Aviación (BOA) con 1.382.841 personas, equivalente a un 33% de crecimiento en comparación al 2014 que registró 1.036.909 personas.



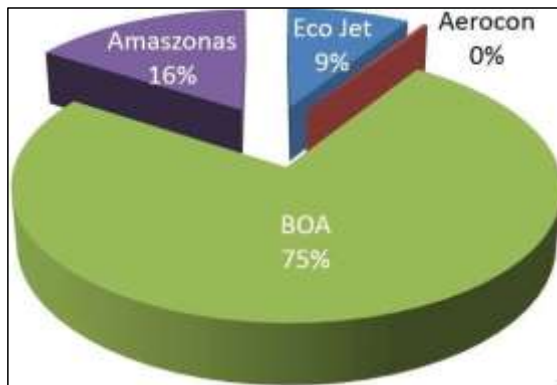
Eco Jet muestra el mayor porcentaje de crecimiento (35%) registrando 164.447 personas transportadas hasta agosto de 2015, mientras que en 2014 registró 121.378.

Amazzonas presenta una disminución en su porcentaje de crecimiento del -1% con 293.556 personas hasta agosto de 2015, mientras que en 2014 registró 296.800.

**TRÁFICO DE PASAJEROS SERVICIO REGULAR NACIONAL  
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO - 2014/2015 (Enero/agosto)**

EMPRESA	Agosto 2014	Agosto 2015	Tasa de Crecimiento
Eco Jet	121.378	164.447	35%
Aerocon	59.813	6.181	-90%
BOA	1.036.909	1.382.841	33%
Amazzonas	296.800	293.556	-1%
<b>Total</b>	<b>1.514.900</b>	<b>1.847.025</b>	<b>22%</b>

**PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN EN EL TRÁFICO AÉREO NACIONAL  
(Gestión 2015 Enero/Agosto)**



*Datos preliminares DGAC*

Este incremento del transporte de pasajeros por vía aérea exige también que se incrementen los vuelos a las diferentes regiones del país por parte de las diferentes líneas aéreas que en la actualidad operan en Bolivia.

Este incremento en el transporte de pasajeros por vía aérea, también debe estar acompañada por una serie de medidas de seguridad en el ámbito administrativo y también en el ámbito del mantenimiento de aeronaves.

Este crecimiento también debe estar acompañada por una normativa que regule dicha actividad y que este a la altura de dicho crecimiento, de tal manera que no existe vacíos o ambigüedades en la interpretación de las faltas o delitos que se pueden ocasionar en esta actividad, con el único objetivo de que la seguridad de los pasajeros no se vulnere.

Hay ciertos elementos que son parte de todo delito, también de los aeronáuticos, que es muy importante conocer:

- Que las infracciones constitutivas de delito deben estar previstas: esto es, deben existir como tales con anterioridad a las conductas que se tratan de sancionar;
- Las conductas deben estar descritas necesariamente en una ley; ningún reglamento ni circular, aún de la mayor jerarquía, pueden describir delitos; esto lo veremos más adelante someramente bajo el título de leyes panales en blanco.
- Se presume en toda persona el conocimiento previo de cada delito y no se acepta la ignorancia como excusa absolutoria;
- Siempre el legislador debe justificar la existencia del delito, esto es, detrás de una conducta delictual está siempre la protección de un importante derecho que es obligación del Estado tutelar.
- La proporcionalidad entre el hecho y la pena de forma de lograr los objetivos de lo que se denomina "política criminal", es decir, prevenir que ciertos hechos se produzcan o repitan.
- El Principio de Reserva Legal - "Sólo la ley puede crear delitos y penas", También llamada legalidad "***Strictu Sensu***", y se refiere a que las penas y los hechos deben de estar previamente tipificadas en la ley para que una conducta pueda ser sancionada penalmente.

→ Es un conjunto de materias que debido a la importancia que se le confiere desde el punto de vista jurídico y político, únicamente puede ser regulado por ley.

Ahora bien, el principio de legalidad penal se encuentra estrechamente vinculado al Principio de Reserva Legal, y en este sentido, este principio viene dada por la consagración a nivel constitucional de determinadas materias que, debido a la importancia jurídica y política que tienen asignadas, sólo pueden ser reguladas mediante ley, desde el punto de vista formal, y ello excluye la posibilidad de que tales materias sean desarrolladas mediante reglamentos o cualquier otro instrumento normativo que no goce de dicho rango legal.

Entre otros de los requisitos al concepto de delito está el hecho que la conducta que se reprime debe ser siempre dolosa, lo que coincide más o menos con la voz "voluntariedad".

Si esta conducta no es voluntaria puede dar origen también a responsabilidad, en nuestra área al modo de una infracción pero no a título de delito.

La existencia de delitos aeronáuticos tiene su razón de ser en el deber irrenunciable del Estado para con sus súbditos por garantizar el ejercicio adecuado de una actividad peligrosa.

El pasajero que embarca en una aerolínea, las personas en la superficie, todos ellos, sin saber nada de aviación, confían que las autoridades han regulado eficientemente esta actividad, que han dictado normas y reglas para un ejercicio seguro de la aviación y que además es celosamente fiscalizado.

Confían que el piloto es idóneo y no realizará acciones temerarias, que el material es eficiente y se encuentra en buen estado.

Lo que se protege es la Seguridad Aérea, que beneficia también al piloto mismo.

La aplicación La Ley N ° 2902 Ley de aeronáutica Civil Boliviana, en cuanto a los delitos contra la seguridad de la aviación civil es común a las aeronaves privadas, comerciales o de clubes de aviación deportiva así como también a las aeronaves extranjeras mientras vuelen en el espacio aéreo boliviano.

Respecto de la persona que puede cometer el delito, a menudo será el comandante de la aeronave, también podrá serlo el primer oficial o copiloto u otro miembro de la tripulación, además de los que están directamente o indirectamente involucrados con la actividad aeronáutica, tales como el personal técnico encargado del mantenimiento del avión, los que están encargados de la seguridad respecto a los pasajeros y lo que pueden introducir como equipaje a la parte interna del avión, el controlador de tráfico aéreo generando información incorrecta a la tripulación de una aeronave en pleno vuelo, etc.

La característica más notoria de los delitos aeronáuticos es el hecho que son delitos de peligro, 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, existe una sola excepción a lo afirmado, lo que simplemente confirma la legislación.

## **HIPÓTESIS DE TRABAJO DE LA INVESTIGACIÓN**

La Ley N° 2902 (Ley de Aeronáutica Civil), vigente en Bolivia, garantiza en forma eficiente - a partir de su Capítulo "Delitos aeronáuticos"- la seguridad del Transporte Aéreo de Pasajeros dentro de la actividad aeronáutica civil y militar.

## VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN

- **Variable Independiente**

Los Delitos Aeronáuticos

- **Variable Dependiente**

La seguridad del Transporte Aéreo de Pasajeros

## MÉTODOS QUE FUERON UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN

Habiendo identificado el tipo de investigación y tomando en cuenta el problema, la hipótesis, los Objetivos, se determinó utilizar la metodología mixta, la cual consiste en aplicar los enfoques Cualitativos-cuantitativos

### ***EXPLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA UTILIZADA***

**METODOLOGIA CUALITATIVA.-** Permite profundizar en la explicación de los hechos de estudio, a partir de los siguientes métodos

- La Recopilación de Documentación
- La Entrevista
- La Investigación de Campo o Trabajo de Campo

**a.- Recopilación Documental.-** Este método cualitativo permite recopilar la información suficiente sobre el tema de investigación, para luego seleccionarlos y depurarlos en la medida en que se avanza y se profundiza la misma.

La técnica a emplearse es el Análisis Documental, que nos permite separar la documentación relacionada directamente con el tema a investigar.

**b.- La Entrevista.-** La flexibilidad y dinamicidad, como una de las propiedades de éste método cualitativo, permitirá que a través de encuentros entre el investigador e informantes con estrecha relación en el ámbito de la actividad aeronáutica, se permita tener mayor visión y alcance con relación a nuestro tema de investigación.

La técnica de la entrevista maneja una “batería de preguntas”, relacionadas al tema de investigación, para asegurar que las respuestas proporcionadas por los informantes (participantes de estas experiencias: trabajadores de empresas e instituciones relacionadas con el campo aeronáutico), sirvan a los fines de la investigación. Aclarando los temas claves de cada caso.

**c.- Observación de Campo.-** Un método cualitativo, útil para obtener datos descriptivos y explicativos del escenario real en la cual se realizará la investigación, dicha observación se la realizó en La Paz (AMASZONAS, DGAC) Cochabamba (BOA) y Santa Cruz (TAXIS AEREOS), en el segundo semestre del 2014.

La técnica empleada en este tipo de método es la Observación directa y no participativa, al realizar las visitas a estos centros aeronáuticos, nos permitirá recoger información visual, sin la necesidad de realizar un contacto directo con el objeto de estudio.

#### **METODOLOGIA CUANTITATIVA.-**

El enfoque cualitativo permite obtener datos cuantificables que permite tener una noción descriptiva del objeto de estudio.

Se aplicarán dos métodos:

- Las Encuestas
- Sondeo de Opinión

La orientación cuantitativa servirá para dividir en diferentes fases la realidad observada, lo cual permitirá un análisis sobre la base de números, cifras y datos, bajo su principio de la lógica.

**a.- Las Encuestas,** Considerada entre los métodos cuantitativos y seleccionada para este tipo de investigación, con el fin de medir y cuantificar los “desfases e incoherencias que se registran en nuestra normativa y reglamentación aeronáutica (población encuestada 35 trabajadores dentro del ámbito aeronáutico).

**b.- El Sondeo de Opinión,** Es la técnica propia de éste método y se la suministrará directamente a los sujetos que están vinculados directamente con la actividad aeronáutica.

A Partir del tipo de Investigación que se está realizando la metodología que se empleará se la dividió en dos:

## **Métodos Teóricos Generales**

- **Análisis – Síntesis:** Se pretende realizar la separación mental del objeto de estudio propuesto en esta Tesis
- **Inducción – Deducción:** A partir de la observación particular de un capítulo de la Ley de Aeronáutica Civil N° 2902, se pretende deducir la problemática, que se enfoca en este estudio
- **Abstracto – Concreto:** Se pretende el aislamiento mental de los elementos que infieren en el objeto de estudio, con el fin de proponer una alternativa de integración efectiva y científica

## MÉTODOS ESPECÍFICOS

- **La dogmática jurídica:** Es un método de estudio e investigación jurídica y su objeto de investigación es la norma. La característica de este método jurídico (sistema) es la interpretación de la ley. La sede de la dogmática es la norma y el valor, pero no es absoluto en la medida que aceptará la realidad y el valor.

La Dogmática Jurídica, ordena los conocimientos, las particularidades, establece categoría, conceptos, construye sistemas, interpreta, sistematiza, todo en referencia al derecho positivo: su finalidad es proporcionar seguridad jurídica

- **Método dialéctico:** Consiste en la confrontación permanente entre la norma jurídica positiva (tesis) con la realidad (antítesis) de la cual resulta un Derecho más justo y adecuado a la realidad (síntesis).
- **Método sistemático:** El Método sistemático, aplicado por Zacharias, consiste en:

La agrupación de normas que tengan un mismo fin. Por ejemplo se agrupa normas de derechos en el ámbito Penal y en el ámbito Aeronáutico.

El análisis de la estructura (requisitos, elementos, efectos), y la explicación de la naturaleza jurídica.



## TÉCNICAS QUE FUERON UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN

**CUADRO Nº 3 MÉTODOS Y TÉCNICAS EN RELACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

OBJETIVOS	MÉTODOS	TECNICAS
→ Determinar la Vigencia de la ley Nº 2902 (Ley de Aeronáutica Civil) Boliviana, frente a las necesidades actuales del Transporte de Pasajeros dentro de la actividad aeronáutica civil y militar.	→ Recopilación documental. → Entrevista.	→ Análisis Documental. → Entrevista no estructurada
→ Demostrar la Vigencia del Capítulo sobre Delitos Aeronáuticos de la Ley Nº 2902 (Ley de Aeronáutica Civil Boliviana) con relación a la seguridad del transporte de pasajeros, dentro de la actividad aeronáutica civil y militar.	→ Recopilación Documental → Entrevistas. → Encuesta.	→ Análisis Documental → Entrevista no Estructurada. → Sondeo de Opinión
→ Proponer la derogación de la Ley Nº 2902 (Ley de Aeronáutica Civil Boliviana) en su capítulo de “Delitos Aeronáuticos”, con base en el diagnostico anterior.	→ Recopilación Documental	→ Análisis documental → Validación

*Fuente elaboración propia*

## PARTE DOS DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA DE LA TESIS

### → INTRODUCCIÓN

El Alto nivel de desarrollo alcanzado por la ciencia y la tecnología en los tiempos actuales, en el campo de la Medicina, la Informática las Telecomunicaciones, los Medios de Transporte en general y el Transporte Aeronáutico en Particular, y en todas las esferas de la actividad humana plantea a los juristas y profesionales que administran el campo Aeronáutico, nuevos problemas y fenómenos de estudio, dando lugar a la formación de nuevas disciplinas especializadas.

Tal es caso del Derecho Aeronáutico cuyo surgimiento y constante evolución responde a las exigencias y el propio crecimiento de las actividades relativas al campo del transporte aeronáutico, de tan vasto espectro, razón que ha motivado la selección como tema de investigación de grado, el referido al “ANALISIS Y ACTUALIZACION DE LA LEY N° 2902 (LEY DE AERONAUTICA CIVIL) RESEPECTO A LOS DELITOS AERONÁUTICOS”, elección temática que responde a un objeto central que son las Normas y Reglamentos que regulan la actividad Aeronáutica.

La actividad Aeronáutica no solo comprende una actividad relacionada al campo técnico sino que también comprende otros rubros relacionas al transporte de pasajeros, transporte de carga, la agricultura, la Sanidad Pública, la Selvicultura la Aerofotogrametría, etc. Es decir un enorme campo de actividad que precisa con urgencia de una reglamentación clara, serie y actualizada que garantice la seguridad de las operaciones.

En la Actualidad desde septiembre del 2001 la aviación boliviana de acuerdo a la Dirección Federal de Aviación de EE.UU. (F.A.A. FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION ) ascendió de la categoría II, en la que nos encontramos a la categoría I, por haber cumplido con ciertas exigencias de seguridad, es decir que la aviación boliviana ya no es una aviación de segunda clase, puesto que la labor que desarrollaron las autoridades que administran el Transporte Aéreo permitió este logro que favorecerá a nuestra Aviación: Esta labor realizada por dichas autoridades debe ser respaldada por una Legislación que no presente confusión y minimice los conflictos Internos como Externos.

Al proponer el tema de Investigación se ha destacado la importancia y aplicación que en la actualidad tienen las Normas y Reglamentos como ser:

- LA NUEVA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA.
- LA LEY Nº 2902 LEY DE AEROANAUTICA CIVIL BOLIVIANA.
- LOS REGLAMENTOS AERONÁUTICOS BOLIVIANOS (RAB´s.).
- LOS CONVENIOS Y REGLAMENTOS INTERNACIONALES
- LOS ANEXOS DE LA OACI.

Al mismo tiempo Identificar algunos artículos dentro de dichas normas y reglamentos que generan algún tipo de fricción para nuestra realidad aeronáutica, por otro lado la existencia de artículos desactualizados fuera del contexto, este aspecto fue el que ha motivado a realizar esta investigación.

## **CAPITULO I      MARCO HISTORICO**

### **1.1. LA ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL.**

En inglés "International Air Transport Association" o IATA, La IATA surge en La Haya, Países Bajos en el año 1919 y fue fundada por 32 naciones y 53 miembros de Europa y Norteamérica. Luego de varios años de transición fue relanzada para América y el mundo en la Convención de Chicago de 1944 el 7 de diciembre y finalmente fue modificada un año después en octubre de 1945 en La Habana, Cuba. Es el instrumento para la cooperación entre aerolíneas, promoviendo la seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo en beneficio económico de sus accionistas privados. Puede pertenecer a la IATA cualquier compañía aérea que tenga la posibilidad de operar un servicio aéreo regular internacional por el Gobierno de un Estado que pertenezca a la OACI, Las empresas que operen solamente vuelos nacionales pueden participar como miembros asociados con voz pero sin voto.

La sede central de la organización está en Montreal y dispone de una segunda oficina permanente en Ginebra. Además hay oficinas regionales en Amman, Beijing, Johannesburgo, Madrid, Miami, Moscú, Singapur y Washington y 63 oficinas locales distribuidas en 60 países.

La autoridad suprema de la IATA la ejerce la Asamblea General formada por representantes de todos los miembros activos que deciden por mayoría sobre la base de 1 voto por compañía. La Junta General se celebra una vez al año y entre otras cosas se elige el Presidente de la IATA de entre los representantes de las compañías aéreas.

El Comité de Gobierno es el órgano ejecutivo y está compuesto por 30 miembros elegidos por la Asamblea General. Normalmente son los representantes de las compañías aéreas con mayor volumen de tráfico en su zona geográfica.

La IATA representa a 260 aerolíneas que se traducen en 94% de la oferta internacional regular de pasaje, medida en asientos-kilómetro ofrecidos, equivalentes al 84% del total mundial.

- Busca ayudar a las líneas aéreas simplificando los procesos e incrementando la conveniencia del flujo financiero de sus ingresos mientras reduce costos y aumenta la eficiencia.
- Asegura a las personas el movimiento alrededor del globo con su red de aerolíneas, además provee soporte profesional esencial y una gama de productos y servicios expertos, como publicaciones, entrenamiento y consultas.
- Ofrece beneficios a todas las partes involucradas en el comercio aéreo, para los consumidores, Simplifica los procesos de viaje y transporte, mientras mantiene los costos bajos.
- Permite que las aerolíneas operen de manera segura, eficiente y económica, bajo reglas definidas.
- Sirve de intermediario entre el pasajero, los agentes de carga y las aerolíneas.

Una amplia red de industrias suplidoras y proveedores de servicios ven en IATA un proveedor sólido en una variedad de soluciones industriales.

Para los gobiernos, IATA busca asegurar que ellos puedan estar bien informados de las complejidades de la industria de la aviación.

## **1.2. LA CONFERENCIA DE CHICAGO DE 1944 Y EL CONVENIO SOBRE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL.**

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (7 de diciembre de 1944), también conocido como el Convenio de Chicago tuvo por objeto actualizar las normas sobre Aviación Civil Internacional. Actualmente es el tratado normativo más importante en relación al Derecho Público Internacional Aeronáutico.

Bolivia es miembro activo del convenio a través de una serie de decretos que a continuación se describe el en siguiente cuadro:

**CUADRO Nº 4 SÍNTESIS DE DECRETOS Y RESOLUCIONES QUE RATIFICAN EL CONVENIO DE LA OACI CON BOLIVIA**

CRITERIO	DECRETO / RESOLUCIÓN	FECHA
<b>Ratificado por el gobierno de Bolivia</b>	Decreto Supremo Nº 0072	13 de febrero de 1947
<b>Aclarado y ratificado</b>	Resolución Suprema Nº 2333940	11 de mayo de 1947
<b>Se realizó el depósito del instrumento de ratificación por parte de Bolivia.</b>	En el estado de Washington EEUU	4 de abril de 1947
<b>El Convenio de Chicago y sus 18 anexos fue elevado a rango de ley por Bolivia</b>	Mediante Ley Nº 1759	24 de febrero de 1997

*Fuente Gaceta Jurídica La Paz- Bolivia*

En el año 1944 con el final de la II Guerra Mundial próximo, Estados Unidos promovió una Conferencia con el fin de actualizar los acuerdos internacionales sobre Aviación Civil, estancados prácticamente desde Convención de París de 1919. La Conferencia se celebró en Chicago del 1 de noviembre hasta el 7 de diciembre de 1944 con asistencia de delegados de 52 Estados. En ese momento la aviación civil estaba esperando el final de la guerra para su relanzamiento, se habían logrado grandes avances tecnológicos en la aeronáutica, el potencial económico de EEUU estaba en pleno auge, mientras que las grandes potencias europeas, la URSS y Japón estaban totalmente endeudados con una industria aeronáutica civil prácticamente destruida. Esto trajo un enfrentamiento entre EEUU con una posición económicamente muy fuerte que pretendía una política de libre mercado aéreo internacional frente al resto de los países que querían adoptar una política proteccionista para reconstruir sus industrias aeronáuticas y sus economías.

Finalmente, el convenio regula de manera liberal los aspectos de navegación y tráfico aéreo, junto con el tráfico aéreo sin remuneración. El transporte aéreo oneroso quedaba al arbitrio de acuerdos bilaterales entre Estados, que serían registrados en la OACI.

El Convenio de Chicago consta actualmente de 1 Considerando, 96 artículos divididos en 4 partes y 19 Anexos.

**CUADRO Nº 5 RESUMEN DE LAS CUATRO PARTES DEL CONVENIO DE CHICAGO**

<b>PRIMERA PARTE: NAVEGACIÓN AÉREA</b>	<b>SEGUNDA PARTE: LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL</b>	<b>TERCERA PARTE: TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL</b>	<b>CUARTA PARTE: DISPOSICIONES FINALES</b>
Todos los estados tienen soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo sobre su territorio.	Se crea la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) como organismo permanente para mantener el Convenio actualizado y ejecutar otras acciones previstas en él.	Todo estado contratante se compromete a que sus empresas de transporte aéreo internacional comuniquen a OACI anualmente informes estadísticos relativos a su actividad.	Se regula la resolución de controversias, la denuncia o adhesión al Convenio, las sanciones por incumplimiento y otros trámites de funcionamiento.
Se establecen las libertades del Aire entre los países firmantes en el convenio.		La OACI podrá recomendar correcciones en sus rutas, aeropuertos y servicios a los estados contratantes.	
Estas libertades estarán supeditadas a las condiciones de aeronavegación que imponga dicho estado (zonas de exclusión militar por ejemplo) y además el país podrá requerir aterrizar e inspeccionar las aeronaves por motivos de seguridad.		Si el estado titular accede, OACI podrá establecer, explotar y cooperar en el funcionamiento de aeropuertos y ayudas a la navegación de dicho país.	

Fuente página virtual de la OACI

### 1.3. LOS 19 ANEXOS DEL CONVENIO DE CHICAGO (O.A.C.I.)

Al Convenio se añaden 19 anexos que contienen normas, definiciones y prácticas recomendadas, que son enmendados por la OACI periódicamente y son los siguientes:

CUADRO Nº 6 RESUMEN DE LO 19 AÑEXOS DEL CONVENIO DE CHICAGO

<b>ANEXOS</b>	<b>TEMA QUE TRATA EL ANEXO</b>
Anexo 1	Licencias al personal
Anexo 2	Reglamento del aire.
Anexo 3	Servicio Meteorológico para la navegación aérea internacional.
Anexo 4	Cartas aeronáuticas
Anexo 5	Unidades de Medida
Anexo 6	Operación de aeronaves
Anexo 7	Marcas de nacionalidad y de Matrícula de las aeronaves.
Anexo 8	Aeronavegabilidad.
Anexo 9	Facilitación.
Anexo 10	Telecomunicaciones aeronáuticas.
Anexo 11	Servicios de tránsito aéreo. (Servicio de control de tránsito aéreo. Servicio de información de vuelo. Servicio de alerta).
Anexo 12	Búsqueda y salvamento
Anexo 13	Investigación de accidentes e incidentes de aviación.
Anexo 14	Aeródromos.
Anexo 15	Servicios de información aeronáutica / Aeronautical Information Service (AIS)
Anexo 16	Protección del medio ambiente.



Anexo 17	Seguridad: Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita
Anexo 18	Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.
Anexo 19	Gestión de la seguridad operacional

**FUENTE:** *Página virtual OACI (www.oaci.net)*

Estos anexos, parte de la redacción en convenio de Chicago se adhieren a documentos básicos respecto a temas netamente aeronáuticos, que respaldan a los anexos, entre estos documentos tenemos los siguientes.

**CUADRO N° 7 RESUMEN DE DOCUMENTACION QUE RESPALDA A LOS ANEXOS DE LA OACI**

<b>PARTES Y VOLUMENES</b>	<b>DOCUMENTOS BASICOS</b>
Parte I	- SARPS básicos
Parte II	- Apéndices y adjuntos
Parte I	- Transporte aéreo comercial internacional - aviones
Parte II	- Aviación general internacional - aviones.
Parte III	- Operaciones internacionales - helicópteros.
Volumen I	- Radio ayudas para la navegación.
Volumen II	- Procedimientos de comunicaciones incluso los que tienen categoría de PANS.
Volumen III	- Sistemas de comunicación.
Parte I	- Sistemas de comunicación con datos digitales.
Parte II	- Sistemas de comunicación por voz.
Volumen IV	- Sistema de radar de vigilancia y sistema anticollisión.
Volumen V	- Utilización del espectro de radiofrecuencias aeronáuticas
Volumen I	- Diseño y operaciones de aeródromos.
Volumen II	- Helipuertos.
Volumen I	- Ruido de las aeronaves.
Volumen II	- Emisión de los motores de las aeronaves

**FUENTE:** *Página virtual OACI (www.oaci.net)*

## **1.4. CARACTERÍSTICAS Y TIPO DE CONVENIOS**

### **1.4.1. Convenios Internacionales**

Los convenios aeronáuticos internacionales, son aquellos que se celebran por los Estados estableciendo normas jurídicas pendientes de un verdadero ordenamiento de la navegación aérea internacional, son una de las principales fuentes inspiradoras y orientadoras de las legislaciones nacionales.

Dichos convenios por medio, del procedimiento de la ratificación respecto de aquellos que lo hubieran firmado o de la adhesión de partes de los que no hubieran hecho, pasan a integrar la legislación interna de cada país, contribuyendo a la unificación de las soluciones jurídicas o de determinadas instituciones.

### **1.4.2. Convenios Bilaterales**

Son los que se otorgan entre dos países, destinados a regular cuestiones de sus recíprocos intereses, casi exclusivamente referidos a los servicios regulares de transporte aéreo.

Todo el tráfico aéreo, especialmente su parte comercial, se verifica sobre la base de Convenios Bilaterales o también en virtud de los permisos de operaciones de tipo provisional o limitado por la administración pública Aeronáutica de un país que otorga a las líneas aéreas de otros y que no constituyendo un auténtico instrumento internacional, resuelve de una forma transitoria el transporte aéreo entre ellos.

Al respecto puede observarse que la mayoría de los acuerdos bilaterales sobre funcionamiento de Líneas Aéreas Internacionales Regulares, concluidos después de la segunda Guerra Mundial (1939-1945), se inspiran en el acuerdo Anglo Americano de Bermudas de 1946 que se caracteriza por las recíprocas

concesiones de la denominada " **Quinta Libertad del Aire**", que consiste en el derecho de tomar pasajeros, correo, carga y correo procedente del territorio de otro Estado contratante. Este acuerdo se firmó entre Inglaterra y los Estados Unidos de Norteamérica.

Del análisis de la esencia jurídica de los Convenios Bilaterales, no pueden desconocerse que el aspecto contractual adquiere mayor importancia y relieve, como también su incorporación a las legislaciones internas de los países signatarios.

**CUADRO Nº 8 RESUMEN DE CONVENIOS BILATERALES**

NOMBRE DEL CONVENIO	OBJETIVO	PAISES FIRMANTES	ESTRUCTURA TEMÁTICA
CONVENIO ANGLOSAJÓN DE BERMUDAS  11 de Febrero de 1946	Regular los Servicios Regulares de Transporte Aéreo	Firmado entre Gran Bretaña y los Estados Unidos de Norte América	Primer acuerdo bilateral después de la Segunda Guerra Mundial.  Se ajustarse, en sus aspectos más esenciales, a los lineamientos señalados por la Conferencia de Chicago de 1944, sirvió de esquema básico para muchos acuerdos bilaterales posteriores, inclusive algunos suscritos por países sudamericanos.

**FUENTE:** *Elaboración propia con base en Compendio de Convenios y Tratados Internacionales.*

### 1.4.3. Convenios Multilaterales

Son los relacionados con la vinculación aeronáutica de varios países, perteneciendo a esta categoría la Convención de Varsovia de 1929, el Convenio de Chicago de 1944, el Convenio de Roma de 1952, etc.

A su vez estos convenios se admiten una subdivisión en:

a).- Convenios de Carácter general, total que abarcan a un número generalmente grande de países, con absoluta abstracción de su posición geográfica.

b).- Convenios de carácter regional, que relacionan tan sólo a varios países integrantes de una determinada zona o región como el Tratado firmado el 20 de Diciembre de 1951 entre Dinamarca, Suecia, y Noruega relacionando con la creación, de la Scandinavian Airlines System (SAS).

Luego, los convenios multilaterales pueden dividirse también en:

a).- Convenios que tratan de la generalidad de problemas de aviación y sus lineamientos básicos como la Convención de París de 1919, Convención de Chicago de 1944.

b).- Convenios que se refieren a aspectos parciales o a ciertas instituciones del Derecho Aeronáutico, así como la Convención de Ginebra de 1948, Guadalajara de 1961 , Tokio de 1963 y otros.

#### 1.4.3.1. Convenio Multilateral Generales (Derecho Público)

Cuadro Nº 9 RESUMEN DE CONVENIOS MULTILATERALES DERECHO PÚBLICO

NOMBRE DEL CONVENIO	AÑO DE PUBLICACIÓN	PAISES FIRMANETE	ESTRUCTURA TEMÁTICA
CONVENIO DE PARÍS O DE LA NAVEGACIÓN AEREA	13 de octubre de 1919	Tomaron parte, representantes de 27 Estados	Principios generales, como nacionalidad de las aeronaves; Certificado de navegabilidad y de aptitud; admisión de la navegación aérea sobre un territorio extranjero; reglas que han de observarse a la salida, en ruta y en el aterrizaje.  Transportes prohibidos; Aeronaves de Estado y Comisión Internacional de Navegación

NOMBRE DEL CONVENIO	AÑO DE PUBLICACIÓN	PAISES FIRMANETE	ESTRUCTURA TEMÁTICA
CONVENIO DE MADRID	25 de Octubre de 1926	Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, El Salvador, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.	Legislación aérea internacional.  Datos estadísticos referentes al desarrollo aeronáutico.  Acuerdo comercial aduanero y de transporte iberoamericano para suministros recíproco de materias primas y material aeronáutico
CONVENIO DE LA HABANA	20 de Febrero de 1928	Estados Unidos, Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, república Dominicana, Ecuador, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, El Salvador, Uruguay y Venezuela.	Soberanía sobre el espacio aéreo, Concesión de libertad de paso inofensivo. Clasificación de las aeronaves. Nacionalidad, registro, matrícula y documentos de la aeronave. Certificación del personal de vuelo con validez para los Estados contratantes. Normas sobre la entrada y salida aeronaves. Condiciones en las que se realiza el transporte aéreo internacional.
CONVENIO DE CHICAGO	Desde el 1 al 7 de diciembre de 1944	Asistencia de 52 estados, entre ellos Bolivia	Aviación Civil Internacional.  Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales.  Transporte Aéreo internacional.  Prescripciones Técnicas para la Aviación Civil Internacional.  A partir de este Convenio se crea la OACI (Organismo Internacional de Aviación Civil).

**FUENTE:** *Elaboración propia con base en Compendio de Convenios y Tratados Internacionales.*

1.4.3.2. Convenio Multilateral Particulares (Derecho Privado).

Cuadro Nº 10 CONVENIOS MULTILATERALES DERECHO PRIVADO

NOMBRE DEL CONVENIO Y AÑO DE PUBLICACION	PAISES FIRMANTES	ESTRUCTURA TEMÁTICA
<p>CONVENIO DE VARSOVIA</p> <p>12 de diciembre de 1929</p>	<p>Suscrito por 30 Estados.</p>	<p>Surge debido a la creación de grandes Compañías de aviación y rutas de transporte.</p> <p>Determina la necesidad de uniformizar la legislación y la responsabilidad.</p>
<p>CONVENIO DE ROMA</p> <p>1933</p>	<p>Sólo fue ratificado por cinco países.</p>	<p>Fijación del periodo de vuelo, desde el comienzo a su fin.</p> <p>Responsabilidad a cargo de quien disponga o haga uso de la aeronave.</p>
<p>CONVENIO DE GINEBRA</p> <p>29 de Mayo de 1933</p>		<p>Embargo preventivo de las aeronaves</p>
<p>CONVENIO DE BRUCELAS</p> <p>29 de Septiembre de 1938</p>	<p>16 Estados</p>	<p>Establecer la Obligatoriedad de la asistencia a las aeronaves en peligro, por lo que se refiere a sus pasajeros y tripulación.</p> <p>El deber de asistencia tiene como contrapartida una indemnización por los gastos realizados.</p> <p>Regular la denominada asistencia no existiendo peligro.</p> <p>El convenio no se aplica al salvamento y asistencia en tierra.</p>
<p>CONVENIO DE GINEBRA</p> <p>1948</p>	<p>fue aprobado por la OACI y los países miembros que pertenecen a dicha organización</p>	<p>Reconocimiento Internacional de los derechos sobre aeronaves.</p> <p>Reconocimiento mutuo del derecho de propiedad sobre aeronaves.</p>

NOMBRE DEL CONVENIO Y AÑO DE PUBLICACION	PAISES FIRMANTES	ESTRUCTURA TEMÁTICA
		<p>Hipotecas.</p> <p>Fuente de Derecho Internacional Aéreo que indudablemente repercute en las nuevas legislaciones nacionales sobre la navegación aérea o de aviación civil.</p>
<p>CONVENIO DE ROMA</p> <p>7 de Octubre de 1952</p>	<p>Comité jurídico de la OACI, ratificada por los países miembros de la OACI</p>	<p>Es el convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por las aeronaves a terceros en la superficie.</p>
<p>CONVENIO DE LA HAYA</p> <p>1955</p>	<p>Comité Ejecutivo de la O.A.C.I.</p>	<p>Modifica el convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional de Varsovia de 1929.</p> <p>Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional</p>
<p>CONVENIO DE PARÍS</p> <p>1956.</p>	<p>Comité ejecutivo de CEAC (Comité Ejecutivo de aeronáutica Civil)</p>	<p>Derechos comerciales de Servicios no regulares europeos</p>
<p>CONVENIO DE ROMA</p> <p>25 de Marzo de 1957</p>	<p>Denominado Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea (CEE) entre Bélgica, Alemania Federal, Francia, Italia, Luxemburgo y Países Bajos, a los que se irían añadiendo, Gran Bretaña, Dinamarca, Irlanda, Grecia, Portugal y España, hasta constituir la llamada "Europa de los doce".</p>	<p>Derecho de tráfico, capacidades y tarifas.</p> <p>Limitación y el ruido de los aviones subsónicos.</p> <p>Investigación de accidentes y las medidas de salvamento</p>
<p>CONVENIO DE VIENA</p> <p>18 de Abril de 1961</p>		<p>Facilitar y garantizar el desempeño de las funciones de las misiones diplomáticas en calidad de representantes de los Estados, en base a los principios de la Carta de las Naciones Unidas.</p>

NOMBRE DEL CONVENIO Y AÑO DE PUBLICACION	PAISES FIRMANTES	ESTRUCTURA TEMÁTICA
CONVENIO DE GUADALAJARA 1961		<p>Convenio Complementario del Convenio de Varsovia de 1929.</p> <p>Define las expresiones del "Convenio de Varsovia", "Transportista Contractual" y "Transportista de hecho",</p>
CONVENIO DE TOKIO 14 de septiembre de 1963		<p>Facultades del Comandante de aeronave.</p> <p>Apoderamiento ilícito de una aeronave o Interferencia Ilícita de una Aeronave.</p> <p>Facultades y Obligaciones de los Estados</p>
CONVENIO DE MONTREAL 1966.	Comité Ejecutivo de la O.A.C.I.	<p>Referido a los límites de responsabilidad del Convenio de Varsovia y del protocolo de la Haya.</p> <p>Obligaban a firmar a las compañías de líneas aéreas que como punto de llegada, de salida o de simple escala tocaban en el territorio de los Estados Unidos, condicionando el permiso de tráfico a la firma</p>
CONVENIO DE PARÍS 10 de Julio de 1967	Francia, Irlanda, España, Portugal, Reino Unido, Finlandia y Grecia.	Se establece Procedimientos aplicable para el establecimiento de las tarifas de los servicios aéreos regulares.
CONVENIO DE LA HAYA 16 de diciembre de 1970	Realizada fundamentalmente por el Comité Jurídico de la OACI. cuyo proyecto hubo de ser modificado con frecuencia	<p>El Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves. Proyecto que es modificado con frecuencia.</p> <p>Otra novedad importante de este convenio es el definir "el Periodo de vuelo",</p>
CONVENIO DE GUATEMALA 8 de Marzo de 1971		Modifica el Convenio de Varsovia de 1929
CONVENIO DE MONTREAL 11 de septiembre de 1971	Conferencia diplomática de la OACI	Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.



NOMBRE DEL CONVENIO Y AÑO DE PUBLICACION	PAISES FIRMANTES	ESTRUCTURA TEMÁTICA
		<p>Conjuntamente con los de Tokio de 1963 y La Haya de 1970, mencionados anteriormente forma la trilogía (Luego se añadiría el protocolo de Montreal de 1988) de convenios que tienden a asegurar de una forma preventiva y sorpresiva los atentados contra la navegación aérea internacional.</p> <p>Es en este convenio se determina cuando una avión esta en vuelo.</p>
CONVENIO MONTREAL 1975	DE 30 Estados	Convenio de Montreal se aprueba el convenio de Varsovia de 1929 y los Protocolo de La Haya de 1955 y de Guatemala de 1971.
CONVENIO ESTANBURGO 27 de Enero de 1977	DE Alemania federal, a Australia, Bélgica, Chipre, Dinamarca, de España, Francia, Grecia, Islandia, Italia, Liechtenstein, Noruega, Países Bajos, Portugal, Suecia, Reino Unido, Suiza y Turquía.	Convenio europeo para la represión del terrorismo
CONVENIO MONTREAL 23 de Septiembre de 1978	DE Comité ejecutivo de la OACI	Este Convenio de Montreal modifica el Convenio de Roma de 1952
CONVENIO NUEVA YORK 1979.	DE Comité Ejecutivo de la OACI	<p>Regula la toma de rehenes que afecta a la navegación aérea internacional.</p> <p>Se basa en los propósitos y principios de la carta de las Naciones Unidas y reafirma el derecho de todo individuo, a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona</p>
CONVENIO GINEBRA 24 de Mayo de 1980	DE Este convenio está ratificado por muy pocos Estados, que son parte de la OACI	Regula el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías

<b>NOMBRE DEL CONVENIO Y AÑO DE PUBLICACION</b>	<b>PAISES FIRMANTES</b>	<b>ESTRUCTURA TEMÁTICA</b>
CONVENIO MONTREAL  Febrero de 1988	DE Asamblea de la OACI y comité jurídico	Para proteger los aeropuertos que sirven a la aviación civil internacional.  Sancionar los actos ilícitos de violencia cometidos en aquellos aeropuertos.

**FUENTE:** *Elaboración propia con base en Compendio de Convenios y Tratados Internacionales.*

## 1.5. LOS TRATADOS DE AERONAVEGACIÓN SUSCRITOS POR BOLIVIA

**Cuadro Nº 11 CONVENIOS QUE BOLIVIA SUCRIBIO**

<b>PAIS CON LA QUE SE FIRMO EL CONVENIO</b>	<b>AÑO DE PUBLICACIÓN</b>	<b>OBJETIVO</b>	<b>ESTRUCTURA TEMÁTICA</b>
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA	Celebrado el 29 de septiembre de 1948 y entró en vigencia a partir del 04 de noviembre del mismo año	Derechos de cabotaje en rutas internas para líneas de EE.UU.	<p>“Los derechos y concesiones existentes relacionados con los servicios de transporte aéreo, los mismos que hubieran sido otorgados anteriormente por cualquiera de las partes contratantes a una compañía aérea de la otra parte contratante, continuarán en vigencia de acuerdo a sus condiciones”.</p> <p>En septiembre de 1975, el Lloyd Aéreo Boliviano inició operaciones comerciales a Miami en uso de la reciprocidad real y efectiva, recibiendo la mayor cooperación de las autoridades aeronáuticas norteamericanas. Sin embargo, hasta la fecha no fue posible modificar el Convenio Bilateral de septiembre de 1948.</p>
BRASIL	El 2 de junio de 1951, después de varias reuniones	Concede a líneas aéreas representativas	Este Convenio Bilateral es uno de los más favorables que jamás haya suscrito Bolivia, pues su texto

PAIS CON LA QUE SE FIRMO EL CONVENIO	AÑO DE PUBLICACIÓN	OBJETIVO	ESTRUCTURA TEMÁTICA
	preliminares, fue Celebrado el Convenio Bilateral de Transporte Aéreo Comercial, entre la República de Bolivia y los Estado Unidos del Brasil	de Bolivia, la Quinta Libertad del Aire, en territorio brasileño	<p>contiene no solamente frases líricas propias del lenguaje diplomática, sino que en aspectos tan importantes como las cláusulas de capacidad y el plan de rutas, ambos países se conceden mutuamente las mayores facilidades, como muestra de un efectivo deseo de lograr la interconexión aérea, en beneficio recíproco.</p> <p>Establece que el LAB puede operar comercialmente, con derechos de Tercera y Cuarta Libertades del aire, en Río de Janeiro, Corumbá, Campo Grande, Bauru, Sao Paulo, Guayáramerín, Porto Velho, Manicoré, Manaus, Santarem, Cuiaba y Río Branco</p>
PARAGUAY	Este documento fue celebrado el 10 de abril de 1958	Establecer el tráfico aéreo con base de la tercera y cuarta libertad del Aire entre estas dos naciones	Convenio Bilateral, se refiere a la concesión de derechos recíprocos de ambas partes contratantes, sobre las capacidades permitidas, demanda de tráfico entre ambas naciones
PERÚ	Suscribieron en representación de sus respectivos gobiernos el 14 de julio de 1960,	“Convenio sobre Transportes Aéreos Regulares”. Entre ambos países en base a la segunda libertad del Aire	En el anexo correspondiente al Plan de Rutas, Perú concede a Bolivia derecho de operar en Lima, Arequipa, Cuzco y otros puntos de su territorio. El 28 de marzo de 1961 el Lloyd.
ARGENTINA	Convenio Bilateral de Transporte Aéreo Comercial, documento suscrito el 19 de diciembre de 1966	Establecer rutas aéreas entre estos dos países en base la las libertades del aire	Establecer la conexión internacional de los servicios del LAB y de ZONDA, estas dos empresas podrían establecer acuerdos de orden técnico, relativos a tarifas, horarios
REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA	El Convenio Bilateral de Transporte Aéreo Comercial boliviano-Alemán, fue suscrito	El LAB y Lufthansa debían acordar el Estudio de una	El LAB no se halla en posibilidades de iniciar servicios de transporte de pasajeros a Europa.

PAIS CON LA QUE SE FIRMO EL CONVENIO	AÑO DE PUBLICACIÓN	OBJETIVO	ESTRUCTURA TEMÁTICA
	el 30 de junio de 1968 en la ciudad de Bonn y ratificado seis meses después por las autoridades de ambos países	fórmula adecuada que satisfaga mutuamente sus intereses en la explotación del tráfico aéreo internacional,	<p>El Lloyd Aéreo Boliviano coincide con el criterio expresado por muchas personas y entidades, en sentido de que cuanto más empresas aéreas de prestigio internacional operan en Bolivia, será mejor para los intereses del país.</p> <p>Con este convenio Bilateral se establece capacitar técnicamente a los trabajadores del LAB en Alemania</p>
ESPAÑA.	Convenio Bilateral sobre Transporte Aéreo Regular Hispano-Boliviano, el mismo fue celebrado el 9 de mayo de 1974,	establece que las empresas designadas pueden "hacer escalas en los puntos de la otra parte contratante que se especifique en el plan de Rutas	Se Determina "Política Aérea del Estado Boliviano", que textualmente dice: Los tráficos regionales serán primordialmente atendidos por el transportador boliviano y del país limítrofe, debiéndose, en caso necesario establecer un régimen de protección especial".
URUGUAY	Se suscribe en la capital uruguaya el Convenio Bilateral de Transporte Aéreo Comercial, el 26 de julio de 1975	Establecer Tráfico Aéreo entre estos dos países con transporte de Pasajeros y carga.	Se analizó y discutió entre representantes de Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea (PLUNA) y del Lloyd Aéreo Boliviano, una posible operación de transporte de pasajeros, correo y carga, entre Bolivia y el Uruguay, tomando en cuenta la existencia del instrumento básico que norma y regula esa actividad, como es el Convenio Bilateral.
PANAMÁ.	Entre el 17 y el 19 de mayo de 1976, se firma el Convenio Bilateral de Transporte Aéreo Comercial Boliviano-Panameño	Facilitar el transporte y la comunicación entre estos dos países	La República de Panamá, en acto de solidaridad con Bolivia y con el fin de aliviar los efectos de nuestra injusta situación de enclaustramiento geográfico, abrió sus cielos en la Línea Aéreo Nacional, otorgándole las mayores facilidades.

**FUENTE:** *Elaboración propia con base en Compendio de Convenios y Tratados Internacionales.*

## **CAPITULO II            MARCO TEORICO**

### **2.1    TEORÍA    A    FAVOR    DEL    DERECHO COMPARADO**

Las teorías constituyen formas de pensar o de interpretar determinados hechos de la realidad social.

También es posible comparar teorías y en algunos supuestos, existen teorías contrapuestas, las cuales en muchos supuestos son irreconciliables, lo que debe motivar estudios por parte de los tratadistas.

Las teorías son estudiadas por los jurisconsultos, pero de forma muy reducida por parte de los que recién inician sus estudios en el derecho.

Incluso existen abogados que creen que antes se creó todas las teorías existentes, y que ahora ya no se puede crear ninguna teoría, lo cual es un absurdo o es producto de tener en cuenta el método dogmático, lo que debe ser materia de estudio por parte de los tratadistas.

Para algunos juristas no se debe estudiar las teorías, porque implica no adoptar una posición o teoría propia en el derecho, lo cual es un absurdo y en este sentido es claro que se debe estudiar las teorías existentes, y luego crear derecho, con lo cual se crea una nueva teoría, por ejemplo en la obediencia

debida existen autores que nos hablan a cerca de diferentes teorías, las cuales esperamos que puedan ser consultadas no sólo en el idioma español, sino en otros, por ejemplo en el francés, italiano, portugués, alemán, entre otros tantos.

Cuando estudiamos las teorías podemos referirnos a ellas y posteriormente crear nuevas de las mencionadas, lo cual constituirá un aporte al derecho mundial, ya que pocos autores aplican a la escuela libre del derecho, la cual es muy importante para crear teorías.

Si conocemos lo que es una teoría es claro que se nos hará más fácil el estudio del derecho. Por ello, recomendamos su estudio al igual que recomendamos crear nuevas teorías, no sólo en el derecho, sino también en el derecho extranjero.

Por lo cual, habiendo analizado las teorías es claro que nos encontramos en un nivel de conocimientos más amplio, por ello, podremos conocer y comprender las teorías y doctrinas existentes en el derecho comparado, lo cual incrementará nuestra visión sobre el Derecho en General el derecho aeronáutico en particular.

La primera posición doctrinaria que revisaremos o dicho de otra forma que desarrollaremos es que debe tenerse muy en cuenta el derecho comparado, lo que debe ser materia de estudio por parte de los tratadistas y en ese sentido constituye la oportunidad para dejar constancia que se trata de un tema muy importante en el derecho comparado, lo cual permitirá tener mayores conocimientos de un tema tan importante, como es por cierto el referido.

Los Juristas consideran que el derecho comparado si debe ser materia de estudio, fundamentando su posición en el sentido que se aprovecha experiencia extranjera y nacional, al igual que internacional y esta es la posición mayoritaria por parte de los indicados.

Según esta teoría el Derecho Comparado permite a los juristas tener mayor conocimiento respecto a otras doctrinas y otras regiones que en el ámbito aeronáutico no difiere en gran proporción con la doctrina de Bolivia, por el mismo hecho que la actividad aeronáutica tiene un carácter universal, es más la tendencia de los estudiosos en lo que concierne el **Derecho Aeronáutico** es la de poder uniformar la normativa a nivel mundial, es el objetivo que la OACI, (Organización de Aeronáutica Civil Internacional), está persiguiendo, es el caso de las denominadas LAR, (Reglamento Aeronáutico Latinoamericano), reglamento que pretende uniformar la actividad aeronáutica a nivel Latinoamérica.

Bolivia está en ese camino, donde la autoridad responsable está adecuando lo que se tiene en la actualidad respecto a la reglamentación que regula la actividad aeronáutica en Bolivia tal es el caso de las denominadas RAB (Reglamento Aeronáutico Boliviano), reglamentación que se está adaptando y adecuando a las LAR.

## 2.2 CÓDIGOS AERONÁUTICOS LATINOAMERICANOS

En diferentes países de Latinoamérica, no se cuenta con una ley que regule la actividad aeronáutica, se cuenta con un Código Aeronáutico, más completo y exclusivo que permite el control más eficaz de la actividad aeronáutica en todas sus áreas, era el caso de Bolivia, en fecha 3 de Marzo de 1972, mediante Resolución Suprema N° 161475 se aprueba el Código Aeronáutico, que para esa época cumplía las exigencias mínimas, pero para esta época actual estaba totalmente desfasado, razón por la cual en el 29 de octubre del 2004, se aprueba la Ley N° 2902, Ley de Aeronáutica Civil Boliviana la cual cumplió su misión de regular la actividad aeronáutica.

En la Actualidad la actividad aeronáutica en el mundo ha sufrido una serie de cambios y transformaciones, aviones con mayor complejidad en cuanto a su

modernismo, nuevos desafíos y nuevos retos, retos y desafíos que plantea a los involucrados en dicha actividad el de contar con una normativa clara que permita no descuidar la seguridad que es el aspecto más importante.

Para no descuidar la seguridad en la actividad aeronáutica este desarrollo que el campo aeronáutico se está experimentando, debe estar acompañada de una normativa actualizada constantemente.

Esta es la razón de poder analizar de forma muy puntual la normativa vigente en algunos países vecinos los cuales presentan una actividad aeronáutica más adelante que en nuestro país, al analizar su normativa vigente podremos realizar un criterio comparativo.

### **2.2.1 Código Aeronáutico de Argentina**

Sancionado y Promulgado por Ley N° 17285, el 17 de mayo de 1976., la cual sufre una serie de derogaciones y actualizaciones.

Este código rige la aeronáutica civil en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre.

A los efectos de este código, la aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, excluidas las militares. Sin embargo, las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento, son aplicables también a las aeronaves militares. Cuando en virtud de sus funciones específicas las aeronaves públicas, incluidas las militares, deban apartarse de las normas referentes a circulación aérea, se comunicará dicha circunstancia con la anticipación necesaria a la autoridad aeronáutica, a fin de que sean adoptadas las medidas de seguridad que corresponda.

Si una cuestión no estuviese prevista en este código, se resolverá por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la



actividad aérea; y si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común, teniendo en consideración las circunstancias del caso.

Las normas del libro 1 del Código Penal se aplicarán a las faltas y los delitos previstos en este código, en cuanto sean compatibles.

**CUADRO Nº 12 CONTENIDO DEL CODIGO AERONAUTICO DE ARGENTINA**

<b>TITULOS</b>	<b>TEMA CONCERNIENTE</b>	<b>ARTICULOS</b>
<b>Título I</b>	Generalidades	Arts.1 a 2
<b>Título II</b>	Circulación aérea	Arts.3 a 24
<b>Título III</b>	Infraestructura	Arts.25 a 35
<b>Título IV</b>	Aeronaves	Arts.36 a 75
<b>Título V</b>	Personal aeronáutico	Arts.76 a 90
<b>Título VI</b>	Aeronáutica comercial	Arts.91 a 138
<b>Título VII</b>	Responsabilidad	Arts.139 a 174
<b>Título VIII</b>	Búsqueda, asistencia y salvamento	Arts.175 a 184
<b>Título IX</b>	Investigación de accidentes de aviación	Arts.185 a 190
<b>Título X</b>	Seguros	Arts.191 a 196
<b>Título XI</b>	Ley aplicable, jurisdicción y competencia	Arts.197 a 201
<b>Título XII</b>	Fiscalización y procedimiento	Arts.202 a 207
<b>Título XIII</b>	Faltas y delitos	Arts.208 a 226
<b>Título XIV</b>	Prescripción	Arts.227 a 230
<b>Título XV</b>	Disposiciones finales	Arts.231 a 236

**FUENTE:** *Página virtual, [www.servicios.infoleg.gob.ar](http://www.servicios.infoleg.gob.ar)*

## **2.2.2 Código Aeronáutico de Chile**

Sancionado y Promulgado por Ley Nº 18.916, modificada por la Ley Nº 20477 de 30 de diciembre de 2010.

Este código se aplica a las aeronaves militares sólo en los casos en que, expresamente, se refiera a ellas. A las aeronaves del Fisco destinadas a Carabineros de Chile para el ejercicio de sus funciones propias, sólo les serán aplicables los artículos 52, 53, 57 y 181.

Ninguna aeronave de Estado extranjera podrá volar sobre el territorio nacional ni aterrizar en él, si no ha recibido para ello permiso especial de autoridad competente. Las aeronaves militares extranjeras autorizadas para volar en el espacio aéreo chileno gozarán, mientras se encuentren en Chile, de los privilegios, reconocidos por el derecho internacional.

Las aeronaves civiles y de Estado chilenas, mientras se desplacen en el espacio aéreo no sujeto a la soberanía de ningún Estado, están sometidas a la ley chilena. Están también sometidas a las leyes penales chilenas y a la jurisdicción de los tribunales nacionales, aunque se encuentren en vuelo en espacio aéreo sujeto a la soberanía de un estado extranjero, respecto de los delitos cometidos a bordo de ellas que no hubieren sido juzgados en otro país. Las leyes penales chilenas son aplicables a los delitos cometidos a bordo de aeronaves extranjeras que sobrevuelen espacio aéreo no sometido a la jurisdicción chilena, siempre que la aeronave aterrice en territorio chileno y que tales delitos afecten el interés nacional.

El Artículo 6°.- En lo no previsto en este código ni en los convenios o tratados internacionales aprobados por Chile, se aplicarán las normas del derecho común chileno, los usos y costumbres de la actividad aeronáutica y los principios generales de derecho.

**CUADRO Nº 13 CONTENIDO DEL CODIGO AERONAUTICO DE CHILE**

<b>TITULOS</b>	<b>CONTENIDO</b>	<b>ARTICULOS</b>
<b>TITULO PRELIMINAR</b>	GENENRALIDADES	Arts.1 a 6
<b>TITULO I</b>	De la infraestructura aeronáutica	Arts.7 a 26
<b>TITULO II</b>	De las Aeronaves	Arts.27 a 56

TITULOS	CONTENIDO	ARTICULOS
<b>TITULO III</b>	Del Personal Aeronáutico	Arts.57 a 75
<b>TITULO IV</b>	De la circulación Aérea	Arts.76 a 92
<b>TITULO V</b>	De la aeronáutica no Comercial	Arts.93 a 94
<b>TITULO VI</b>	De la Aeronáutica Comercial	Arts.95 a 98
<b>TITULO VII</b>	Del Explotador	Arts.99 a 100
<b>TITULO VIII</b>	De los contratos aeronáuticos	Arts.101 a 141
<b>TITULO IX</b>	De la responsabilidad Aeronáutica	Arts.142 a 175
<b>TITULO X</b>	De la Búsqueda, Asistencia y salvamento de Aeronaves	Arts.176 a 180
<b>TITULO XI</b>	De la Investigación de accidentes e incidentes de aviación	Arts.181 a 182
<b>TITULO XII</b>	De la Autoridad Aeronáutica y de las infracciones a la ley y reglamentos aeronáuticos	Arts.183 a 189
<b>TITULO XIII</b>	De los delitos contra la seguridad de la aviación Civil	Arts.190 a 203

FUENTE: Pagina virtual de la OACI, [www.OACI.int](http://www.OACI.int)

### 2.2.3 Código Aeronáutico de Colombia

Colombia como país pionero en aviación comercial en el mundo, su primera legislación aeronáutica fue promulgada con la Ley 126 en el año 1919, en 1938 con la Ley 89 de ese año, se promulga la denominada Ley General de Aviación y que le permitió a Colombia la redacción de un Código Aeronáutico, el cual ocupó un sitio muy importante a nivel latinoamericano. Este código se encargó de regular la actividad aeronáutica en Colombia por lo menos las tres décadas siguientes.

En 1971, el código Aeronáutico de Colombia pasó a formar parte del Código de Comercio, que se adoptaba mediante Decreto Ley 410 de 1971.

El actual Código Aeronáutico Colombiano fue aprobado el año 2011 el cual rige toda la actividad Aeronáutica Civil, las cuales quedan sometidas a la inspección, vigilancia y reglamentación del Gobierno.

Esta normativa (Código Aeronáutico Colombiano) regula y controla las aeronaves civiles, de matrícula nacional o extranjera que utilicen espacios sometidos a la soberanía nacional, su tripulación, pasajeros y efectos transportados en ella, así como las aeronaves de matrícula colombiana que se encuentren en espacio no sometido a la soberanía o jurisdicción de otro Estado.

En su Título VIII, se describe de forma puntual los Delitos Aeronáuticos y su Conexidad, la cual, permite sancionar los diferentes ilícitos en el ámbito aeronáutico.

Las aeronaves de Estado solo quedarán sujetas a las disposiciones de este Código Aeronáutico cuando así se disponga expresamente

<b>TITULOS</b>	<b>TEMA CONCERNIENTE</b>	<b>ARTICULOS</b>
<b>Título I</b>	Disposiciones Generales	Arts.1 a 2
<b>Título II</b>	De la Administración de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil UAEACC, u otro Organismo de Control.	Arts.3 a 24
<b>Título III</b>	De la Actividad Aeronáutica en General.	Arts.25 a 35
<b>Título IV</b>	Del Personal Aeronáutico Concepto y Clasificación Convalidación de Licencias y Habilitaciones Foráneas Del Comandante de la Aeronave	Arts.36 a 75
<b>Título V</b>	De la Navegación Aérea.	Arts.76 a 90
<b>Título VI</b>	De la Responsabilidad Aeronáutica.	Arts.91 a 138
<b>Título VII</b>	De los Seguros de Aviación Civil Comercial	Arts.139 a 174
<b>Título VIII</b>	De los Delitos Aeronáuticos y su Conexidad.	Arts.175 a 184

<b>Título IX</b>	Búsqueda, Asistencia y Salvamento.	Arts.185 a 190
<b>Título X</b>	Del Régimen Sancionatorio Concepto y Clases de Infracciones	Arts.191 a 196
<b>Título XI</b>	Seguridad Aérea Campos de Aplicabilidad.	Arts.197 a 201
<b>Título XII</b>	Del Sistema Educativo Formal y No Formal Aeronáutico	Arts.202 a 207
<b>Título XIII</b>	Disposiciones Finales	Arts.208 a 226
<b>Título XIV</b>	Convenios Internacionales de Aviación suscritos por Colombia	Arts.227 a 230
<b>Título XV</b>	Nomenclatura y glosario aeronáutico y Legislación Complementaria	Arts.231 a 236

## 2.2.4 Código Aeronáutico de Ecuador

La Comisión de Legislación y Codificación del Honorable Congreso Nacional de Ecuador en conformidad con lo establecido en el Art. 160 de la Constitución Política de la República, realiza la presente Codificación del Código Aeronáutico, observando las disposiciones de la Constitución Política de la República; y la Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil y del Código Aeronáutico, publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 244 de 5 de abril de 2006.

Se refiere de manera particular la Ley Reformatoria a la Ley de Aviación Civil y del Código Aeronáutico, en la cual, se dispone la sustitución del Art. 14 con el siguiente texto: "El tránsito de aeronaves dentro o a través del territorio ecuatoriano debe efectuarse en las condiciones establecidas por la autoridad aeronáutica"; no se incluyen los Arts. 43 y 44, derogados expresamente, razón por la cual, el Capítulo IV, "Derechos aeroportuarios", del Título II, contendría únicamente al Art. 45, que por sistematización y en razón de que su contexto

se relaciona con la clasificación de la infraestructura de los aeródromos y aeropuertos, se lo reubica como Art. 28.

**CUADRO N° 14 CONTENIDO DEL CODIGO AERONAUTICO DEL ECUADOR**

<b>TITULOS</b>	<b>CONTENIDO</b>	<b>ARTICULOS</b>
<b>TITULO I</b>	De la Aeronáutica Civil	Arts.1 a 22
<b>TITULO II</b>	De la Infraestructura de los Aeródromos y Aeropuertos	Arts.23 a 47
<b>TITULO III</b>	De las Aeronaves	Arts.48 a 66
<b>TITULO IV</b>	Del personal Aeronáutico	Arts.67 a 87
<b>TITULO V</b>	Del explotador	Arts.88 a 89
<b>TITULO VI</b>	De los servicios aéreos	Arts.90 a 106
<b>TITULO VII</b>	De las Actividades conexas	Arts.107 a 108
<b>TITULO VIII</b>	Del otorgamiento de las concesiones y de los permisos de operación	Arts.109 a 135
<b>TITULO IX</b>	De los contratos y obligaciones	Arts.136 a 209
<b>TITULO X</b>	De los privilegios	Arts.210 a 215
<b>TITULO XI</b>	De la responsabilidad	Arts.216 a 245
<b>TITULO XII</b>	De los seguros aéreos	Arts.246 a 249
<b>TITULO XIII</b>	De la prevención e investigación de accidentes	Arts.250 a 259
<b>TITULO XIV</b>	De la búsqueda, asistencia, salvamento y desaparición de aeronaves	Arts.260 a 263
<b>TITULO XV</b>	De las infracciones y sanciones	Arts.264 a 267

## **2.3 EL DERECHO AERONÁUTICO**

La expresión Derecho aeronáutico remite al conjunto de normas jurídicas que regulan la navegación aérea y el establecimiento y uso de sus infraestructuras, sea con fines civiles (comerciales o no) o militares. Dichas normas pueden ser tanto de origen nacional o interno (esto es, adoptadas unilateralmente por cada

Estado), como de origen internacional (esto es, surgidas de acuerdos bilaterales o multilaterales entre varios Estados o de organizaciones constituidas por éstos, como la Organización de Aviación Civil Internacional), siendo este último tipo de normas aeronáuticas muy numerosas y relevantes por el frecuente alcance supranacional de los vuelos.

La navegación aérea puede suscitar relaciones jurídicas de diversa naturaleza o especialidad y, por ello, las normas que las regulan, aunque puedan ser agrupadas e identificadas por su objeto aeronáutico, pertenecen a diversas ramas del Derecho, como el Derecho Administrativo (caso de las normas que regulan o autorizan la apertura de aeródromos, las licencias de vuelo o la imposición de sanciones), el Derecho Internacional Público (caso, por ejemplo, de las normas y organizaciones aeronáuticas derivadas de acuerdos internacionales), el Derecho Mercantil (al que se adscriben, por ejemplo, las normas que regulan el contrato de transporte aéreo), el Derecho Laboral (del que forman parte las normas sobre condiciones de trabajo de las tripulaciones) o el Derecho Penal (del que proceden las normas que determinan y reprueban los delitos aeronáuticos).

Aunque no sean normas jurídicas en sentido estricto y, por ello, no puedan considerarse integradas en el Derecho aeronáutico, muy relevante es la función autorreguladora de las directrices, criterios o reglas adoptados en el seno de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), a los que voluntariamente se someten las numerosas compañías aéreas que forman parte de la misma.

## **2.4 LOS CARACTERES DEL DERECHO AERONÁUTICO**

Los Caracteres del Derecho Aeronáutico, surgen de la importancia que tiene esta disciplina dentro de la actividad aeronáutica, y son cinco:

- La Internacionalidad.
- La Politicidad.
- El Dinamismo.
- La Autonomía.
- La Integridad.

### **2.4.1 La internacionalidad**

Es uno de los caracteres más sobresalientes de esta disciplina, en primer lugar, se debe destacar que una aeronave desarrolla su actividad a través de un medio, en este caso el espacio aéreo, constituyéndose este espacio aéreo en un medio de comunicación para unir en un corto lapso de tiempo a pueblos muy distantes entre sí.

En consecuencia, una aeronave se encuentra capacitada en su actividad específica como es la navegación aérea a sobrevolar en pocas horas el espacio aéreo sometido a la soberanía de varios estados.

Desde ese punto de vista, surge la necesidad de establecer principios de carácter internacional que regulen en primera instancia la navegación y posteriormente los efectos que se produce al realizar dicha actividad lo que genera la obligatoriedad de tener uniformidad en la legislación aeronáutica en el ámbito internacional de lo contrario se establecería una traba para realizar esta actividad en el ámbito internacional.

Por esta razón, se buscó constantemente a través de la suscripción de convenios Bilaterales y Multilaterales uniformizar dicha legislación además la creación de Organismos Internacionales para poder uniformizar dicha legislación y contribuir a la navegación aérea.



## **2.4.2 La Politicidad**

Este carácter político no se basa en la prelación de los criterios políticos sobre los jurídicos ni mucho menos en los aspectos militares de la actividad aeronáutica, ni siquiera en el impacto que la política aérea puede producir en el transporte y la navegación aérea, sino en la incidencia en todo el derecho, marcando situaciones, trayectorias y variaciones que le impriman determinadas direcciones, muy especialmente en lo que se refiere al derecho positivo.

Pero es que en derecho aeronáutico la temática es diferente, la posición de la Administración Pública, como órgano del poder político, es preponderante y supone un gran peso e importancia.

El estado tiene que definir su actividad frente a la soberanía o libertad del espacio aéreo donde se desenvuelve la aeronáutica, a él le corresponde la aceptación o no de los Convenios Internacionales que regulan no solamente materias de Derecho Público Aeronáutico, sino también las que afectan a las relaciones privadas en la navegación y el transporte aéreo.

El reconocimiento de los derechos que corresponde aplicar a las aeronaves, respecto a su nacionalidad, registro, aeronavegabilidad, propiedad, derechos reales, arrendamientos y demás contratos de utilización; la constitución del personal aeronáutico, el marco de sus derechos y obligaciones, el reconocimiento de títulos y licencias, la aceptación del comandante de la aeronave, puede perfectamente tener enfoques distintos, como consecuencia de diferentes posturas políticas.

## **2.4.3 El dinamismo o carácter de movilidad**

El Derecho ha de aplicar nuevas normativas ante fenómenos o actividades que van surgiendo, este elemento dinámico no atento en absoluto a los principios

básicos que todo Derecho debe mantener inalterables y que lo configuran, delimitan y dotan de contenido.

En otro orden de ideas, la adopción que realice un estado sobre una política liberal o restrictiva en el tráfico aéreo internacional, representará enormes repercusiones en el transporte aéreo.

Por otra parte, aparece el dilema de las concesiones administrativas a las Compañías para la introducción de líneas aéreas, entre el sistema de monopolio o de libre concurrencia.

Las tarifas han de ser aprobadas, las condiciones del transporte establecidas, elegido el sistema de responsabilidades adecuado y fijada toda la problemática referente a las consecuencias de esta navegación y de transporte.

Pese a que esta necesidad de reglamentación es común a todo el Derecho, en el aeronáutico la voluntad de las partes aparece bastante limitada por la norma ejercida desde el poder político, que a su vez se encuentra ligado a las relaciones internacionales en materia aeronáutica y a la política aérea internacional que repercute con las actitudes que debe adoptar.

#### **2.4.4 La autonomía**

Se han desarrollado discusiones sobre la autonomía del Derecho Aeronáutico, siendo uno de sus más acérrimos partidarios Ambrossini<sup>4</sup>, cuya teoría sobre la Autonomía, fue la guía para numerosos autores, si bien algunos añaden o sustituyen alguno de los anteriores por la existencia a su juicio, de una cierta independencia de tipo jurisdiccional.

---

<sup>4</sup> Ambrossini, para quien la autonomía se basa en la diferencia de unos caracteres diferenciales en los campos científicos, legislativos y didácticos,

La Autonomía del derecho Aeronáutico no implica la independencia respecto a las demás ramas del derecho, con las cuales mantiene estrechas vinculaciones y a cuyas instituciones les proporciona muchas veces características particulares.

“El Derecho Aeronáutico es autónomo, en cuanto a su funcionamiento independiente frente a la estructura de otras ramas de las ciencias jurídicas, pero nunca en cuanto a los principios generales del derecho.” **JURADO** Rodríguez – 2015 *La Actividad Aeronáutica en Latinoamérica*.

#### **2.4.5 La integridad**

El Derecho Aeronáutico, está integrado por un conjunto de instituciones muchas de las cuales como manifiesta el tratadista Álvaro Bauzá, éstas se encuentra originalmente en otras disciplinas jurídicas las cuales les proporcionan características especiales y novedosas.

Así sucede en materia de control de transporte y sistemas de seguros aéreos, servidumbres aeronáuticos y limitaciones al derecho de propiedad en beneficio de la navegación aérea, sistema de hipoteca, privilegios, embargos, contratos de transportes de pasajeros, equipajes, mercadería, daños causados a pasajeros, equipaje, mercadería transportadas.

Este carácter de integralidad está dado por la conjunción dentro del marco del Derecho Aeronáutico de principios e instituciones de Derecho Público y Privado, de Derecho Internacional, Administrativo, Civil, Mercantil, Laboral, Penal, Financiero, etc., sobre lo cual ha insistido Ambrossini al comentar las particularidades del derecho Aeronáutico, comparándolo con una paleta de un pintor donde se reúnen todos los colores así como en el Derecho Aeronáutico se juntan los principios de todas las ciencias jurídicas.

#### **2.5. Las Fuentes del Derecho Aeronáutico.**

La teoría de las fuentes del derecho y su contenido es una de las importantes diferencias que existen entre el sistema jurídico romano-germánico y el "**common law**".<sup>5</sup>

Por cierto, que en el primero, al que pertenecemos casi todos los países latino americanos, es una de las categorías principales y el conjunto de las mismas no solo se vinculan con las cuestiones propias de la esencia de los principios y las normas de cada derecho, sino también como bases para determinar las soluciones frente a casos concretos de silencio de la ley y de la jerarquía de las mismas fuentes, en esos casos.

Las cuatro fuentes tradicionales del derecho son la ley, la costumbre, la jurisprudencia y la doctrina. Las mismas se presentan también en nuestra materia, si bien no toda la doctrina especializada es uniforme al respecto. Así por ejemplo puede señalarse a (Verschoors, 2006) quien expresa algunas diferencias.

La profesora holandesa señala seis fuentes del Derecho aéreo – como ella lo denomina - siendo las tres primeras las convenciones multilaterales, los acuerdos bilaterales y las leyes nacionales, las cuales, obviamente, pueden ser insertas en la común fuente que es la ley, según se verá más adelante. A estas fuentes agrega los contratos, tanto los celebrados entre Estados y compañías aéreas como entre estas últimas entre sí y por último, los principios generales del derecho internacional.

No comparto este criterio en cuanto a estas tres otras fuentes, porque los contratos, cualesquiera fueren su naturaleza y las partes que los suscriban, forman parte de las relaciones jurídicas que origina la aviación civil y no constituyen una categoría esencial de una rama del Derecho en nuestro

---

<sup>5</sup> **Common law**, El Derecho anglosajón derivado del sistema aplicado en la Inglaterra medieval, es aquel utilizado en gran parte de los territorios que tienen influencia británica.

sistema jurídico. Y en cuanto al derecho internacional, considero que no puede ser una fuente de nuestra materia, porque la misma también presenta instituciones propias del derecho interno de cada país.

#### **2.5.1 La ley.**

La ley es la principal fuente del Derecho Aeronáutico, aunque como derivación lógica de su internacionalidad, el análisis de la misma debe hacerse destacando las leyes de orden interno y las de carácter internacional.

El proceso de codificación aeronáutica interna en los países comenzó al término de la primera guerra mundial de 1914-1918 y se ha mantenido en constante modernización hasta la fecha, con contadas excepciones.

Dos de ellas son, desde luego, los casos de nuestro país y el español, ya que el código aeronáutico argentino y otras leyes complementarias, así como la ley general de navegación aérea española de 1960, se encuentran obsoletos; aunque la española ha visto aminorada su obsolescencia en algunos temas, por la existencia de la legislación comunitaria, de aplicación obligatoria en territorio español. Pero en todo caso, ello no hace sino confirmar la regla indicada: en la actualidad, el panorama legislativo interno de casi todos los Estados, en el ámbito aeronáutico, es adecuado y en general responde a las necesidades propias de la actividad que regula.

A ese desarrollo interno se une el internacional, que en el Derecho aeronáutico es sumamente importante, por una triple razón.

La primera se funda en que las principales instituciones de la materia tienen su marco legal internacional, primeramente por obra del Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos y a partir de 1946, por la tarea del Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional.- Cerca del final del primer Título de esta obra indiqué la nómina de los principales tratados de la materia que otorgan al Derecho aeronáutico un marco jurídico casi integral para sus instituciones, en número que, sin duda, ninguna otra rama del Derecho puede igualar y en el estudio de los respectivos temas a lo largo de esta investigación.

### **2.5.2. Los convenios bilaterales y algunos multilaterales.**

Los Estados han celebrado entre sí a lo largo de muchas décadas, sobre la materia del transporte aéreo y su regulación en su aspecto público; o sea, relacionado con la explotación de los servicios aéreos, tema de particular interés en el ámbito del comercio aéreo internacional.

Por último, la evolución política general ha dado nacimiento a normas de carácter comunitario, como ocurre en Europa y esta es la tercera razón mencionada para sostener la importancia de lo internacional en este tema. La doctrina de ese continente reconoce al derecho comunitario como una de las fuentes internacionales en el campo de nuestra disciplina, destacando que el Tratado de la Unión Europea no es un tratado de adhesión como todos los restantes vinculados con la aeronáutica civil, sino de integración.

“Esto significa que los Estados miembros desde el mismo momento en que empiezan a formar parte de la Unión Europea, ceden una parte alícuota de su soberanía en favor de las Instituciones comunitarias para que sean ellas quien legislen sobre las materias y políticas sectoriales contenidas en el Tratado de la Unión Europea.” **VELOSO, Lozano Alvaro, 2001 - Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil.**

Y esto ocurre, precisamente, con las cuestiones propias del transporte aéreo.

En América Latina, algunas expresiones de carácter regional han generado ciertas normas comunes, como ocurrió en los siguientes casos:

Las Decisiones Nos. 297 y 320 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena o Pacto Andino, del año 1990, que entonces estaba conformado por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, en materia de política del transporte aéreo.

El Acuerdo Multilateral sobre la explotación de servicios aéreos en la Comunidad del Caribe, del 6 de julio de 1996, firmado por 14 Estados de dicha zona;

El Acuerdo de Fortaleza sobre Servicios Aéreos Subregionales, firmado el 17 de diciembre de 1996 por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, de los cuales cuatro de ellos (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay), integran el Mercosur.

Estas manifestaciones legislativas internacionales tuvieron en cada caso y en sus respectivas evoluciones diversas consecuencias, no siempre en la línea de las intenciones que les dieron vida, según analizaré oportunamente en esta investigación.

### **2.5.3. La Costumbre**

Es así como puede recordarse al profesor chileno Eduardo Hamilton<sup>6</sup> como al primer jurista latino americano que tuvo a la costumbre como una fuente importante, en una época en que el Derecho Aeronáutico estaba en pleno proceso de modernización de sus principios básicos y otros autores no le asignaban idéntica valoración.

Para sustentar su criterio, Eduardo Hamilton afirma que la costumbre tuvo, en nuestra materia, un rol de primera línea como derecho no escrito, así como que la misma es en gran parte derecho consuetudinario – recordemos que escribía esto medio siglo atrás – y que, en este aspecto, el Derecho aeronáutico es bien diferente del derecho comercial general. Agregaba que ello surgía en muchos temas importantes, como en los casos de los documentos de transporte, en materia de salvamento y de seguros y en los transportes combinados.

---

<sup>6</sup> **HAMILTON, Eduardo:** Manual de Derecho Aéreo, Editorial Jurídica de Chile, 1960, 565 páginas



Por su parte, Agustín Rodríguez Jurado (RODRIGUEZ JURADO, 1999)<sup>7</sup> asigna a esta fuente de la materia un doble sentido: en tanto desde un punto de vista estricto tiene lugar de fuente originaria, en sentido lato la costumbre es una fuente supletoria o formal. Y Videla Escalada destacó, hace más de 40 años, que la costumbre demostraba con el paso del tiempo su mayor trascendencia en nuestra asignatura, a la que le auguró un destino cada vez más importante con el tiempo.

Son muchos los ejemplos que la evolución histórica del Derecho aeronáutico ofrece, para otorgarle importancia a la costumbre como una de sus fuentes: desde la numerosa adhesión de los Estados al Convenio de Varsovia de 1929.

Como consecuencia de que el mismo acogía las principales disposiciones de las condiciones generales del transporte aprobadas entonces por la IATA, hasta la forma como está evolucionando la configuración y validez de los documentos en el transporte aéreo internacional por la vigencia cotidiana de la electrónica, la costumbre es una de las fuentes más significativas, a lo que desde luego contribuye, sin duda, su expreso acogimiento en la jerarquía normativa en el articulado de normas aéreas de fondo, como las mencionadas poco antes.

#### **2.5.4. La Jurisprudencia. -**

La evolución de la importancia de la jurisprudencia como fuente de la materia es similar a la que tuvo la costumbre, lo que se justifica porque solo en el último medio siglo los principios y normas del Derecho Aeronáutico se han consolidado, tanto en el plano interno de cada país cuanto en el internacional.

---

<sup>7</sup> **RODRÍGUEZ JURADO**, Agustín: Derecho y responsabilidad, Editorial Dunken, 1999, 110 páginas

Basta para demostrar este aserto con solo recorrer, por ejemplo, en nuestro país los archivos de los fallos respectivos para darse cuenta de la casi inexistencia que había de los mismos hacen menos de medio siglo y la gran cantidad que anualmente y en la actualidad son producto de la labor de los tribunales.

En este orden de ideas, es interesante, a título de ejemplo, la evolución que tuvo en la Argentina la jurisprudencia relacionada con la problemática aeroportuaria, a partir de la privatización de las explotaciones de los servicios respectivos.

Sin perjuicio de analizar este aspecto en el título oportuno, puedo señalar ahora que, por ser una cuestión en la que se presenta una clara confluencia del Derecho aeronáutico con el Derecho administrativo.

Hubo ejemplos de sentencias en las que primó este último por sobre ese necesario equilibrio entre ambas materias.

Probablemente porque los magistrados no tenían los suficientes conocimientos específicos del Derecho aeronáutico.

Es verdad que esto poco a poco se va modificando a favor de ese enfoque conjunto, lo que demuestra, por otra parte, el camino de la evolución ascendente de la importancia de esta fuente de nuestra materia.

#### **2.5.5. La doctrina.**

En este breve análisis de las fuentes del Derecho aeronáutico, queda por último recordar a la doctrina. Es, sin duda, de gran significación en nuestra materia y de modo especial en la región latino americana Incluso el código aeronáutico uruguayo la ubica en lugar destacado como fuente, en los casos de lagunas de la ley.

La doctrina se ha manifestado en un doble cauce: en primer lugar, con anticipación al dictado de normas legales y luego, en la dogmática jurídica de estas últimas, o sea en la reconstrucción científica de las mismas, ya con sentido crítico, ya con motivo de su oportuna modernización. Claro está que estas manifestaciones de la doctrina han tenido sus expresiones en forma variada, porque lo han sido a través de las obras de los juristas en libros y trabajos de investigación, de conclusiones aprobadas en reuniones nacionales o internacionales de la materia, de los trabajos de institutos especializados y de las publicaciones periódicas existentes.

Sería, desde luego, imposible realizar aquí siquiera una mera síntesis de las principales manifestaciones doctrinarias del Derecho aeronáutico, no solo por los miles de volúmenes publicados que se deben a la labor personal de los especialistas, sino por la numerosa cantidad de opiniones vertidas, individual y colectivamente.

En reuniones académicas de toda clase dedicadas a la materia. Solo expondré dos ejemplos de los dos cauces referidos poco antes, que se han producido en América Latina a través de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial.

El primero es el Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano, elaborado por dicha Asociación entre 1961 y 1985. Este proyecto fue redactado sucesivamente por la gran mayoría de los juristas especializados de la región en la época, pudiendo considerarse, así como la síntesis doctrinaria regional al respecto. Nunca fue considerado por los organismos gubernamentales, aunque su valor e influencia fueron indirectos, porque cuando los Estados de la región decidieron modernizar sus leyes internas, acudieron al Proyecto a manera de consulta. Es decir, fue un claro ejemplo de una labor doctrinaria que se anticipó al dictado de normas legales que luego han tenido vigencia.

El segundo ejemplo también tuvo lugar cuando se realizó, a través de una importante tarea académica de 93 miembros de la citada entidad, la edición de una obra en la que se analizó, artículo por artículo, el Convenio de Montreal de 1999, sobre el contrato de transporte aéreo y la responsabilidad del transportista. En esa labor se hizo un estudio crítico del tratado, que fue un claro ejemplo de dogmática jurídica y que hasta la fecha es el único efectuado con ese carácter en idioma español.

## **2.6. LAS LIBERTADES DEL AIRE**

Si bien el Convenio de París de 1919 había enfatizando que: “Cada país posee soberanía, completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que se halla encima de su territorio”, sin embargo, luego de proclamar absoluta soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo comenzó a limitarla mediante la libertad de paso inofensivo en tiempo de paz.

Posteriormente, el Convenio de Chicago de 1944 que tiene una importancia económica, política, histórica, y jurídica por cuanto se trataron problemas fundamentales como ser la adopción de formas jurídicas vigentes en materia de aeronavegación comercial a las nuevas situaciones planteadas, como los derechos aerocomerciales en el tráfico internacional y la creación de un organismo que velará por el desarrollo del transporte aéreo internacional y el cumplimiento de las normas que la rijan.

En el convenio de Chicago de 1944, respecto a este tema se derivó en dos acuerdos: a). TRÁNSITO de los servicios aéreos internacionales denominados también las dos libertades del aire y otros; b) TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL o sea de las cinco libertades del aire, que se agregó a los derechos o libertades de carácter exclusivamente técnico, establecidas por el primero, derechos de contenido comercial.

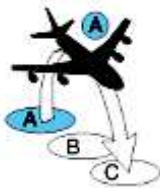



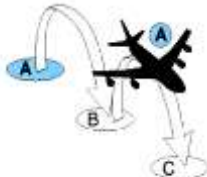


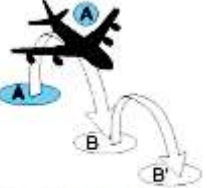
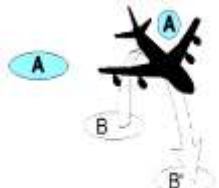
En esta forma quedaron los Estados participantes del convenio de Chicago facultados a otorgar sólo los derechos técnicos 1ra y 2da libertades del aire establecidas en el acuerdo de tránsito aéreo, o también las libertades comerciales 3ra, 4ta y 5ta las que además de las libertades técnicas, fueron determinadas en el Acuerdo de Transporte Aéreo.

**CUADRO Nº 15 LIBERTADES DEL AIRE (Resumen)**

<b>LIBERTADES DEL AIRE</b>	<b>CARACTERISTICAS</b>
PRIMERA LIBERTAD	El Privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar
SEGUNDA LIBERTAD	El privilegio de aterrizar para fines no comerciales.
TERCERA LIBERTAD	El Privilegio de desembarcar pasajeros, material postal y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.
CUARTA LIBERTAD	El Privilegio de tomar pasajeros, material postal y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.
QUINTA LIBERTAD	El Privilegio de tomar pasajeros, material postal y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado participante y el privilegio de desembarcar pasajeros, material postal y carga procedentes de cualquiera de dichos territorios.
SEXTA LIBERTAD	El Privilegio para una empresa de cierto país de transportar pasajeros, carga y correo desde una nación extranjera a otra pasando sobre el territorio del estado al cual pertenece la empresa transportadora, y haciendo escala en él.
SEPTIMA LIBERTAD	El Privilegio de una compañía de cierto Estado derecho para trabajar entre terceros países sin hacer escala en el de la nacionalidad de la aeronave.
OCTAVA LIBERTAD	El Privilegio conferido por un país a las aeronaves del otro de hacer cabotaje aéreo.
NOVENA LIBERTAD	Es el derecho que se acuerda a un Estado para que sus líneas aéreas puedan realizar transporte de cabotaje (interno) en otro Estado.

**FUENTE:** Pagina virtual de la OACI, [www.oaci.int](http://www.oaci.int)

GRÁFICO Nº 1 NUEVE LIBERTADES DEL AIRE

 <p><b>PRIMERA LIBERTAD:</b> Sobre el territorio del extranjero</p>	 <p><b>SEGUNDA LIBERTAD:</b> Escala para fines no comerciales (escala técnica)</p>	 <p><b>TERCERA LIBERTAD:</b> Desembarcar pasajeros, correo y carga embarcados en el Estado al que pertenece la línea aérea.</p>
 <p><b>CUARTA LIBERTAD:</b> Embarcar pasajeros, correo y carga en el Estado al que pertenece la línea aérea.</p>	 <p><b>QUINTA LIBERTAD:</b> Embarcar pasajeros, correo y carga y desembarcar correo en el Estado al que pertenece la línea aérea.</p>	 <p><b>SEXTA LIBERTAD:</b> Embarcar pasajeros, correo y carga en el país y desembarcarlos en otro, a través de la ruta aérea de una línea aérea en el Estado al que pertenece la línea aérea.</p>
 <p><b>SÉPTIMA LIBERTAD:</b> Embarcar pasajeros, correo y carga y desembarcarlos en el Estado al que pertenece la línea aérea.</p>	 <p><b>OCTAVA LIBERTAD:</b> Los aviones de una línea aérea extranjera que operan en el territorio de un país extranjero para llevar pasajeros, correo y carga a un país extranjero.</p>	 <p><b>NOVENA LIBERTAD:</b> Los aviones de una línea aérea extranjera que operan en el territorio de un país extranjero para llevar pasajeros, correo y carga a un país extranjero.</p>

FUENTE: Pagina Virtual de la OACI

## **2.7. DERECHO AERONÁUTICO Y DERECHO PENAL. -**

Se deriva al punto de convergencia entre el Derecho Aeronáutico y el Derecho Penal, en el cual la actividad aérea y últimamente también la aeroportuaria, íntimamente vinculada a aquélla – ha generado la aparición de bienes jurídicos específicos, distintos de los comunes, que deben tener su respectiva protección. Ya la comunidad internacional ha reconocido esta confluencia y fue precisamente la OACI, el organismo especializado que tienen las Naciones Unidas para la aviación internacional, el que siempre elaboró estas normas, con lo cual se ha sustentado de una manera clara e indiscutible la posición que, hace ya varias décadas, sostuve en mi tesis doctoral, a saber: la existencia de “delitos aeronáuticos”.

Estos delitos son aquellos cuya estructura ontológica está dada por el hecho de la aviación, de manera tal que si ésta no existiese, no sería posible comprenderlos y desde hace muchos años se han manifestado, como consecuencia lógica de la actividad aérea, en los ámbitos aeroportuarios.

El fundamento esencial de esta afirmación tiene su origen en el elemento teleológico, que en los casos de estos delitos conforma bienes jurídicos protegidos de naturaleza específica, entre los que pueden citarse la seguridad en sus distintas expresiones (en vuelo, operacional o aeronáutica propiamente dicha).

Los terceros en la superficie, que nada tienen que ver con el hecho técnico de la aviación, pero a quienes esta última puede afectarlos; la seguridad de las naciones; los servicios aeroportuarios; la puntualidad de los servicios de transporte aéreo, etc.

La importancia de los bienes jurídicos protegidos tiene su raíz en la teoría jurídica del delito, estructura doctrinaria que comienza con la célebre expresión del gran Francesco Carrara<sup>8</sup>, quien en su “Programa de Derecho Criminal” afirmó que el delito es un “ente jurídico” y sostuvo que es importante que el mismo sea una violación de la ley promulgada, por cuanto ello dará seguridad a las relaciones humanas.

La posición de Francesco Carrara, había tenido ilustres antecesores en Carmignani, Romagnosi y Feuerbach y si bien durante algún tiempo fue algo ensombrecida por la “escuela positiva” del derecho penal, resurgió y se conformó en una adecuada síntesis a través de los estudios de Ernst von Beling, Max Ernst Mayer y Edmund Mezger, los cuales tuvieron su base en el gran maestro de Pisa, que termina siendo completada por medio de las concepciones dogmáticas de estos últimos, que devienen en la reconstrucción científica del derecho positivo.

Como es sabido, la teoría de Beling sobre el “tipo legal penal” demostró la existencia de los distintos caracteres del delito, estructurados en el tipo legal. Separó los ámbitos de la norma (no matar, no robar, etc.) y del tipo, construyendo sobre este último toda la fenomenología delictual, en base a que se trata de un concepto esencial y exclusivamente descriptivo, logrado por una abstracción de los diferentes tipos de delito del catálogo punitivo.

Mediante esta construcción científica, Beling logró que el tipo legal sirva para clasificar las infracciones, para determinar el concurso de delincuentes y la complicidad, el concepto de tentativa, etc.

---

<sup>8</sup> **CARRARA, Francesco:** “PROGRAMA DE DERECHO CRIMINAL”, 1956, Editorial: Temis



En otras palabras, toda la dogmática penal gira en rededor del tipo, con lo cual ganó en precisión la ciencia penal, ya que dicha dogmática tiene una función muy significativa en cuanto debe otorgar unidad orgánica a todos los preceptos relativos al delito que deambulan en la esfera del Código Penal, y además mejor se resolverán los problemas que origina el quehacer criminoso, al analizarlos con un criterio unificado.

Esta unidad orgánica de la fenomenología del delito es tan necesaria desde el punto de vista científico cuanto desde el práctico. En efecto, respecto del primero hay un imperativo conceptual por cuanto el conocimiento científico es aquel que está ordenado y sistematizado y con relación al segundo, ese imperativo juega en función de un mejor ejercicio de la potestad jurisdiccional, porque una concepción orgánica del delito en todos sus aspectos arrastra la ineludible secuela de una sanción coordinada, previniendo discrepancias en la penalidad y por ende, una justicia arbitraria y desigual.

Fue así que Ernst Ludwig Von Beling , con su teorización sobre el tipo, dio el tercer gran paso en la ruta de la individualización del Derecho Penal dentro de la sistemática jurídica, luego del concepto de Carrara señalado más arriba. El primero se debió a Merkel, cuando corrigió el antiguo concepto de los penalistas que, para individualizar el Derecho Penal, hablaron de una injusticia penal específica, y dijo que solo había una injusticia. El segundo se debe a Karl Ludwig Lorenz Binding, quien consideró la injusticia penal como la infracción de la norma y no de la ley, dentro del concepto unitario de injusticia; es decir, el delincuente infringe la norma y adecúa su conducta a lo descrito en la ley. Por lo tanto, el gran adelanto científico de Ernst Ludwig Von Beling consiste en haber obtenido aquella unidad orgánica de la fenomenología del delito, omitiendo injerencias de índole teórica (filosóficas y científicas) y enraizando todas las cuestiones en el tipo; o sea, tomando como base un concepto técnico-formal.

Esta posición de Ernst Ludwig Von Beling hizo que definiera el delito como “la acción típica, antijurídica, culpable, sometida a una adecuada sanción penal y que llena las condiciones objetivas de penalidad”.

Esto significa que para la existencia de la infracción punible se necesita la reunión de distintos caracteres: acción, tipicidad, antijuricidad, culpabilidad, penalidad y condiciones objetivas de punibilidad. 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.

En este orden de ideas, en tres elementos del delito se justifica su esencia técnico-jurídica: tipicidad, antijuricidad y culpabilidad.

Aquí está la esencia misma del acto delictuoso, porque la acción es su sustrato natural y las condiciones objetivas de penalidad no siempre integran los tipos penales.

Y además, estos tres elementos deben analizarse con el ya citado criterio dogmático, ya que solo puede hablarse de una concepción rigurosamente científica del delito siempre que se lo considere como un ente de pleno contenido jurídico, cuyos elementos puedan estudiarse en forma separada, aunque en síntesis armónica de todos ellos y por cierto, en la base ineludible de su descripción legal.

En esta teoría del delito tiene un lugar relevante el bien jurídico tutelado, siguiendo nuevamente la expresión de Carrara, quien en el prefacio a su "Programa" destacó que "la idea fundamental del derecho criminal está en la tutela jurídica", siguiendo poco más adelante con "el derecho penal debe acudir dondequiera que sea necesario para tutelar el derecho; el derecho penal no puede acudir donde el derecho no es violado o puesto en inminente peligro.

Esto es una confirmación del sentido finalista del derecho penal y en consecuencia, toda correcta sistemática penal tiene una concepción teleológica porque es de gran importancia la indicación del valor que se quiere proteger. Este, entonces, no solo tiene significación desde un punto de vista técnico-formal, sino también respecto a problemas de política criminal o legislativa, para establecer las disposiciones necesarias que protejan efectivamente ciertos bienes jurídicos.

Analizada en breve síntesis la teoría jurídica del delito, corresponde que ahora recuerde los aspectos del Derecho Aeronáutico que me llevan a señalar que en esta cuestión estamos ante una confluencia de ambas ramas del Derecho.

Una abrumadora mayoría de opiniones doctrinarias en América Latina sostiene la autonomía del Derecho Aeronáutico, lo que se ha reforzado, si cabe, por la legislación interna en casi todos los países del mundo, ya que cada uno de ellos posee un código aeronáutico o una ley de aeronáutica civil, completamente separada de otras disposiciones normativas.

Comenzando por el hecho técnico, que presenta unas características de internacionalismo, velocidad y sustentabilidad en la atmósfera que no existían previamente y que le dan a nuestra materia uno de sus caracteres más importantes: la internacionalidad.

Otro elemento peculiar es la existencia de la institución de los terceros en la superficie, es decir quienes en la tierra pueden sufrir determinados daños a pesar de ser ajenos al vuelo que los produce y que plantea numerosas cuestiones aún pendientes de solución integral en el plano mundial. El principio de la soberanía de los estados respecto del espacio aéreo que cubre sus territorios; las definiciones de los “derechos aerocomerciales” o “libertades del aire”; el régimen jurídico del espacio aeronáutico; los elementos característicos del “servicio aeroportuario”, entre otros, son temas que sostienen el carácter autónomo del Derecho Aeronáutico, al que deben unirse otros dos importantes caracteres: la movilidad y la integralidad.

La movilidad es la necesidad de adecuar la ciencia jurídica aeronáutica al hecho técnico que la originó, el cual, como es notorio, tuvo una evolución extraordinaria en las últimas décadas.

Esa adecuación de las normas a los hechos no implica que los principios esenciales de la materia sean variables o cambiantes. Ellos mantendrán su vigencia plenos de contenido, pero el devenir del Derecho Aeronáutico ha demostrado claramente que ha sabido incorporar a su seno nuevos principios y normas, como consecuencia de su misma evolución, siendo ejemplos de ello, en los últimos tiempos, la importante problemática aeroportuaria y la correspondiente a la seguridad.

El carácter de integralidad que posee el Derecho Aeronáutico deriva de que en casi todas sus instituciones coexisten normas de derecho público y de derecho privado, sin que pueda establecerse una frontera clara entre las mismas, lo que trae como consecuencia que todos los problemas que presenta esta rama del Derecho pueden ser solucionados armónicamente dentro de ella misma, de manera orgánica e integral.

Esa integralidad tiene su raíz, por otra parte, en el mismo hecho técnico y es reconocida por la propia legislación específica, ya que en estas últimas no se divide la temática legislada en cuestiones públicas y privadas, sino que su sistemática moderna se asienta en el conjunto de los temas que conforman el “esqueleto institucional” de la materia.

Y esto ocurre incluso en aquellos textos que siguen la “**TEORÍA MONISTA**”<sup>9</sup> de Scialoja, como el Código de la Navegación italiano.

Concluimos entonces que si el bien jurídico tutelado es un elemento sustancial dentro de la teoría del delito y que si la actividad aeronáutica plantea la necesidad de solucionar las cuestiones propias de su esencia, entre las cuales se halla la de proteger ciertos bienes específicos, distintos del resto de las acciones humanas, la síntesis de esa solución pasa por la existencia de los delitos aeronáuticos y su respectiva sistematización.

## **2.8. TEORIA DEL DELITO**

El Delito es una Conducta típica, antijurídica y culpable constitutiva de infracción penal. Eugenio Cuello Calón define el delito como una acción antijurídica, típica, culpable y sancionada con una pena.

Luis RODRÍGUEZ MAN- ZANERA considera que delito es «la acción u omisión que castigan las leyes penales, es la conducta definida por la ley».

---

<sup>9</sup> **TEORÍA MONISTA:** de acuerdo con esta, el derecho interno y el derecho internacional conforman un sistema único: defienden la unidad esencial de los ordenamientos jurídicos. ... Hans Kelsen, en una segunda etapa, defendió esta teoría, y también lo hizo su discípulo Verdross.

Más recientemente, la teoría funcionalista intenta constituir un punto de encuentro entre finalistas y causalistas, destacando en esta línea Claus Roxin en Alemania y Paz de la Cuesta en España, entre otros.

La mayoría de los países de la tradición jurídica de Derecho continental utilizan la teoría finalista del delito.

A partir de los años 90, en Alemania, Italia y España, aunque parece imponerse en la doctrina y jurisprudencia la estructura finalista del concepto de delito, se ha iniciado el abandono del concepto de injusto personal, propio de la teoría finalista, para introducirse paulatinamente las aportaciones político-criminales.

#### **2.8.2.1. Sujetos del delito**

Los Sujetos del delito son las personas en las que recae directamente la consecuencia de la acción delictiva.

Se consideran como indeterminados, cuando la ley no requiere una característica específica para que exista el delito y determinados, cuando se requiere de un señalamiento específico para poder cometer o ser sancionado por la conducta (ser servidor público para poder cometer uno de los delitos cometidos por los servidores públicos o ser menor de dieciocho para poder sufrir el delito de estupro).

**Sujeto activo**, es la persona física que puede cometer un ilícito penal. Una persona jurídica no puede ser sujeto activo de un delito.

**Sujeto pasivo**, es aquella persona que sufre el delito. Se suele dividir en dos, sujeto pasivo impersonal y sujeto pasivo personal.

**Sujeto pasivo impersonal**, la víctima del delito es una persona moral o jurídica. Por ejemplo: el robo a una sociedad anónima.

**Sujeto pasivo personal**, la víctima del delito es una persona física. Por ejemplo: la víctima de homicidio.

Existen otros dos tipos de sujeto pasivo, que van dependiendo conforme se vayan dando las circunstancias del delito. Se dividen en sujeto pasivo de la conducta y sujeto pasivo del delito.

**Sujeto pasivo de la conducta**, es aquella persona que se ve afectada directamente por la acción llevada a cabo por el delincuente (sujeto activo).

**Sujeto pasivo del delito**, es la persona que ve consecuencias de manera indirecta a partir de la acción del sujeto activo.

Un ejemplo de estos dos últimos sería, Una persona que se dirige a comprar unos pasajes para avión para poder viajar con su familia, pero a mitad del trayecto es asaltado. El delincuente lo agrede y le causa varias lesiones. Esta persona que sufre la agresión es el sujeto pasivo de la conducta (en él recae directamente la acción), mientras que su familia es el sujeto pasivo del delito (se ve afectada indirectamente porque el dinero pertenecía a esta).

#### **2.8.2.2. Los Elementos del Delito**

Los elementos del delito son los componentes y características, no independientes, que constituyen el concepto del delito.

#### **2.8.2.3. La Acción**

La conducta humana (acción u omisión) es la base de toda la estructura del delito, por lo que se considera a la acción como núcleo central y el sustrato material del delito. Sin embargo, el concepto de acción engloba igualmente el de omisión, en la cual existe una conducta en la que conscientemente se evita una acción concreta. Constituye el soporte conceptual de la teoría del delito y el eje de la consideración axiológica y natural del hecho punible.

Una de las principales funciones del concepto de acción es servir de límite o filtro para seleccionar previamente las acciones que pueden ser relevantes para el Derecho penal. El concepto de acción ha experimentado una evolución en la que se han entremezclado puntos de vista filosóficos, político-criminales y dogmáticos.

***La acción es la "conducta voluntaria humana, que consiste en un movimiento de su organismo destinado a producir cierto cambio, o la posibilidad, en el exterior del mundo vulnerando una norma prohibitiva."***

El concepto natural de acción es creación de Franz von Liszt y Ernst Von Beling, quienes son los fundadores del sistema clásico del delito. Franz von Liszt define por primera vez el concepto de acción como la producción, reconducible a una voluntad humana, de una modificación en el mundo exterior. En este concepto, para la modificación causal del mundo exterior debía bastar cualquier efecto en el mismo, por mínimo que sea.

Debido a la imposibilidad del concepto señalado de explicar la omisión, Von Liszt fórmula más tarde una segunda descripción, diciendo que "acción es conducta voluntaria hacia el mundo exterior; más exactamente, modificación, es decir, causación o no evitación de una modificación (de un resultado) del mundo exterior mediante una conducta voluntaria."

Correlativamente, Beling sostiene que existe acción si objetivamente alguien "ha emprendido cualquier movimiento o no movimiento", a lo que subjetivamente ha de añadirse la comprobación de que en ese movimiento corporal o en esa falta de movimiento animaba una voluntad.

En resumen, el concepto de Beling consiste en que "la acción debe afirmarse siempre que concurra una conducta humana llevada por la voluntad, con independencia de en qué consista esa acción" (es decir, no considera dentro de su concepto el contenido de la finalidad perseguida mediante la acción -o inacción- comportada).



Toda la vida comunitaria de los seres humanos se estructura sobre la actividad final de éstos. Los miembros de la sociedad pueden actuar conscientes del fin, es decir, proponerse fines, elegir los medios requeridos para su obtención y ponerlos en movimiento con conciencia del fin. Esta actividad final se llama acción.

Cuando el ser humano es corporalmente causal sin que pueda dominar su movimiento a través de un acto de voluntad, sea porque obre como simple masa mecánica (al ser empujado por otra persona, por ejemplo) o porque ejecute movimientos reflejos, su quehacer queda excluido del ámbito de las normas del Derecho penal. La exigencia de la voluntariedad de la conducta humana es un presupuesto esencial del juicio jurídico penal. Voluntariedad es la posibilidad de dominio de la actividad o pasividad corporal humana.

El objeto de las normas penales es la conducta humana, esto es, la actividad o pasividad corporal del hombre sometida a la capacidad de dirección final de la voluntad. Esta conducta puede ser una acción, el ejercicio efectivo de actividad final, o la omisión de una acción, es decir, el no ejercicio de una actividad final posible.

Una acción humana es un ejercicio de actividad final. La finalidad o el carácter final de la acción se basa en que la persona humana, gracias a su saber causal, puede prever, dentro de ciertos límites, las consecuencias posibles de su actividad. Puede proponerse fines diversos y dirigir su actividad, conforme a un plan previamente trazado.

La dirección final de una acción se lleva a cabo en dos etapas:

**La primera**, transcurre totalmente en la esfera del pensamiento. Empieza con la anticipación o proposición del fin que el autor quiere realizar y continúa con la selección de los medios para la consecución del objetivo. El autor determina los factores causales necesarios para el logro del mismo.

De acuerdo con la anticipación mental del fin y la elección de los medios, el actor efectúa su acción en el mundo real. Ejecuta, conforme a su plan, los medios de acción escogidos con anterioridad para obtener la realización del fin.

Puesto que no hay delito sin acción, obviamente cuando no existe acción tampoco hay delito. Invariablemente ocurre así cuando falta una manifestación exterior, o sea, una modificación externa.

No obstante, se prestan a duda aquellos casos en que existe un hecho externo, pero respecto del cual hay una ausencia de voluntad que lo haya dirigido. Para resolverlos se ha establecido, como criterio general, que no hay acción cuando se puede afirmar que la persona involucrada sólo ha tomado parte físicamente en el hecho, pero sin intervención de voluntad consciente en la conducción de dicho proceso causal.

El concepto de fuerza irresistible ya era contemplado en el Derecho Romano y en el Derecho común con el nombre de "*vis physica*"<sup>10</sup> absoluta o ablativa. Puede definirse como una situación en la que el sujeto no tiene la posibilidad de actuar de otra forma.

Es una fuerza externa (proveniente de la naturaleza o de la acción de un tercero) sobre el cuerpo del actor, que hace que éste sea utilizado como un instrumento o como una mera masa mecánica. Por ejemplo: se produce un terremoto y las personas que viven en un edificio pugnan por salir, al llegar a las escaleras, una resbala y cae sobre otra produciéndole la muerte; en este caso el sujeto que resbaló actuó con fuerza física irresistible - el temblor - por lo que no hay acción.

---

<sup>10</sup> **VIS PHYSICA:** Es un término latino que significa "fuerza", utilizada en Derecho como sinónimo de fuerza o *Vis physica*: fuerza o presión física, es decir, sobre la corporalidad del sujeto.

Un caso diferente se da si fue una persona la que produjo la fuerza física irresistible, pues ésta si responde, por ejemplo: si "A" empuja a "B" para que impulse a "C" que se encuentra en el borde de un Avión y, efectivamente "C" cae y muere, "A" responde por la muerte de "C", mientras "B" sólo fue víctima de una fuerza irresistible - empujón - producido por "A".

El concepto de fuerza irresistible también es de gran importancia en el Derecho penal, porque excluye la acción del individuo, ya que quita toda voluntariedad a su conducta. O si queremos ser más preciso, el individuo que se ve afectado por una vis physica, no se da en él una conducta humana.

Por supuesto, si el individuo no ejecuta una acción, puede realizar el hecho típico, antijurídico y penado en el Derecho positivo, pero no podemos, en puridad, hablar de comisión de delito: el actor del "delito" (entendamos ahora como hecho típico, antijurídico y penado), es inimputable.

Así, y repitiendo lo dicho, para poder hablar de delito o falta a la ley penal, debe haber una acción o una omisión, y la vis physica excluye la misma.

No constituyen acción ya que dichos movimientos no son controlados ni producidos por la voluntad de la persona. Como indica el profesor Francisco Muñoz Conde: «El estímulo del mundo exterior es percibido por los centros sensores que lo transmiten, sin intervención de la voluntad, directamente a los centros motores».[cita requerida]

En los Estados de inconsciencia, se excluyen la acción por cuanto no interviene la voluntad del sujeto y ello ocurre tanto en los casos ejecutados durante el sueño normal o anormal (sonambulismo). También se excluye como causa de exclusión de la acción la denominada embriaguez letárgica, donde se produce una total anulación de la conciencia, pero también una paralización del cuerpo. Por último, se ha discutido si cabe incluir la hipnosis en los estados de inconsciencia. Actualmente la psiquiatría ha puesto de manifiesto que los

hipnotizados nunca pierden por completo la consciencia de sus actos. Por tanto, la sugestión hipnótica no puede dar lugar a la exclusión de la voluntad y de la acción; o de la capacidad de acción inherente a la omisión, sino únicamente a una exclusión o atenuación de la imputabilidad o capacidad de culpabilidad, pudiendo aplicarse la eximente completa o incompleta de anomalía o alteración psíquica.

#### **2.8.2.4. La Tipicidad**

Se denomina tipicidad al encuadramiento o adecuación de la conducta humana en un tipo penal. Cuando la ley describe el homicidio diciendo «el que matare a otro [...]», el tipo está constituido por el hecho concreto de matar a otro. La tipicidad nace del principio de legalidad, según el cual, todos los delitos provocados por la acción u omisión voluntaria del sujeto, deben estar necesariamente regulados por la ley.

En el tipo se incluyen todas las características de la acción prohibida que fundamentan positivamente su antijuricidad.

El tipo es una figura que crea el legislador haciendo una valoración de una determinada conducta delictiva. Se puede decir que es una descripción abstracta de la conducta prohibida. Es un instrumento legal, lógicamente necesario y de naturaleza predominantemente descriptiva, que tiene por función la individualización de las conductas humanas penalmente relevantes.

La prueba de la relación de causalidad es un elemento imprescindible en los delitos de resultado para la calificación como típica de la conducta.

- ***Teoría de la equivalencia de condiciones***

La teoría causal más extendida y comúnmente admitida es la teoría de la equivalencia de condiciones, si bien no en su versión tradicional (***conditio sine qua non***)<sup>11</sup>, sino como teoría causal que explica lógicamente por qué a una acción le sigue un resultado en el mundo exterior según las leyes de la naturaleza.

Una vez constatada la existencia de una relación de causalidad, en algunos supuestos será necesario comprobar que, además, la conducta es imputable a su autor. Esta atribución se realiza, según la teoría de la imputación objetiva, con base a criterios normativos limitadores de la causalidad natural. En primer lugar, habría que constatar que la conducta o acción incrementó el riesgo prohibido y, a continuación, que el riesgo creado fue el que se materializó efectivamente en el resultado producido.

- **Teoría de la imputación objetiva**

Ante la crítica doctrinal de la teoría de la causalidad en España y Alemania, se elaboró esta teoría alternativa. Existen tipos penales de cuya causalidad se duda o que, siendo causales, se duda de su tipicidad. El ejemplo más claro de esta crítica son los delitos omisivos. En estos tipos, la no realización de una conducta es lo que se pena, pero no es racionalmente posible atribuir a esa inacción el posible resultado posterior, pues no se sabe qué sucedería si el agente hubiese actuado como se lo pide la norma.

Ante este obstáculo, la doctrina ha elaborado la teoría del riesgo típicamente relevante, para poder atribuir tipicidad a una acción. En primer lugar se analiza si, efectivamente, la conducta realizada despliega un riesgo de entre los tutelados por la norma penal. Así, en caso de un delito comisivo, el análisis de una conducta homicida deberá determinar que, por ejemplo, disparar a otro con

---

<sup>11</sup> **Conditio Sine Qua Non**, expresión en latín que en español significa "sin la cual no". Es una expresión que hace referencia a la condición o acción que es indispensable, imprescindible o esencial para que suceda algo.

un arma de fuego es una conducta que despliega un riesgo, de los contemplados por la norma, que prohíbe el homicidio; es decir, que es idóneo para entrar dentro de la descripción normativa de homicidio. De esta forma, causar la muerte a otro clavándole una aguja en el dedo, provocando así una reacción química inesperada no es un riesgo de los previstos por la norma penal, pues el clavar una aguja a otra persona no es una conducta socialmente vista como suficientemente riesgosa para causar un homicidio (aunque, efectivamente, exista una relación causal).

Por el otro lado, en el supuesto de un delito omisivo, como el de no socorrer a alguien que está en peligro, la conducta de no hacer nada no es causal del posible daño posterior, pero sí despliega un riesgo de los previstos por la norma. Es decir, no hacer nada ante esa situación es justamente aquello que la norma penal busca prevenir. A partir de la constatación de ese riesgo típicamente relevante, se debe comprobar si el resultado (la muerte, las lesiones, etc.) es expresión de ese riesgo y no fruto de otras conductas o eventos ajenos al agente. Este último análisis no se realiza en delitos llamados «de mera actividad» en los que no hace falta un resultado para que haya delito (por ejemplo, el de allanamiento de morada).

Exponentes claros de la teoría de la imputación objetiva son los profesores Claus Roxin o Günther Jakobs, en Alemania, o la profesora Paz de la Cuesta, con su libro *Tipicidad e imputación objetiva* (1995 y 1998).

El resultado es la consecuencia externa y observable derivada de la acción (manifestación de voluntad). Los códigos penales castigan en algunos casos la acción (delitos de simple actividad) y en otros el resultado que se deriva de ésta (delitos de resultado). Pero también puede haber conductas de no hacer o dejar de hacer que traen como consecuencia un resultado y puede ser formal o material.

El dolo ha sido definido por numerosos e importantes autores, entre los que destacan Hernando Grisanti, Francesco Carrara, Manzini y Luis Jiménez de

Asúa, quienes han emitido un concepto completo de lo que se entiende por el dolo.

Según Hernando Grisanti, el dolo es la voluntad consciente, encaminada u orientada a la perpetración de un acto que la ley tipifica como delito.

Según Francesco Carrara, el dolo es la intención más o menos perfecta de hacer un acto que se sabe contrario a la ley.

Manzini define al dolo como la voluntad consciente y no coaccionada de ejecutar u omitir un hecho lesivo o peligroso para un interés legítimo de otro, del cual no se tiene la facultad de disposición conociendo o no que tal hecho está reprimido por la ley.

Luis Jiménez de Asúa dice que el dolo es la producción del resultado típicamente antijurídico con la conciencia de que se está quebrantando el deber, con conocimiento de las circunstancias de hecho y del curso esencial de la relación de causalidad existente entre las manifestaciones humanas y el cambio en el mundo exterior, con la voluntad de realizar la acción u con representación del resultado que se requiere.

En suma, puede decirse que el dolo es conocimiento y voluntad de realizar un delito o una conducta punible. El dolo está integrado entonces por dos elementos: un elemento cognitivo: conocimiento de realizar un delito, y un elemento volitivo: voluntad de realizar un delito o en pocas palabras significa: "El querer de la acción típica".

En las diversas escuelas penales modernas la discusión en relación con el dolo se ha escenificado sobre el alcance que se le da al elemento cognitivo del dolo y la ubicación sistemática del dolo:

Es así como para el causalismo (clásico y neoclásico) -escuela penal alemana que tuvo su auge entre 1870 y 1930 aproximadamente en ese país-, el elemento cognitivo del dolo comprende el conocimiento de los hechos, esto es,

el conocimiento del comportamiento que se está realizando, y el conocimiento de la antijuridicidad del hecho, es decir, el conocimiento de que el comportamiento que se está realizando se encuentra prohibido por el derecho penal.

El dolo en el causalismo es concebido como un elemento o característica de la culpabilidad, categoría en la cual se evalúan la mayor parte de los aspectos subjetivos o psicológicos del hecho punible.

Por el contrario, para el finalismo -escuela penal germana que tuvo su esplendor entre 1945 y 1960 aproximadamente en el país teutón-, el elemento cognitivo del dolo sólo abarca el conocimiento de los hechos, valga decir, el conocimiento del comportamiento que se está realizando. El dolo en el finalismo es ubicado como un elemento de la tipicidad, conformando el denominado tipo subjetivo del delito doloso. El conocimiento de la antijuridicidad, o sea, el conocimiento de que el comportamiento que se realiza está proscrito por el derecho penal, es deslindado del dolo y es concebido como un elemento de la culpabilidad.

**Dolo directo:** Se produce cuando un sujeto se representa en su conciencia el hecho típico, es decir, constitutivo de delito. En el dolo directo el autor tiene el total control mental de querer y saber cuál es la conducta típica que se plantea realizar y la comete, independientemente de que aquella acción dé sus resultados esperados. Ejemplo: "Juan decide matar a Diego por envidia, llega a la puerta de su casa, lo espera, lo ve y le dispara al corazón".

**Dolo de primer grado:** predomina la voluntad de la persona de realizar el hecho punible.

**Dolo de segundo grado:** predomina el elemento conocimiento. el saber lo que se está realizando, combinación de voluntad y conciencia, siempre el dolo va tener el volitivo y cognoscitivo.



**Dolo indirecto:** es aquel que se materializa cuando el sujeto se representa el hecho delictivo, pero no como un fin, sino como un hecho o efecto inevitable o necesario para actuar o desarrollar la conducta típica. Ejemplo: "Roberto quiere dar muerte a Pedro, le pone una bomba en el auto, la bomba explota y producto de ello mueren la señora y los hijos de Pedro". La finalidad no es matar a la familia, pero es necesario.

**Dolo eventual:** cuando el sujeto se representa el resultado delictivo de su acción como posible pero supeditado a la misma y, por tanto, lo incluye y asume en su voluntad. Ejemplo: "Miguel, pretendiendo llegar a tiempo al aeropuerto para coger su avión, decide conducir su automóvil a una velocidad muy alta cuando atraviesa una zona escolar. Es consciente de que, si conduce de esa manera, puede llegar a atropellar a algún ser humano, pero incluye dicha posibilidad en su voluntad porque lo importante, para él, es conseguir embarcar en su avión."

El tipo culposo individualiza una conducta (al igual que el doloso). La conducta no se concibe sin voluntad, y la voluntad no se concibe sin finalidad, la conducta que individualiza el tipo culposo tendrá una finalidad, al igual que la que individualiza el tipo doloso.

Pero el tipo culposo no individualiza la conducta por la finalidad sino porque en la forma en que se obtiene esa finalidad se viola un deber de cuidado.

Imprudencia: Afrontar un riesgo de manera innecesaria pudiendo evitarse (hacer de más).

Negligencia: Implica una falta de actividad que produce daño (no hacer).

Impericia: Se presenta en aquellas actividades que para su desarrollo exigen conocimientos técnicos especiales (no saber hacer).

Inobservancia de reglamentos: Puede implicar dos cosas. O conociendo las normas se vulneran, lo que implica "imprudencia". O, teniendo obligación de conocer los reglamentos, se desconocen y se despliega, entonces, una actividad que implica "negligencia".

- ***Causas de atipicidad***

Las causas de atipicidad se dan en los supuestos en los que concurren unas determinadas circunstancias que suponen la exclusión de la tipicidad de la conducta, negando con ello su inclusión dentro del tipo penal.

La Atipicidad objetiva, se da cuando en los elementos objetivos del tipo uno de ellos no encuadra en la conducta típica o simplemente no se da. Se dice que existe ausencia del tipo cuando en la ley no se encuentra plasmada o regulada alguna prohibición de alguna conducta, acorde al principio de legalidad penal.

Por ejemplo, la blasfemia no está tipificada como delito en la mayoría de los países. Aunque para muchos pueda ser una actitud reprochable, esta no será castigada por la ley o el Estado, ya que no es una conducta recogida y penada en el código penal.

El error de tipo es el aspecto negativo del elemento intelectual del dolo. Es la falla de la conciencia de los elementos del tipo penal, ya sea por error o ignorancia. Es el desconocimiento de las circunstancias objetivas del tipo.

El error de tipo tiene como efecto principal eliminar el dolo. Si el dolo es la voluntad de realizar el tipo objetivo con conocimiento de todos y cada uno de sus elementos, evidentemente el error que recae sobre el conocimiento de alguno de los componentes objetivos, eliminará el dolo en todos los casos.

En efecto, el error de tipo se presenta bajo dos formas: a) Invencible. b) Vencible. En los dos casos se elimina el dolo, pero en el segundo de los

supuestos deja subsistente la imprudencia, siempre y cuando se encuentre incriminado el tipo culposo.

La consecuencia que se prevé para este tipo de error es -al desaparecer el dolo- la atipicidad de la conducta si el error es invencible, y el castigo con la pena del delito culposo, cuando el error es vencible, siempre que esté tipificado, ya que hay un sistema cerrado con relación a los tipos penales culposos. Resulta entonces que si no hay tipo culposo, aunque el error sea vencible, la conducta resultará atípica.

La teoría del error pretende establecer un margen de flexibilidad a la eficacia erga omnes del Derecho, evitando que esta consista en una aplicación del ***summum ius summa iniuria***<sup>12</sup>. Como reconoce en la mayoría de los códigos civiles, el principio de ignorancia de la ley no exime de su cumplimiento. En herencia del Derecho Romano, los ordenamientos jurídicos continentales se rige por el principio *ignorantia vel error iuris non excusat* ("La ignorancia o error de derecho no excusa.").

La primera distinción que se hace al definir el concepto penal de error es la diferencia entre error e ignorancia; ya que el primer concepto hace referencia al conocimiento deformado de la realidad o de su significación social o jurídica, y el segundo es la ausencia total de conocimiento perceptivo o valorativo sobre algo. Aunque se presentan como dos ideas diferentes, que tiene los mismos efectos jurídicos, será indiferenciable que el sujeto menoscabe un bien jurídico por que pareció un error invencible o porque simplemente ignoraba que era un bien jurídico valioso para los demás y protegido por un sistema coercitivo penal.

---

<sup>12</sup> **SUMMUM IUS SUMMA INIURIA**, Es un aforismo latino que se puede traducir por "sumo derecho, suma injusticia", "a mayor justicia, mayor daño" o "suma justicia, suma injusticia", en

En cuanto a la distinción en las clases de error, la doctrina está muy dividida. La doctrina alemana moderna niega la distinción clásica entre error de hecho y de Derecho, y acepta la división que hace Carrara entre error de Derecho penal y error de Derecho no penal (Beling, Liszt). La división actual entre error del tipo, referida a los elementos que forman parte del mismo, que pueden ser fácticos, valorativos e incluso normativos, y el error de prohibición atañe a la valoración de la conducta frente al ordenamiento jurídico en su totalidad, comprendiendo que el error no solo como la significación antijurídica general del hecho, sino como el error sobre la personal legitimación del autor para llevarlo a cabo. Cabe advertir que la frontera para distinguir ambas clases de error no es del todo nítida, por lo que no está exenta de defectos o inconvenientes al analizar los elementos normativos del tipo como ya apunto el profesor Mezguer.

En el error sobre el tipo el sujeto no percibe de forma correcta la realidad de su conducta, ya que conoce algunos de sus elementos pero no todos. En el error de prohibición el sujeto no conoce que lo que está realizando es un hecho ilícito.

Los supuestos psíquicos en caso del error del tipo, donde conoce algunos de los elementos del tipo pero no todos, se pueden clasificar en error vencible e invencible.

En el error de prohibición, el sujeto conoce todos los elementos del tipo penal, sabe lo que está haciendo aunque en algunos casos desconoce que el hecho en si es típico, y en otro sabe que es típico pero cree que no es antijurídico. Le falta la conciencia de antijuricidad o cree que su acción es lícita. Aunque en estos casos se puede atenuar la pena debido a la falta de dolo con conocimiento de la antijuricidad, no se puede prescindir de ella, ya que su conducta negligente, que no ha actuado con el debido deber de cuidado y ha llevado al perjuicio de un bien jurídico permite afirmar la tipicidad. Situación muy diferente del error vencible del tipo en los que ni siquiera se actúa con conocimiento de la peligrosidad de la conducta para un determinado bien, doctrina minoritaria defendida por Hans Welzel.

Las consecuencias derivadas del error del tipo siempre excluyen el dolo, pero no significa que el sujeto activo del delito que ha actuado bajo un error de tipo no incurra en responsabilidad penal. Las consecuencias jurídico penales de su conducta dependerán si el error cometido recae sobre los elementos esenciales o sobre los accidentales.

Los elementos esenciales son aquellos elementos objetivos que caracterizan la conducta típica, y que configuran el "tipo básico".

Error invencible: es aquél que no tenía la posibilidad de evitarse. Cualquier persona en la situación del autor y aún actuando con la máxima diligencia hubiera cometido el mismo error. El autor ni sabía ni tenía la conciencia de que realizaba una conducta típica

Error vencible: es el error que se podía haber evitado si el sujeto activo hubiera actuado observando el cuidado debido. El sujeto no actúa con dolo pero se tiene que comprobar si ha actuado con imprudencia, es decir si ha superado el riesgo permitido infringiendo el deber de cuidado que se exige. El castigo realizado con el error del tipo vencible sólo será posible si está tipificada la comisión imprudente del delito, ya que si ésta no se encuentra positivada en el código penal quedará impune (Principio de Legalidad por el que se rige todo nuestro Ordenamiento Jurídico). Ejemplo: Si A mantiene relaciones sexuales con B, con una niña de 15 años, creyendo que por su desarrollo físico tenía como mínimo 18 años, no está cometiendo un delito doloso de abusos sexuales, ya que desconocía un elemento esencial del tipo. Este error, aunque podría haberlo evitado excluye la responsabilidad penal en todo momento ya que en el código no aparece el delito de abusos sexuales con imprudencia. Un caso especial a tener en cuenta es cuando el sujeto activo incurría en un error vencible, siendo este no solo evitable sino que hubo un desinterés por parte del autor para conocerlo "ceguera sobre los hechos".

El error puede recaer sobre los diferentes elementos típicos, de acuerdo con esto podemos distinguir:

En principio no tiene una especial trascendencia la cualidad del objeto o de la persona sobre la que recae la acción. Es irrelevante que Juan se haga con el collar de Pepa creyendo que su dueña era Luisa, o que mate a Pepe en vez de a Pablo. El error es irrelevante cuando los objetos son homogéneos, es decir de igual naturaleza; aunque no ocurre lo mismo si los objetos son heterogéneos, por ejemplo: Juan quiere matar al pájaro del vecino y mata al vecino, el error causará un concurso de delito que el autor quería realizar, un delito en grado de tentativa y un delito imprudente consumado. A partir de esto podemos distinguir dos supuestos:

El error sobre una persona que goza de una protección especial. En este caso el error es relevante.

El error sobre una persona que está protegida de la misma forma: el error es irrelevante porque en ambos casos concurre el mismo tipo de homicidio, donde lo necesario es que se mate de forma voluntaria a otro.

Las desviaciones esenciales o que no afectan a la producción del resultado pretendido por el autor son irrelevantes. Sin embargo si el resultado se produce de un modo desconectado de la acción del autor, como mucho se le podrá imputar el hecho como tentativa. A la vista de esto puede suceder:

Que la desviación en el proceso causal excluya la posibilidad de imputación objetiva del resultado por la ruptura necesaria de la relación del riesgo con la conducta. Verbigracia, se quiere matar a Juan a causa de un envenenamiento, pero el sujeto pasivo muere días después por una negligencia médica. En este caso aunque se dé el tipo subjetivo del delito doloso de homicidio, falta la realización en el resultado del peligro implícito de la acción lesiva inicial, y la falta de la relación de causalidad del resultado con la acción.

Que la desviación no excluya la imputación objetiva del resultado causado. El error será irrelevante si el riesgo realizado no constituye una clase de riesgo distinta a la abarcada con dolo directo eventual. Pedro dispara contra Juan directo al corazón, la bala finalmente alcanza el pulmón pero le causa de igual forma la muerte. La equivocación no causa un cambio de delito ni de circunstancias, por lo que el error es irrelevante. En cambio el error sí que será relevante cuando este suponga un cambio en la calificación de hecho o en sus circunstancias influyentes al imputar la responsabilidad penal o cuando el riesgo realizado sea de otra clase que el que abarca el dolo. Aquí podemos incluir los casos en los que el hecho se produce por una acción anterior o posterior dolosa. Tu intentas matar a tu amante de un golpe en la cabeza, creyendo que esta sin vida solo le has dejado inconsciente, le entierras, y la autopsia posterior determina que se a muerto por asfixia debido al enterramiento.

Se suele dar en los delitos contra la vida y la integridad física. El sujeto activo, por su mala puntería mata a Carmen en vez de a José. En este caso se considera que hay tentativa de delito doloso en concurso con un delito imprudente consumado:

Un sector doctrinal considera que al ser resultados típicos equivalentes la solución debe ser igual que en el error sobre la persona y aparecería un único delito consumado. Según el profesor Muñoz Conde, esta solución sería injusta cuando además de la tercera persona alcanzada por el disparo, también es dañado la persona a la que pretendía herir, y desde luego no se puede aplicar con resultados heterogéneos.

El sujeto activo cree haber consumado el delito, cuando en verdad ha sido causado por un hecho posterior. ( Un marido celoso atropella a su mujer, con la creencia de que esta ya había muerto la tira al río, siendo que la víctima que estaba inconsciente muere por ahogamiento Aunque en la práctica lo que parece más justo es apreciar un solo delito consumado doloso, el sujeto quería matar a la persona, y ha logrado su objetivo. Lo que le diferencia de la

**aberratio ictus**<sup>13</sup>, es que aquí no se pone en peligro ni se lesiona a otra persona.

El error sobre los elementos agravantes o cualificantes hace que no puedas conocer las circunstancias agravantes o en su caso el tipo cualificado.

El problema legal que suscitan las hipótesis de error sobre circunstancias atenuantes o error sobre la concurrencia de elementos configuradores de un tipo privilegiado aún está sin solventar. Podría resolverse por la vía de las atenuantes de análogo significado y la analogía **in bonan partem**<sup>14</sup>, respectivamente.

Error del tipo permisivo: o el error sobre los presupuestos fácticos de una causa de justificación (como es la legítima defensa putativa), es interpretado por los seguidores de la teoría finalista estricta de la culpabilidad como un error de prohibición. Otro importante sector, del que es partidario Mir Puig, partidarios de la Teoría restringida de la culpabilidad y la teoría de los elementos negativos del tipo, propone aplicar las reglas del error del tipo. Por esta última vía se amplía el ámbito del error relevante penalmente dado el sistema de incriminación específica de la imprudencia.

La creencia errónea debe ser probada por quien la alega (inversión de la carga de la prueba).

La incidencia del error debe medirse acudiendo al caso concreto, de modo que se vean las circunstancias objetivas concurrentes de cada supuesto y en particular las características personales del sujeto activo en la acción.

---

<sup>13</sup> **Aberratio ictus**, (Error en el golpe) es una expresión que designan usualmente una serie de casos, en algunos delitos de resultado, en los que el sujeto dirige efectivamente su conducta contra un determinado objeto, pero no consigue lesionarlo, produciéndose el efecto lesivo en otro objeto.

<sup>14</sup> **In bonan partem**, Principio de reserva legal o un principio para proteger al acusado.



Supone la inexistencia del tipo doloso o del tipo imprudente debido al carácter de imprevisibilidad de la situación típica. El caso fortuito puede suponer también una causa de justificación, cuando supone una exclusión de antijuridicidad por no existir desvalor alguno de la acción la atipicidad es la no adecuación de la conducta al tipo penal, por la cual da lugar a la no existencia del delito, La ausencia de tipo es la carencia del mismo. Significa que en el ordenamiento legal no existe la descripción típica de una conducta determinada.

#### **2.8.2.5. La Antijuridicidad**

La antijuridicidad es aquel desvalor que posee un hecho típico contrario a las normas del Derecho en general (no sólo al ordenamiento penal). Es lo contrario a Derecho, por lo tanto, no basta que la conducta encuadre en el tipo penal, se necesita que esta conducta sea antijurídica, considerando como tal, a toda aquella definida por el ordenamiento, no protegida por causas de justificación.

La antijuridicidad precisamente radica en contrariar lo establecido en la norma jurídica. Para que sea delictuosa, la conducta ha de ser típica, antijurídica y culpable. La antijuridicidad es otro de los elementos estructurales del delito.

Se le puede considerar como un "elemento positivo" del delito, es decir, cuando una conducta es antijurídica, es considerada como delito. Para que la conducta de un ser humano sea delictiva, debe contravenir el Derecho, es decir, ha de ser antijurídica.

Se considera un concepto jurídico que supone la comparación entre el acto realizado y lo establecido por el ordenamiento y que denota como ésta es una conducta contraria a Derecho, "lo que no es Derecho", aunque en realidad la conducta antijurídica no está fuera del Derecho, por cuanto este le asigna una serie de consecuencias jurídicas.

Tradicionalmente, se ha venido distinguiendo entre la antijuridicidad formal, que es aquella que viola lo señalado por la Ley, y la material, cuando se trata de una conducta antisocial.

En realidad, una antijuridicidad material sin la antijuridicidad formal no tiene ninguna relevancia para el Derecho. Por otro lado, la antijuridicidad material sirve de fundamento para la formal, de tal modo que aquella conducta prohibida por la ley debe serlo porque protege un bien jurídico.

**Antijuridicidad formal**, se afirma de un acto que es "formalmente antijurídico" cuando a su condición de típico se une la de ser contrario al ordenamiento sin que esté justificado por la concurrencia de alguna causa de tal naturaleza, como, por ejemplo, legítima defensa.

Por lo tanto, la antijuridicidad formal no es más que la oposición entre un hecho y el ordenamiento jurídico positivo, juicio que se constata en el modo expuesto.

**Antijuridicidad material**, se dice que una acción es "materialmente antijurídica" cuando, habiendo transgredido una norma positiva, condición que exige el principio de legalidad, lesiona o pone en peligro un bien jurídico que el Derecho quiere proteger.

La antijuridicidad propiamente dicha también se produce cuando se vulnera el bien jurídico que se tutela, sea este la vida, la libertad, la integridad física, etc.

**Tipicidad y antijuridicidad**, La antijuridicidad es un juicio negativo de valor que recae sobre un comportamiento humano y que indica que ese comportamiento es contrario a las exigencias del ordenamiento jurídico.

Por el principio de legalidad y de seguridad y certeza jurídicas, solo los comportamientos antijurídicos que son típicos pueden dar lugar a una reacción jurídico penal.

La tipicidad, para un sector de la doctrina, es un indicio de que el comportamiento puede ser antijurídico (*ratio cognoscendi*). En este sentido, el

tipo y la antijuricidad son dos categorías distintas de la teoría del delito. El tipo puede desempeñar una función indiciaria de la antijuricidad, pero no se puede identificar con ella.

Para otro sector, sin embargo, existe una identificación entre tipo y antijuricidad. Es decir, existe una directa relación entre ambas categorías (***ratio essendi***<sup>15</sup>). Se critica esta posición porque conduce a considerar las causas de justificación como elementos negativos del tipo. Se añade que en la cotidianidad es difícil equiparar una conducta atípica (por ej. matar un insecto) con una conducta típica, pero realizada mediando una causa de justificación (matar en defensa propia). Las consecuencias de identificar o diferenciar claramente tipo y antijuricidad se reflejan en la teoría del error (error de tipo y error de prohibición).

Las causas de justificación son situaciones reconocidas por el Derecho en las que la ejecución de un acto típico se encuentra permitida, es decir, suponen normas permisivas que autorizan, bajo ciertos requisitos, la realización de actos generalmente prohibidos.

Son normas específicas que excluyen la antijuricidad de un determinado comportamiento típico que, a priori, podría considerarse antijurídico.

La comprobación del carácter antijurídico de la conducta tiene un carácter negativo, de manera que, una vez identificada la conducta típica, habrá de analizarse su eventual inclusión dentro de las causas de justificación, excluyendo el delito si concurre una de ellas.

Se actúe con el consentimiento del titular del bien jurídico afectado, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

---

<sup>15</sup> ***Ratio essendi***, Expresión presente en el derecho penal referida al concepto de tipicidad en cuanto a su relación con la antijuricidad

- Que se trate de un bien jurídico del que pueda disponer el titular;
- Que el titular del bien tenga la capacidad jurídica para disponer libremente del mismo;
- Que haya consentimiento expreso, tácito o presunto, sin que exista vicio alguno.

Sin embargo, en la doctrina europea (Alemania) existen dudas acerca de la función del consentimiento en el concepto de delito. Aunque tradicionalmente era considerado causa de justificación supralegal más modernamente se distingue entre consentimiento (causa de justificación) y acuerdo de voluntades (causa de exclusión de la tipicidad).

Se presumirá como defensa legítima, salvo prueba en contrario, el hecho de causar daño a quien por cualquier medio trate de penetrar, sin derecho, al hogar del agente, al de su familia, a sus dependencias, o a los de cualquier persona que tenga la obligación de defender, al sitio donde se encuentren bienes propios o ajenos respecto de los que exista la misma obligación; o bien, lo encuentre en alguno de aquellos lugares en circunstancias tales que revelen la probabilidad de una agresión.

Se obre por la necesidad de salvaguardar un bien jurídico propio o ajeno, de un peligro real, actual o inminente, no ocasionado dolosamente por el agente, lesionando otro bien de menor o igual valor que el salvaguardado, siempre que el peligro no sea evitable por otros medios y el agente no tuviere el deber jurídico de afrontarlo.

El ejercicio de un derecho se da cuando se causa algún daño al obrar en forma legítima, siempre y cuando exista la necesidad racional del medio empleado.

El cumplimiento de un deber consiste en causar daño actuando de forma legítima en el cumplimiento de un deber jurídico, siempre que exista la necesidad racional del medio empleado. El cumplimiento de un deber se encuentra derivado del ejercicio de una profesión.

### 2.8.2.6. La Culpabilidad

Bajo la categoría de la culpabilidad, como cuarto elemento del concepto de delito, se agrupan aquellas cuestiones relacionadas con las circunstancias específicas que concurrieron en la persona del autor en el momento de la comisión del hecho ya calificado como típico y antijurídico. Se trata del elemento del delito en el que la persona del autor se relaciona dialécticamente con el detentador del ius puniendi.

Es común definir la culpabilidad como la reprochabilidad de un acto típico y antijurídico, fundada en que su autor, en la situación concreta, lo ejecutó pudiendo haberse conducido de una manera distinta, es decir, conforme a Derecho. Algunos códigos penales, como el de Paraguay de 1998 llegaba a hacer desaparecer el término "culpabilidad" que era sustituido por el de reprochabilidad. Sin embargo, la doctrina española pone de manifiesto como el término reprochabilidad se asocia al reconocimiento de la existencia del libre albedrío, algo imposible de probar en el caso concreto (Gimbernat Ordeig), por lo que desde teorías preventivas de la pena se propugna su sustitución por la idea de motivabilidad o de exigibilidad (*Ma Paz de la Cuesta Aguado - Tipicidad e imputación objetiva - 1996*).

La culpabilidad exige inexcusablemente una valoración del comportamiento humano, y allí donde pueda hacerse un juicio de reproche puede existir una culpabilidad.

El Juicio de reproche, es la valoración que se hace en el individuo que cometió un ilícito y su correspondiente acción. En el juicio de reproche se individualiza la pena, es decir, se vincula al hecho injusto con su autor.

La imputabilidad es la capacidad de conocer lo injusto del actuar, así como de reconocer la posibilidad de actuar de otra manera.

La conciencia de antijuridicidad es la posibilidad de comprender lo injusto del acto concreto.

La exigibilidad de actuar de forma diferente es la posibilidad de autodeterminarse conforme al Derecho en el caso concreto, establece la capacidad de conocer lo injusto o inconveniencia para la sociedad, o simplemente, que esta no es apropiada; así como de reconocer la posibilidad de actuar de otra manera.

Un imputable es capaz de comprender el elemento de reproche que forma parte de todo juicio penal, y por lo tanto, si se le halla culpable, será acreedor de una pena. Si no lo puede comprender, será inimputable, no podrá serle reprochada su conducta y el juez, llegado el caso, podrá someterlo a una medida de seguridad y no a una pena.

Según Joaquín Homs Sanz de la Garza <sup>16</sup>, la enajenación mental es una figura jurídica determinada con importantes relaciones con el trastorno mental transitorio con entidad propia que exige un tratamiento y estudio diferenciado de la Enajenación mental.

Las siguientes patologías quedan encuadradas por la jurisprudencia y por la doctrina (Joaquín Homs Sanz de la Garza, Francisco Javier Álvarez García) bajo la figura jurídica de la Enajenación Mental, dichas patologías son las siguientes: psicosis tales como la esquizofrenia, la paranoia, los trastornos bipolares maniaco-depresivos, determinadas neurosis graves como la histeria o la obsesiva. Además también se tienen en cuenta otras psicopatías y patologías como el alcoholismo degenerativo crónico, drogadicción con menoscabo de la capacidad intelectual, ludopatía, oligofrenia, personalidad delirante y trastornos de la personalidad.

---

<sup>16</sup> **SANZ DE LA GARZA**, Joaquín Homs.: **AVANCES EN MEDICINA LEGAL: INGENIERIA GENETICA, ALTERACIONES PSIQUICAS Y DROGAS**, 1999, Editor: J. Bosch.

No obstante, determinadas enfermedades mentales dan lugar a episodios transitorios, que tras desarrollar su virulencia desaparecen sin ningún rastro aparente. Sin embargo, no es así en los casos de Enajenación Mental, ya que la duración del trastorno es crónica y larga, en consecuencia, en la Enajenación Mental, la prueba de que el sujeto activo sufre una patología mental grave crónica, es fundamental para apreciar la inimputabilidad del sujeto aunque debido precisamente al carácter crónico de su enfermedad mental se exigirá una condena con medidas de seguridad.

Patología caracterizada por manifestaciones psíquicas de entidad patológica que emergen en forma de brotes puntuales causando trastornos de corta duración, quedando el sujeto en situación de inimputabilidad para a continuación remitir y desaparecer completamente.

En el caso del trastorno mental transitorio es fundamental poder apreciar que tales manifestaciones patológicas han sido un brote puntual y de carácter exógeno. Ante estas circunstancias, el Ordenamiento Jurídico aprecia que la enfermedad mental y el trastorno mental transitorio difieren en la duración del trastorno y en las causas que lo provocan, por tanto se consideran típicas del trastorno mental transitorio, aquellas manifestaciones psíquicas de entidad patológica de carácter puntual y exógeno. Ya que el sujeto activo, al no ser un auténtico enajenado, no puede ser sometido a internamiento, y tras probarse la falta de peligrosidad del sujeto, se deberá de omitir las medidas de seguridad.

Dentro del mismo se encuadran aquellos trastornos del control de los impulsos y otras manifestaciones psicológicas que anulan la imputabilidad temporalmente, tales como el trastorno explosivo aislado, trastornos por consumo de drogas y tóxicos, la piromanía, cleptomanía y el juego patológico o ludopatía, como afecciones que inciden en la conciencia hasta el punto de anularla. Se incluyen también aquellos supuestos de hipnosis e inconsciencia por sueño, que producen fenómenos repentinos, y comportan una grave interferencia en la elaboración mental propia del sujeto, para luego desaparecer y no dejar huella. Son todos, supuestos de inimputabilidad.

Aunque el Trastorno Mental Transitorio y la Enajenación Mental están relacionados con otros fenómenos patológicos como el arrebató o la obcecación, y presentan rasgos paralelos, en ningún momento se llega a anular la capacidad de valoración general del sujeto, sino que más bien es una pérdida momentánea del dominio a consecuencia de la ira o sentimientos afectivos. El estado de obcecación o arrebató puede ser producido por múltiples causas, pero nunca con la intensidad suficiente como para ser considerada como un hecho revelador de inimputabilidad. Se consideran atenuantes.

Según la *actio libera in causa*, se puede imputar a quien comete un acto típico y antijurídico en un estado de inconsciencia provocado por alcohol o estupefacientes, en el cual él mismo se introdujo, que en principio le haría irresponsable por falta del requisito de la culpabilidad, pero el análisis de este es llevado al momento en que se causa el estado de ebriedad, momento en el cual el sujeto pudo haber actuado con culpa o dolo. También por medio de esta doctrina se puede llegar a la conclusión de que el sujeto activo del presunto delito carece de responsabilidad, por haber sido introducido en estado de inconsciencia por un tercero que, por error, dolo o violencia, quebrantó o vició su voluntad.

Los detractores de la *actio libera in causa* señalan que no se puede construir un delito (acción típica, antijurídica y culpable) sumando la tipicidad y antijuricidad de una acción no culpable, y la culpabilidad de una acción atípica.

Para que exista culpabilidad es necesario que el sujeto tenga conciencia y conocimiento de la antijuricidad del hecho; basta con que el autor tenga motivos suficientes para saber que el hecho cometido está jurídicamente prohibido y es contrario a las normas más elementales que rigen la convivencia.

El error de prohibición puede ser directo, cuando el sujeto desconocía la existencia de la norma que prohíbe la conducta (una embarazada aborta



creyendo que en el país en el cual se encuentra el aborto es legal, ya que en su país lo es) o indirecto, cuando el sujeto sabe que existe una norma jurídica que prohíbe la realización de la conducta, pero el sujeto cree erróneamente que en su caso concreto concurre una causa de justificación. Algunos supuestos de legítima defensa putativa podrían tratarse también como error de prohibición indirecto. (Cree que se trata de una agresión ilegítima, por lo que responde creyendo que actúa en legítima defensa matando al agresor, pero en realidad se trataba de una broma).

El juicio de exigibilidad se realiza mediante la comparación de las características personales o circunstanciales del destinatario de la norma y de un modelo idealizado construido mediante la generalización.<sup>6</sup> Cuando de esta comparación se deduzca que al sujeto no le era exigible actuar conforme al mandato normativo, su conducta típica y antijurídica no merecerá reproche penal, y como consecuencia, no se podrá afirmar la existencia de un delito por ausencia de culpabilidad.

La mayoría de la doctrina configura dentro de la categoría de la culpabilidad, la exigibilidad de otra conducta en sentido negativo, como "causas de no exigibilidad". Ahora bien, recientemente se propugna desde una perspectiva dialéctica y democrática de la culpabilidad, en España, la consideración de la exigibilidad entendida como posibilidad de reclamar e imponer por parte del ***ius puniendi***<sup>17</sup> un comportamiento acorde con la norma jurídico-penal como el auténtico fundamento material de la culpabilidad. Cuando por razones excepcionales ajenas a su persona el sujeto destinatario de la norma no pudiera adecuar su comportamiento al mandato normativo, surgirían las causas de disculpa o exculpación basadas en la inexigibilidad de otra conducta.

---

<sup>17</sup> ***Jus puniendi***, Es una expresión latina utilizada para referirse a la facultad sancionadora del Estado. Se traduce literalmente como derecho a penar o derecho a sancionar. La expresión se utiliza siempre en referencia al Estado frente a los ciudadanos.

Como causa de inexigibilidad se suelen enumerar el miedo insuperable o el estado de necesidad disculpante (aquel en el que el mal causado es igual que el que se trata de evitar o aquel en el que no se puede determinar cuál de los dos males es mayor). También, aunque escasamente admitido por la jurisprudencia, se incluyen como supuestos de no exigibilidad el hurto o el robo famélico.

Los diversos códigos penales admiten estos supuestos con diversos enunciados, pero si el juicio de exigibilidad es un juicio que debe realizar el juez podrían surgir otros supuestos, distintos a los tradicionalmente reconocidos que deberían admitirse como causa de exculpación, aunque la mayoría podría ser considerada como supuestos de estado de necesidad.

## **CAPITULO III                      MARCO JURIDICO**

### **3.1 PRINCIPIOS GENERALES DE LA LEGISLACIÓN AERONÁUTICA**

- Los Estados tienen soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo que cubre su territorio.
- Los derechos del propietario del suelo deben ceder en beneficio de la circulación aérea - Facultad de establecer normas de restricción al dominio privado en beneficio de la circulación aérea.
- La aeronave no debe permanecer inactiva, bajo dos criterios básicos, El Criterio económico y el criterio de Materializar los motivos de interés general-
- El viaje siempre debe realizarse. Criterio económico: obtener recursos necesarios.

- La responsabilidad contractual y extracontractual derivada de los hechos y actos vinculados con la actividad aeronáutica es limitada. Pone en acto la autonomía de esta rama del derecho. Va en contra del principio de reparación integral del daño producido

### **3.2. LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA**

- La Nueva Constitución Política del Estado, representa un pacto de convivencia entre todos los bolivianos y es un proyecto de sociedad y Estado para las próximas generaciones.
- Es el fruto de un arduo proceso, que comenzó con su aprobación por la Asamblea Constituyente en grande y en detalle, el 9 de diciembre de 2007, en la ciudad de Oruro, por 164 constituyentes de 10 fuerzas políticas.
- Luego, mediante un acuerdo nacional con diversos actores sociales y políticos, la Nueva Constitución Política del Estado tuvo algunas modificaciones, que fueron compatibilizadas, consensuadas y finalmente aprobadas por 2/3 de votos de todas las fuerzas políticas del Congreso Nacional, el 21 de Octubre de 2008.
- El artículo 98 de la de la Nueva Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia establece que las universidades públicas, en el marco de sus estatutos, establecerán los mecanismos de participación social de carácter consultivo de coordinación y asesoramiento.
- El Artículo 251, de la Nueva Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, establece que la policía Boliviana, como fuerza pública, tiene la misión específica de la defensa de la sociedad y conservación del orden público y el cumplimiento de las leyes en todo el territorio boliviano. Ejercerá la función policial de manera integral, indivisible y bajo mando único, en conformidad con la ley Orgánica de la policía Boliviana y demás Leyes del estado.

- El artículo 298 de la Nueva Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia establece que son competencias privativas del nivel central del Estado la el control del espacio y tránsito aéreo, en todo el territorio nacional, construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos internacionales y de trafico interdepartamental.

### **3.3. LEY GENERAL DE TRANSPORTE N° 165**

La presente Ley tiene por objeto establecer los lineamientos normativos generales técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte, considerado como un Sistema de Transporte integral – STI, en sus modalidades aérea, terrestre, ferroviaria y acuática (marítima, fluvial y lacustre) que regirán en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia a fin de contribuir al vivir bien.

El Sistema de Transporte Integral – STI, en todo el Estado Plurinacional de Bolivia, se rige por la Constitución Política del Estado, los Tratados, Convenios e Instrumentos Internacionales, la Ley Marco de Autonomías y Descentralización, la presente Ley, normas sectoriales y otras normas específicas del ordenamiento jurídico del Estado Plurinacional.

La Ley General de Transporte N° 165 promulgada el 16 de agosto del 2011, contempla definir ciertos parámetros respecto a la actividad aeronáutica a partir del Artículo 134 al Artículo 186.

En el titulo VI respecto a las Modalidades de Transporte, en su capítulo primero s e refiere al TRANSPORTE AEREO.

El Artículo 140, establece que la seguridad de la aviación civil, consiste en la combinación de recursos humanos, recursos materiales y medidas técnicas para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita de acuerdo a normas nacionales e internacionales, reglamentadas en la ley

sectorial correspondiente. Está a cargo y bajo la responsabilidad del Ministerios de Defensa

El Artículo 141, Establece que la seguridad y defensa del estado es competencia del nivel central del estado. La seguridad de la aviación civil es parte de la seguridad y defensa del estado. La seguridad de la aviación civil consiste en la aplicación de medidas técnicas complementarias para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, de acuerdo a normas nacionales e internacionales, reglamentadas en la ley sectorial correspondiente.

El Artículo 142, establece que El transporte aéreo en determinadas zonas del territorio podrá ser restringido por el nivel central del estado, Atendiendo razones de defensa, seguridad, interés público o seguridad de vuelo.

### **3.4. LA LEY Nº 2902 DE AERONÁUTICA DE AERONÁUTICA CIVIL**

La Aeronáutica Civil del Estado Plurinacional de Bolivia se rige por la Constitución Política del Estado, por los Tratados e Instrumentos Internacionales suscritos, adheridos y ratificados por Bolivia, la presente Ley, sus Reglamentos y Anexos, la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, la Ley del Sistema de Regulación Sectorial y demás normas complementarias; constituyendo de prioridad nacional su desarrollo.

La República de Bolivia ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio, de acuerdo con los principios del Derecho Internacional y con los Tratados vigentes.

Las Políticas de Estado en materia aeronáutica, serán dictadas por el Poder Ejecutivo a través de sus organismos pertinentes, cuando sean necesarias o convenientes y de conformidad a la presente Ley.

Si se presentase una situación no prevista en esta Ley, se resolverá por los principios generales del Derecho Aeronáutico, por los usos y costumbres de la actividad aérea y, si todavía la solución proporcionada fuese considerada dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común y por los principios del Derecho Administrativo que rigen la materia, teniendo en consideración las circunstancias del caso.

Las normas del Libro Primero del Código Penal Boliviano, se aplicarán a los delitos previstos en esta Ley en cuanto sean compatibles.

Las actividades aeronáuticas civiles y comerciales, serán ejercidas prioritariamente por el sector privado y deberán sujetarse a los recaudos fijados en la presente Ley y su Reglamento. De igual manera el Estado podrá realizar actividades aeronáuticas civiles y comerciales, previa autorización y cumplimiento de los requisitos establecidos.

### **3.5. LEY 521 DE SEGURIDAD Y DEFENSA DEL ESPACIO AEREO.**

Ley sancionada por la asamblea legislativa plurinacional de Bolivia en fecha 22 de abril del 2014, la cual tiene por objeto establecer y regular, medidas, acciones y procedimientos, para el control y vigilancia y defensa del espacio aéreo del Estado plurinacional de Bolivia en ejercicio de su soberanía.

Esta ley se aplica a todos los objetos y aeronaves civiles nacionales y/o extranjeras que se encuentran operando en territorio y espacio aéreo del Estado Plurinacional de Bolivia, además presenta la finalidad de prevenir la seguridad y ejercer la soberanía y defensa del espacio aéreo, estableciendo los

procedimientos de interceptación de aeronaves civiles y el empleo de la fuerza contra aeronaves declaradas infractoras, ilícitas u hostiles.

### ***Las Aeronaves Infractoras***

Son aquellas aeronaves que por su conducta voluntaria o involuntaria, modifican su plan de vuelo original sin notificar al control de tránsito aéreo; vulneran o no cumplen las reglamentaciones aeronáuticas; o incumplen órdenes y disposiciones de los controladores aéreos. Éstas pueden ser obligadas a aterrizar mediante órdenes o interceptación, de acuerdo a procedimientos establecidos en la reglamentación aeronáutica correspondiente.

### ***Aeronaves Ilícitas.***

Son aquellas aeronaves que en tierra o en vuelo, realizan actividades con propósitos incompatibles a las normas de aviación civil internacional; violación del espacio aéreo o actividad delincuencial. Estas aeronaves podrán ser obligadas a aterrizar mediante órdenes o interceptación con el fin de llevarse a cabo los procesos judiciales correspondientes. Las aeronaves infractoras, podrán ser declaradas ilícitas cuando se nieguen a cumplir órdenes y disposiciones reglamentarias.

### ***Las aeronaves Hostiles***

Son aquellas aeronaves que muestran evidentes acciones de agresión, amenaza o intento de fuga. Asimismo, aquellas aeronaves que siendo declaradas ilícitas se nieguen aterrizar o a cumplir órdenes o disposiciones.

Todo vuelo dentro el espacio aéreo nacional de cualquier aeronave hostil, será interpretado como una amenaza a la Seguridad Estatal y una vulneración a la seguridad y soberanía del Estado Plurinacional de Bolivia.

A partir de esta Ley, se crea el Comando de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo, el cual establecerá los procedimientos operativos del sistema integral de seguridad y defensa aérea nacional y del sistema de vigilancia y control del espacio aéreo; para la detección, identificación e interceptación de aeronaves, así como para declarar a una aeronave infractora, ilícita u hostil, con la correspondiente aplicación de acciones preventivas, disuasivas, coercitivas y/o reactivas sobre éstas.

El Ministro de Defensa designará, previa comunicación oficial ante la Presidencia del Estado Plurinacional de Bolivia, al Comandante de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo de una terna propuesta por el Comando General de la Fuerza Aérea, que recaerá en un Oficial de rango superior.

El Comandante de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo, se constituye en la máxima autoridad decisoria que autoriza el uso de la fuerza o represión de aeronaves declaradas hostiles, una vez verificados y cumplidos los procedimientos que dan legalidad a la decisión.

Este Consejo estará integrado por:

1. Fuerza Aérea Boliviana-FAB.
2. Dirección General de Seguridad Nacional Aeroportuaria- DIGESNA.
3. Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea AASANA.
4. Dirección General de Aeronáutica Civil-DGAC.
5. Y otros que sean considerados necesarios.

El Comando de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo, estará a la cabeza del Consejo de Coordinación Técnica-Operativa.

Este Consejo coadyuvará en la elaboración de la reglamentación y propondrá los procedimientos operativos de la presente Ley.

Los procedimientos de interceptación de una aeronave civil, se ejecutarán con el propósito de identificarla, brindarle ayuda, obligarla a retornar a su ruta u



obligarla a aterrizar, según corresponda, de acuerdo a procedimientos establecidos en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana correspondiente.

El Estado Plurinacional de Bolivia reconoce como legítima defensa, las acciones preventivas, disuasivas, coercitivas y reactivas, aplicadas a las aeronaves civiles infractoras, ilícitas u hostiles, según corresponda de acuerdo a los niveles de uso de la fuerza.

Agotadas las medidas y acciones preventivas, disuasivas y coercitivas sobre aeronaves declaradas hostiles, previa advertencia, éstas quedan sujetas a las medidas y acciones reactivas consistentes en el empleo de la fuerza, mediante la agresión física o represión contra la aeronave, cuyo resultado puede manifestarse en daños, derribo o destrucción de la aeronave, como derecho a la legítima defensa del Estado, de acuerdo a procedimientos establecidos por el Comando de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo, cuando así corresponda como último recurso de defensa.

El Estado Plurinacional de Bolivia, a través de la Fuerza Aérea Boliviana-FAB y la ministración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación y Aérea-AASANA, contará con radares necesarios y suficientes para la detección, identificación e interceptación de aeronaves; y con sistemas de comunicación.

El presupuesto para la sostenibilidad que demanden las operaciones del Comando de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo, será cubierto a través de recursos que genere la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea-AASANA, la Dirección General de Aeronáutica Civil-DGAC y de los presupuestos del Ministerio de Defensa y del Ministerio de Gobierno, así como de convenios interinstitucionales y otras fuentes de financiamiento, de acuerdo a reglamento.

Las aeronaves civiles que sean sorprendidas en actividades de narcotráfico, serán incautadas directamente a favor de las Fuerzas Armadas; de la misma manera las que fueran detenidas y se establezca su vinculación con el

narcotráfico, determinado por autoridad competente, previos procesos legales; se exceptúan de la incautación, las aeronaves que desarrollan sus actividades en líneas aéreas comerciales, que en caso de ser usadas para actividades ilícitas de narcotráfico, serán los representantes legales de éstas, quienes se sometan a procesos judiciales correspondientes.

### **3.5 EL REGLAMENTO AERONÁUTICO BOLIVIANO (R.A.B.)**

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (AOCI), firmado en Chicago en 1947 y ratificado por Bolivia mediante Ley No 1759 de fecha 20 de febrero de 1997, señala en su artículo 37 que: Cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en sus reglamentaciones, normas, procedimientos y Organización relativos aeronaves, personal, aerovías, servicios auxiliares y en todas las áreas en que tal uniformidad mejore y facilite la navegación aérea.

Bolivia es miembro permanente de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por lo que sus disposiciones deben ser implementadas dentro la normatividad nacional; tomando además debida cuenta del Proyecto. OACI BOL/01/901, sobre desarrollo de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional, firmado entre la República de Bolivia y la OACI, que señala la necesidad de establecer una nueva reglamentación en la Materia Aeronáutica.

La Ley No 1788 de Organización del Poder Ejecutivo- LOPE de fecha 16 de septiembre de 1997, señala como atribuciones del señor Ministro de desarrollo Económico: formular, Normas y ejecutar las políticas en el sector de aeronáutica civil y dictar las normas en el ámbito de su competencia; atribuciones que acordes al Decreto Supremo No 11185 de 16 de noviembre de 1973 – Código Aeronáutico Boliviano y Decreto Supremo No 24 718 de fecha 22 de julio de 1997, corresponden en su ejecución al Viceministro de

Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Es con este respaldo Jurídico-Legal, el Ministro de Desarrollo Económico, en uso de las atribuciones conferidas por ley aprueba los Reglamentos Aeronáuticos Bolivianos (RAB) en su versión 2002 y en sus dos Volúmenes de acuerdo al siguiente detalle.

### **3.6. REGLAMENTO AERONÁUTICO LATINOAMERICANO (L.A.R.)**

Los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos son las normas comunes adoptadas por el SRVSOP como resultado de la armonización de los reglamentos aeronáuticos nacionales o regionales en uso por distintos Estados y organizaciones.

El SRVSOP realiza certificaciones multinacionales a organizaciones de mantenimiento, centros de instrucción y centros médicos aeronáuticos, lo que permite el reconocimiento mutuo de certificaciones entre los Estados que han firmado los respectivos Acuerdos de cooperación técnica multinacional.

El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) es una organización regional para la vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) establecida en 1998 mediante la firma de un memorando de entendimiento entre la OACI y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que inició sus operaciones en el año 2002 con la finalidad de:

- Promover, de acuerdo con la OACI, la adopción de reglamentos y procedimientos armonizados por sus Estados miembros;

- Propiciar la adopción de acuerdos cooperativos entre los Estados miembros para el reconocimiento común de organizaciones de mantenimiento y de instrucción aprobadas;
- Desarrollar y llevar a cabo seminarios y actividades de capacitación para el personal directivo y técnico de los Estados miembros;
- Recomendar las medidas necesarias para que los Estados miembros superen los problemas identificados por el USOAP;
- Proporcionar asesoramiento a los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en materia de vigilancia de la seguridad operacional;
- Incrementar los niveles de seguridad operacional en la región con los medios a su alcance.

La DGAC a partir de agosto de 2011, en la que inician con una serie de actividades de charlas y seminarios con el propósito de armonizar la normativa local con la dictada por el Reglamento Aeronáutico Latinoamericano (LAR) bajo el Proyecto RLA/99/901 “Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional – SRVSOP”.

## **CAPITULO IV MARCO PRÁCTICO**

### **(DEMOSTRACIÓN DE LA HIPÓTESIS)**

#### **4.1 DIAGNÓSTICO DE LA LEY N° 2902 (LEY DE AERONÁUTICA CIVIL BOLIVIANA), VIGENTE EN BOLIVIA, A PARTIR DE SU CAPITULO “DELITOS AERONÁUTICOS”.**

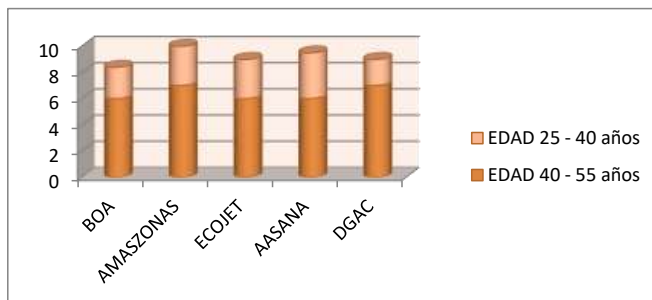
Con el fin de evaluar la Eficacia, pertinencia y aplicabilidad de la Ley N° 2902 (Ley de Aeronáutica) en relación con la actividad aeronáutica comercial boliviana, se presentan a continuación el análisis y explicación de las

encuestas y entrevistas que se realizaron en La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, al personal que trabaja en el área aeronáutica, más propiamente en las operadoras comerciales BOA, AMASZONAS, ECOJET, AASANA y la DGAC y otras que tienen relación con las mismas.

A continuación, se presentan los datos sociodemográficos de 42 encuestados (para este estudio) y que son parte del personal que trabaja en los operadores o empresas comerciales BOA, AMASZONAS, ECOJET, AASANA y la DGAC.

#### GRÁFICO Nº 1 EDAD POR EMPRESA

*Relación de las edades de los trabajadores de las empresas vinculadas en la actividad aeronáutica.*



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

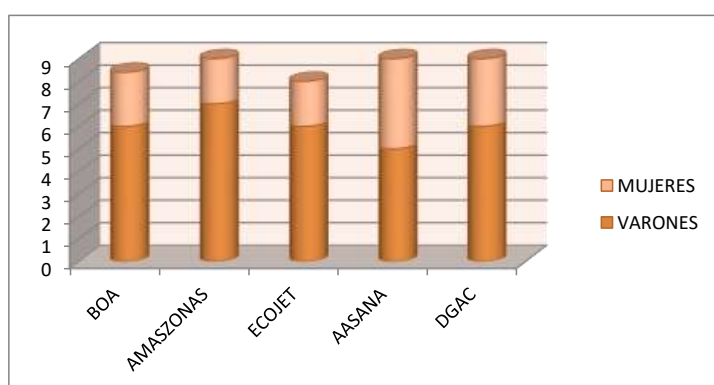
En este primer cruce de datos es posible inferir que una mayoría de los encuestados 42.2 %, entre técnicos y administrativos provenientes de empresas e instituciones que trabajan en la actividad aeronáutica son relativamente jóvenes con una edad promedio entre 25 a 40 años, mientras que el restante 47,2% tiene una edad comprendida entre los 40 a 55 años.

En ambos casos, el 90% de encuestados viene trabajando en los operadores - empresas comerciales y/o instituciones por espacio de 5 a 10 años como promedio, lo que significa que tienen bastante conocimiento de la labor que desempeñan y que la juventud no es ningún problema para desempeñar este trabajo.

Además, según Lic. Rene Cortez <sup>18</sup> se requieren de personal relativamente joven con el fin de capacitarlos constantemente tanto en la parte técnica como administrativa, actualizándolos mediante cursos organizados en la empresa o exterior.”

### GRÁFICO Nº 2 GÉNERO POR EMPRESA

*Relación de género de los trabajadores de las empresas vinculadas en la actividad aeronáutica.*



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

El gráfico anterior presenta datos sobre el cruce género y empresa, dando como resultado que 81% de cargos técnico-administrativos son ocupados por varones, quedando el 19% ocupado por mujeres. Así mismo se pudo constatar que la existencia de personal femenino, va aumentando progresivamente, especialmente en el área administrativa, sin descartar la posibilidad de un crecimiento de la presencia de personal femenino en la aérea técnica.

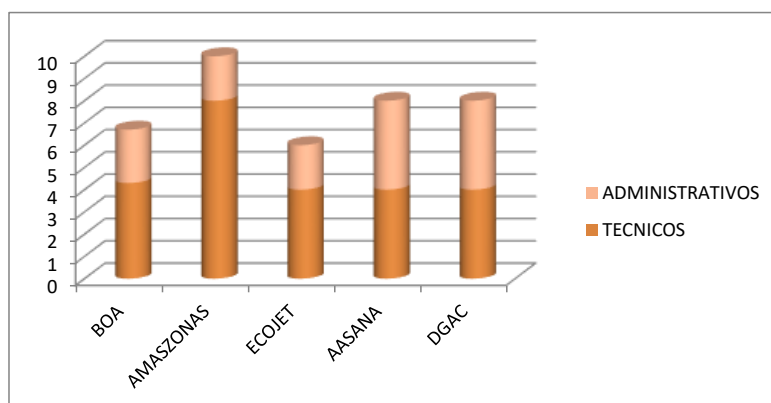
Estos datos son determinantes dado que actualmente, el rol de la mujer es cada vez más acentuado y la actividad aeronáutica no puede dejar de lado este aspecto y mucho menos no incluirla o tomarla en cuenta al momento de normar, regular esta actividad.

---

<sup>18</sup> Funcionario de AASANA, como representante de recursos humanos de esta institución.

### GRÁFICO Nº 3 ESPECIALIDAD POR EMPRESA

*Relación de especialidad de los trabajadores de las empresas vinculadas en la actividad aeronáutica.*



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

Del cruce anterior entre especialidad y empresa, se tiene como resultado lo siguiente: 66% se desempeñan en el área Técnica, ya sea en la especialidad de motores, naves, electrónica, y otros (este último dato recoge las especialidades como ser: despachadores, AVSEC, Operaciones, etc.).

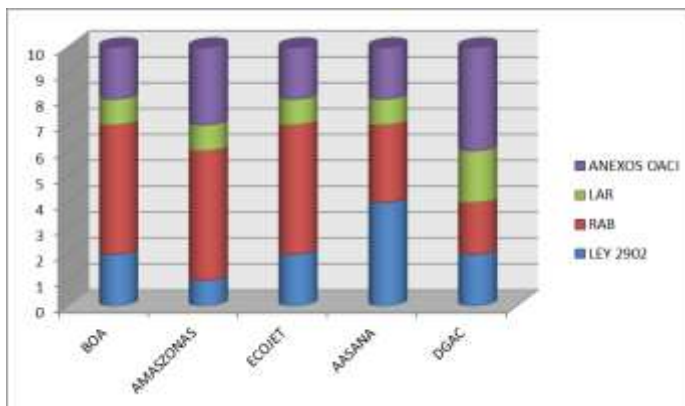
En cambio 34% de los encuestados en las empresas vinculadas en la aérea aeronáutica desempeñan las funciones administrativas, tales como ingeniería y planificación, sistema de seguridad operacional, y este sector del personal que tiene más conocimiento respecto a la normativa aeronáutica tales como los RAB's e incluso la misma Ley Nº 2902, Ley de aeronáutica Civil Boliviana.

Así mismo, se pudo constatar a través de las encuestas la poca aplicación del personal técnico de los Reglamentos Aeronáuticos Bolivianos (RAB's), y a la Ley Nº 2902 Ley de Aeronáutica Civil boliviana, puesto que la parte técnica en cualquier especialidad en la que se desempeña, emplea los manuales técnicos que el fabricante de cada avión proporciona a los operadores en el momento de la adquisición del mismo, es por ello que la aplicación de los IJAB, son muy

reducidos. Además, el personal aeronáutico en la parte técnica que no sigue su trabajo en lo que establece los Manuales Técnicos, está infringiendo la norma y cometiendo un acto ilícito, que inclusive es penado y castigado por la autoridad aeronáutica.

En cambio en la Parte administrativa dentro la actividad aeronáutica, la Aplicación de los IJAB, es más frecuente incluso desde el inicio de la habilitación de una Organización de Mantenimiento Aprobado (AMO), a través de la RAB's 145, de la misma manera los pasos y requisitos para obtener una licencia que habilite la actividad del personal técnico de mantenimiento, a partir de la RAB's 65.

**GRÁFICO Nº 4 I.J.A.B. MÁS CONOCIDO POR ENTIDADES AERONÁUTICAS**  
*Relación de conocimiento de los IJAB por parte de los trabajadores de las empresas vinculadas en la actividad aeronáutica.*



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

En este apartado se analiza la situación / estado de los Instrumentos Jurídicos Aeronáuticos Bolivianos a partir del conocimiento que tienen de los mismos 42 encuestados, esto con el fin de determinar qué tipo de instrumento es el más conocido por quienes trabajan en esta actividad.



Los datos muestran que son los Reglamentos Aeronáuticos Bolivianos (R.A.B.) es la normativa más conocida por aproximadamente un 67 % de los encuestados y los Anexos de la OACI (Organización Aeronáutica Civil Internacional) con un 17% dentro de la normativa más conocida; en una proporción menor con 15.6% se conocen otros instrumentos como ser: La Ley N° 2902 (Ley de Aeronáutica), los LAR (Reglamento Aeronáutico Latinoamericano) y finalmente la Ley N° 165 (Ley General de Transporte).

El justificativo respecto a la norma más conocida, los Reglamentos Aeronáuticos Bolivianos (RAB's), son el otro instrumento jurídico más conocido después de los Anexos de la OACI, esto se debe a que a través de los RAB's se regula la actividad aeronáutica en general en nuestro país, puesto en el caso de los miembros de la tripulación o los técnicos encargados en aspecto técnico de una empresa aérea, necesariamente debe habilitarse obteniendo su respectiva licencia en la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), previo examen, esta actividad de sacar la licencia respectiva, está estipulada en los RAB's 65, es decir en los Reglamentos Aeronáuticos de Bolivia.

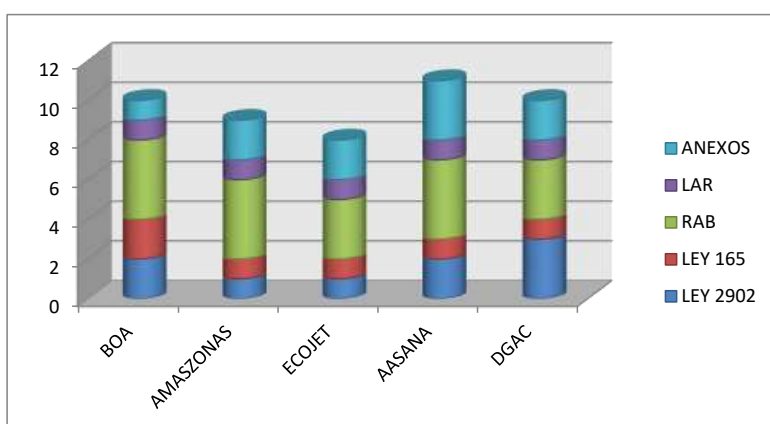
Por otro los ANEXOS de la OACI, para trabajar y estar vigente en la actividad aeronáutica, el operador tiene la obligación de actualizar los conocimientos de sus trabajadores por lo menos una vez al año, ya sea con cursos en la misma empresa dentro del País o cursos en el exterior, y en estos cursos lo primero que se recalca es que la actividad aeronáutica es supervisada por la OACI a nivel mundial, en todas sus facetas a partir de sus Anexos.

Hoy en día existe la tendencia de uniformar la normativa aeronáutica a nivel latinoamericano, iniciativa que surge precisamente de la OACI, es decir que rija una sola reglamentación que pueda normar la actividad aeronáutica a nivel latinoamericano y en el futuro seguramente a nivel mundial, es así que nace los denominados Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), como su inicio data de recién su nivel de conocimiento es muy reducido aproximadamente el 8,9 % de los trabajadores a nivel de las empresas aeronáutica en nuestro país.

Similar situación, en cuanto a nivel de conocimiento se encuentra la Ley N° 2902 Ley de Aeronáutica Civil Boliviana, es decir que de los 42 trabajadores de las diferentes empresas aproximadamente el 6,7 % conoce dicha ley, generalmente el personal que está vinculado con la actividad administrativa dentro del campo aeronáutico.

**GRÁFICO Nº 5 APLICACIÓN DE LOS I.J.A.B. POR ENTIDADES AERONÁUTICAS**

*Relación de Aplicación de los IJAB en las empresas vinculadas en la actividad aeronáutica.*



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

En el gráfico anterior es posible constatar que el Instrumento Jurídico Aeronáutico Boliviano aplicado en mayor proporción con 57% son los Reglamentos Aeronáuticos Bolivianos RAB's; le sigue los ANEXOS de la OACI con 35% y con 8% la aplicación de otras normas tal es el caso de la Ley 2902 y la Ley 165.

Los RAB's, son los instrumentos más aplicados por su dinamicidad y vigencia en el campo aeronáutico, según los encuestados y entrevistados en un 90% confirman dar cumplimiento con lo determinado en las RAB's 65 y 67 "Reglamento sobre certificación de personal aeronáutico, técnicos de tierra" y "Reglamento sobre certificación de personal aeronáutico, certificados de aptitud psicofísica" correspondiente al área administrativa, esto significa que la

mayoría de los encuestados portan su licencia de acreditación – certificada por la Dirección de Aeronáutica Civil D.G.A.C. - para ejercer sus funciones técnicas dentro del campo aeronáutico.

En este caso tanto las empresas e instituciones dentro del campo aeronáutico realizan un esfuerzo para dar cumplimiento a los R.A.B.'s mejorando una serie de factores dentro de la aviación y de esta manera mantener la Categoría Uno que recientemente fue otorgada por la F.A.A. (Administration Aeronautical Federal), al respecto Guido Blanco, Personal de Aseguramiento de Calidad (Q.A.), manifiesta:

” Es así que a partir de 1995 la D.G.A.C, realiza un esfuerzo para que la Aviación Civil eleve su categoría y en septiembre de 2001 se obtiene la Categoría Uno o Nivel Uno, mejorando una serie de factores dentro de la aviación, entre ellas el cumplimiento de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana R.A.B., aunque la única empresa que cumple en un 60% a 70% esta reglamentación es el BOA. Razón por la cual se pretende ampliar las rutas aéreas a diferentes países.”

“El empleo de las R.A.B. dentro de nuestra sección es limitada, puesto que la Reglamentación Aeronáutica Boliviana carece de un capítulo o sección, sobre los diferentes requisitos que un laboratorio de este rubro debe cumplir, es por esta razón que en la actualidad lo que se está empleando son las normas ISO 9000 para obtener una certificación del laboratorio de metrología, no solamente a nivel nacional sino también a nivel internacional, de tal forma que los trabajos y servicios que realizamos estén avalados por normas internacionales que rigen a nivel mundial.”

**DEMOSTRAR LA EFICACIA DEL CAPÍTULO SOBRE DELITOS AERONÁUTICOS DE LA LEY Nº 2902 (LEY DE AERONÁUTICA CIVIL BOLIVIANA)**

La actividad aeronáutica pone a prueba el nivel de instrucción y responsabilidad de todo el personal que esté involucrado directa o indirectamente con este rubro.

La actividad aeronáutica requiere que el personal que realice alguna obligación en las diferentes aéreas, actúe cumpliendo toda norma, la reglamentación, los manuales técnicos, de lo contrario es posible cometer una conducta antijurídica que podría desembocar en un incidente o accidente, lo que también involucrará a los responsables por haber cometido un falta o delito aeronáutico.

El Personal aeronáutico debe tener conocimiento respecto a lo que está prohibido realizar tanto en la parte administrativa, como también en la parte técnica, esa conducta antirreglamentaria, debe estar establecida de forma clara en el caso de nuestra legislación boliviana, en la Ley Nº 2902 (Ley de Aeronáutica Civil Boliviana) en su **TÍTULO DECIMO SEPTIMO**, en particular en el **CAPÍTULO II** que está relacionado con los **Delitos**.

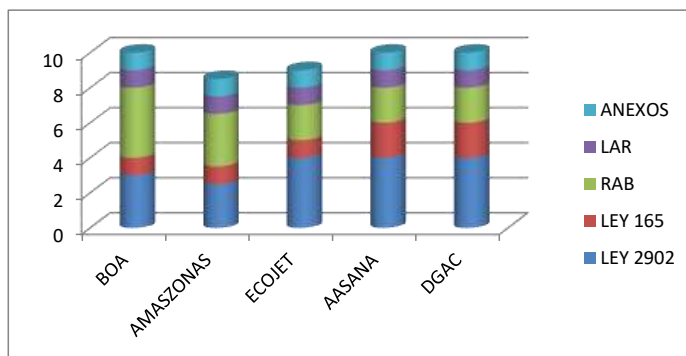
Se considera a la actividad aeronáutica, como una de las actividades en la que la normativa y reglamentación debe ser lo más clara y actualizada para no cometer ningún tipo de penalidad, tanto en la actividad administrativa como en la actividad técnica, rigiendo uno de los principios del Derecho Aeronáutico como es el DINAMISMO.

Dentro de la gente encuestada, se pudo advertir que hay delitos en la que la actual Ley de Aeronáutica no los contempla, tales como, el simple hecho de no cumplir la normativa vigente es el caso del TAM (Transporte Aéreo Militar), que bajo el rotulo de ser una empresa estratégica de integración nacional, no cumple la normativa en actual vigencia, paradójicamente esta empresa transporta pasajeros vía aérea sin adecuarse a lo que establece la normativa

en lo que corresponde al personal técnico, a la tripulación e incluso en lo que concierne e los taller de mantenimiento aprobado.

Otra debilidad de la normativa aeronáutica en general y en particular con la Ley de Aeronáutica Civil Boliviana en el capítulo de Delitos, es que no establece nada sobre el uso de repuestos a medio uso, inclusive respecto a repuestos sin garantía de producción, (COUNTERFEIT PART).<sup>19</sup>

**GRÁFICO Nº 6 REQUERIMIENTO DE ACTUALIZACIÓN DE I.J.A.B. POR ENTIDADES AERONÁUTICAS**



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

Dentro de los encuestados, al rededor del 70%, establecen que la Ley 2902 ya está fuera del contexto en la cual se está desarrollando la actividad aeronáutica, entre algunos ejemplo que los mismos encuestados nos hacían referencia, es que hoy en día experimentamos la innovaciones de los vehículos no tripulados en nuestro medio como son los DRONES denominados también Vehículos Aéreos no Tripulados (VANT), donde la legislación mencionada no hace referencia en ningún capítulo de la misma, otro caso es la falta de un cuerpo colegiado multidisciplinario para la investigación de accidentes de forma

<sup>19</sup> Counterfeit Part. Piezas Falsificadas, repuestas que no son originales.

totalmente imparcial, en la actualidad la ley en cuestión no hace referencia respecto a este cuerpo colegiado imparcial para la investigación de accidentes, esto es como un ejemplo que la mencionada ley esta desactualizada, es más el Técnico Juan Carlo Pérez funcionario de la DGAC en Santa Cruz, hace mención que en otro países no tienen solo una ley la que regula la actividad aeronáutica, es el caso de Argentina que tienen redactado un Código Aeronáutico, completo y totalmente acorde a la actividad aeronáutica de este país.

Uno de los problemas que también la legislación actual no la menciona en el capítulo de Delitos Aeronáuticos, es el uso de repuestos falsificados, más de un accidente se causó en la aviación internacional por el uso de piezas o repuestos falsificadas,

#### **4.3. PROPONER LA DEROGACIÓN DE LA LEY N° 2902 (LEY DE AERONÁUTICA CIVIL BOLIVIANA) EN SU CAPÍTULO DE “DELITOS AERONÁUTICOS”, CON BASE EN EL DIAGNOSTICO ANTERIOR.**

De acuerdo al diagnóstico de la normativa nacional e internacional respecto a delitos cometidos en el ámbito aeronáuticos en primera instancia se debe diferenciar lo que se entiende como un Delito Común y un Delito Aeronáutico.

En el caso de la Ley N ° 2902 (Ley de Aeronáutica Civil Boliviana) en su Artículo N° 2, hace referencia que para cualquier conducta antijurídica que no esté prevista por esta ley se resolverá por los principios generales del derecho aeronáutico y derecho administrativo, además del empleo de usos y costumbre de la actividad aérea y en su segundo párrafo hace mención claramente que es posible aplicar el Libro primero del Código Penal Boliviano en los delitos previstos en esta ley y en cuanto sean compatibles, la pregunta es qué pasa si el delito no es compatible y mucho menos no esté tipificado, realmente es un vacío jurídico que podría generar controversias y malos entendidos.

Por otro lado, en su Artículo 4 de la misma Ley N° 2902, establece que los delitos que se relacionen con el ámbito aeronáutico, son de jurisdicción y competencia de los tribunales ordinarios de la Nación.

Estos tribunales Ordinarios de la Nación para juzgar delitos comunes presentan un alto criterio jurídico, sin embargo, a ese criterio jurídico se puede adicionar un criterio técnico de peritos o especialista dentro el campo aeronáutico, si así se lo requiere cuando se trata de juzgar delitos netamente aeronáuticos tal es el caso de una Interferencia Ilícita, esto con la finalidad de generar veredictos libres de cuestionamientos e impugnaciones.

#### **4.3.1. Análisis de Los Artículos del Título de Delitos de La Ley N° 2902 (Ley de Aeronáutica Civil Boliviana)**

La Mencionada Ley en su TITULO DECIMO SEPTIMO, en su Capítulo II se refiere exclusivamente a los DELITOS, cometidos en el ámbito aeronáutico, delitos que se analizara en este acápite.

**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 cometiese 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.

Si bien el artículo 189 de la presente Ley, hace mención del apoderamiento ilícito de una aeronave, en vuelo o en tierra en la legislación aeronáutica este acto ilícito se denomina INTERFERENCIA ILICITA, Apoyado por El Convenio de la Haya de 1973 para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, El Convenio de Tokio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves, de 1963, El Convenio de Montreal sobre Represión de actos

ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, de 1971, de la cual es parte Bolivia, en estos convenios se observará que son varias las conductas constitutivas de interferencia ilícita, debiendo ser varios los tipos penales que las describan y no uno solo genérico “en blanco”.

El Convenio de Tokio de 1963 establece en su Capítulo IV, Artículo 11, respecto al APODERAMIENTO ILICITO DE UNA AERONAVE (Interferencia Ilícita)

1. **ACTO DE INTERFERENCIA ILICITA**, Cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia, o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o sea inminente la realización de tales actos, los Estados Contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

En este sentido dicho artículo debe dividirse en lo siguiente:

a.- **APODERAMIENTO DE AERONAVES**, Cuando personas ajenas a la tripulación, mediante violencia o intimidación se apoderare de una aeronave en vuelo, desviando el curso normal del Plan de Vuelo, para exigencias de índole personal de carácter ideológico político religioso.

b.- **TOMA DE REHENES** Consiste en la toma del control de la aeronave por medio de violencia con el único propósito de tomar a los pasajeros y tripulación como rehenes para presionar a un estado.

Consiste en el intento de secuestro o asesinato de una persona muy importante, puede tratarse de un gobernador, un político, un candidato, un familiar de estos últimos o un artista de renombre.



c.- SABOTAJE DE AERONAVES, Consiste en la destrucción de las aeronaves en vuelo o en tierra con o sin tripulación o pasajeros, puede estar vinculado con el atentado contra uno o más pasajeros.

d.- EMPLEO DE LAS AERONAVES COMO VECTORES DE DESTRUCCION MASIVA, Cuando una persona de la tripulación, mediante violencia o intimidación se apoderare de la aeronave en vuelo, Con la finalidad de estrellarlo, causando la muerte a más de un pasajero.

e.- SABOTAJE DE INSTACIONES, Consiste en la destrucción de los equipos que proporcionan ayudas a la navegación de las aeronaves, provocando de este modo un accidente fatal o la suspensión de las operaciones aéreas.

La diferencia sustancial está:

El que causare la Interferencia Ilícita, para cambiar de rumbo del plan de vuelo o finalmente para que la aeronave sufre un accidente causando muerte.

Es decir, no es lo mismo cuando un pasajero común o cualquier miembro de la Tripulación tengan la posibilidad de apoderarse de la aeronave para cambiar el plan de vuelo o causare un accidente.

En este caso los miembros de la Tripulación son los responsables de la integridad de la aeronave y de los pasajeros a bordo bajo el mando del comandante o piloto, que también es parte de la tripulación, en todo caso el tratamiento de la sanción penal debe realizarse también en función a esta diferencia sustancial.

Lo que contradice al Código Penal es los años de privación de libertad, puesto que si los miembros de la tripulación, uno o varios pasajeros cometieren este delito, y causen la muerte de una o varias personas, puesto que cuando se presenta un secuestro de una aeronave especialmente en vuelo puede terminar en un accidente fatal, causando la muerte a más de ser humano,

cuando se revisa la legislación penal de nuestro País, se establece en el TÍTULO VIII, DELITOS CONTRA LA VIDA Y LA INTEGRIDAD CORPORAL, Art. 252 (Asesinato), Será sancionado con la pena de presidio de treinta años, sin derecho a indulto. el que matare:

1. A sus descendientes o cónyuge o conviviente, sabiendo que lo son.
2. Por motivos fútiles o bajos.
3. Con alevosía o ensañamiento.
4. En virtud de precio, dones o promesas.
5. Por medio de substancias venenosas u otras semejantes.
6. Para facilitar, consumir u ocultar otro delito, o para asegurar sus resultados.
7. Para vencer la resistencia de la víctima o evitar que el delincuente sea detenido.

En el párrafo 3 se establece la alevosía o ensañamiento, una Interferencia Ilícita, es decir en el apoderamiento o secuestro de una Aeronave que también es conocido con el nombre de piratería (hijacking = Secuestro), no está ausente el ensañamiento la alevosía, es una conducta por demás violenta en la mayoría de los casos.

Por otro lado, el párrafo 7, establece que para vencer la resistencia de la víctima o evitar que el delincuente sea detenido, el mismo causa el asesinato de su víctima, porque también eso suele suceder especialmente en la denominada Interferencia Ilícita.

Estos parámetros considerados impulsan a sugerir el cambio de la pena al delito del apoderamiento de una aeronave en vuelo o la haga desviar de su ruta, más aún si causa la muerte de uno o varias personas.

Este mismo artículo 189 establece el delito en la que puede incurrir los miembros de la tripulación como es la desviación de la ruta pre establecida, por esta variación de la ruta establecida, se podría ocasionar desde un incidentes hasta un accidentes, incluyendo la muerte total o parcial de los pasajeros y

tripulación, si bien la tripulación puede alterar la ruta de la aeronave, en este artículo no se hace mención del Controlador de Tráfico Aéreo, quien por conducta alevosa o ensañamiento podría alterar la ruta de la aeronave ocasionando un accidente por ende la muerte de los pasajero y/o tripulación.

2. **SABOTAJE DE AERONAVES**, Consiste en la destrucción de las aeronaves en vuelo o en tierra con o sin tripulación o pasajeros, puede estar vinculado con el atentado contra uno o más pasajeros.

3. **EMPLEO DE LAS AERONAVES COMO VECTORES DE DESTRUCCION MASIVA**, Es el último de los modos de terrorismo aéreo y quizás el más espectacular después del 11 de septiembre del 2001. Consiste en estrellar la aeronave previamente secuestrada contra un blanco importante e implica necesariamente una misión suicida hasta la fecha, quizá en el futuro las tecnologías dron de teledirección nos traigan variantes.

**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.

En este Artículo de igual manera es muy general dando lugar a interpretar y adecuar el tipo penal, de acuerdo a la conducta del que cometiere el atentado contra la integridad de una aeronave en vuelo o mientras se realice las

operaciones inmediatamente anteriores o posteriores al vuelo, se debe considerar la categorización del tipo penal de acuerdo a quien comete dicho delito.

A.- Cuando un técnico por una mala reparación de cualquier componente de la aeronave se produce un accidente, cuál sería el tipo penal que se aplique para que se incrimine al culpable.

B.- Cuando miembros de las tripulaciones ocasionan un incidente o accidente por una mala manipulación o falta de pericia en el control de la aeronave antes o después del vuelo.

C.- Cuando el Controlador del Tráfico Aéreo, vierte una mala información que ocasiona un incidente o accidente a acusa de esa mala información.

En otras palabras, se debe puntualizar el tipo penal con la condena o sanción respectiva, para evitar ambigüedad y confusión en la sanción al responsable del delito.

**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.

De la misma manera este artículo es general y ambiguo no realizando la distinción de quienes pueden ocasionar un delito poniendo en peligro la seguridad de un aeródromo, de un aeropuerto o de la circulación aérea.

A.- En el caso de las personas que fuese particulares a una Aeropuerto, que causen este tipo de delito.

B.- Las personas que trabajan en el Aeropuerto, en este caso tiene mayor responsabilidad de evitar este tipo de delito.

C.- Las personas que están vinculadas en la parte operativa y administrativa que trabajan dentro de un aeropuerto o en el mismo Aeródromo, tal es el caso de los técnicos que realizan mantenimiento en línea.

En este caso las penas deberían de estar en función del grado de responsabilidad dentro de un Aeropuerto o un Aeródromo.

**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.

En este artículo de la misma manera, la pena o sanción es general existiendo diferentes posibilidades para causar la inseguridad de una aeronave en vuelo e incluso en tierra:

A.- Para aquellas personas que utiliza armas punzocortantes, para intimidar y finamente generar inseguridad en una aeronave en vuelo o incluso en tierra.

B.- Para aquellas personas que utilizarían armas de fuego para poner en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo, incluso debería de realizarse una clasificación respecto a las diferentes clases de armas de fuego que existen.

C.- Para aquellas personas que ponen en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra con el uso o amenaza de un artefacto explosivo.

En este artículo es necesario realizar la aclaración respectiva y por su puesto diferenciar la pena dependiendo cómo y con que se generó la inseguridad y con el empleo de qué tipo de arma.

**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.

En el presente artículo se evidencia de igual manera generalizar al sujeto que cometiere el delito de poner en peligro la vida o bienes de terceros, si en el caso condujere o hiciere conducir una aeronave en vuelo no autorizado o bajo la acción de bebidas alcohólicas o sustancias estimulantes, estupefacientes o depresivas.

En este artículo debe diferenciarse y clasificar la pena respecto a quienes es el que comete el delito de poner en peligro la vida o bienes de terceros bajo el siguiente detalle:

A.- Los integrantes de la Tripulación que Pongan en peligro la vida o bienes de terceros conduciendo una aeronave en vuelo no autorizado o bajo la acción de bebidas alcohólicas o sustancias estimulantes, estupefacientes o depresivas, serán sancionados con una pena de 5 a 10 años con la suspensión de la licencia, si por consecuencia de esta acción se causara la muerte de una persona a varias personas la sanción será de 10 a 30 años de privación de libertad.

B.- La Persona o personas dentro del aspecto técnico y/o administrativo de una empresa o institución que realiza una actividad aérea que Ponga en peligro la vida o bienes de terceros realizando su trabajo correspondiente ya sea en la parte técnica y/o administrativa bajo la acción de bebidas alcohólicas o sustancias estimulantes, estupefacientes o depresivas, será sancionado con una pena de 2 a 6 años con la suspensión de la licencia, si por la consecuencia de esta acción se causare la muerte de una persona o varias personas, la sanción será de 20 a 30 años de privación de libertad.

C.- La Persona o personas que realizan la laboral de Controlador de Tráfico Aéreo que Ponga en peligro la vida o bienes de terceros realizando su trabajo correspondiente bajo la acción de bebidas alcohólicas o sustancias estimulantes, estupefacientes o depresivas, será sancionado con una pena de 5 a 15 años con la suspensión de la licencia, si por la consecuencia de esta

acción se causare la muerte de una persona o varias personas, la sanción será de 15 a 30 años de privación de libertad.

**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.

En este artículo se evidencia la ausencia especialmente en el inciso b, del personal responsable en realizar anotaciones de todo trabajo de reparación e inspección dentro de una aeronave, la persona que alterare documentación de cualquier índole en el aspecto de mantenimiento, tales como las bitácoras del avión (Motor, Naves y Hélice), también está cometiendo un delito.

**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 resultase 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.

Considero que el tiempo de vencimiento de la licencia para ejercer cualquier actividad aeronáutica, debe ser diferenciada, especialmente la licencia del Personal Técnico y de la Tripulación debe ser vigente en toda circunstancia, por ningún motivo la licencia de este grupo de personal vinculado directamente con la operación segura de una aeronave debe tener una licencia caducada, cada personal de la tripulación y de la parte técnica, debe tener una relación y notificación faltando un mes cuando su licencia va a caducar, para ser renovada cumpliendo los requisitos pertinentes, que están estipulados en el Reglamento Aeronáutico Boliviano RAB 61 (Reglamento sobre licencia para pilotos y sus habilitaciones), RAB 63 (Reglamento sobre licencias para miembros de la tripulación excepto pilotos), RAB 65 (Reglamento sobre licencia para personal aeronáutico excepto miembro de la tripulación de vuelo) .

El personal que también está involucrada en la actividad aeronáutica de forma indirecta especialmente con la operación de una aeronave, como el personal administrativo que efectúa una labor que no es tan determinante como la organización de mantenimiento dentro del departamento de planificación puede tener alguna excepción de un mes para poder renovar su licencia.

ARTÍCULO 196°. Será sancionado con pena privativa de libertad de seis meses a dos años, el que conduciendo o haciendo conducir una aeronave, atraviese 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.

En este artículo se encuentra una ambigüedad por que el atravesar clandestinamente o maliciosamente la frontera por lugares distintos de los fijados por autoridad aeronáutica, se entiende lógicamente que cruzar la frontera por vía aérea y no por vía terrestre, es un tema muy obvio que debería de estar escrito en dicho artículo, incluso haciendo referencia a la violación del espacio aéreo de país vecino.



El Tema del Espacio Aéreo tiene una gran importancia tanto para el derecho constitucional como para el derecho internacional y el derecho Aeronáutico, pues se refiere a la forma como los Estados regulan el ejercicio de su soberanía en el espacio aéreo que cubre su territorio, frente a una posible violación por vuelos que realicen aeronaves civiles.

La reglamentación positiva surgió ante la conmoción que causó en la comunidad internacional el derribo del avión de Korean Airlines, en septiembre de 1983. En efecto, este lamentable hecho, donde murieron 269 personas, hizo que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), se dedicara al estudio de una reglamentación clara y precisa, que conjugara los intereses del Estado territorial relacionados con el ejercicio de su soberanía en el espacio aéreo y los de la comunidad internacional referidos a la seguridad de la aviación civil.

Resultado de los estudios preparatorios y de la Asamblea Extraordinaria de la OACI que para tal fin se convocó, fue la aprobación del "Protocolo relativo a una enmienda al Convenio de Aviación Civil Internacional", firmado en Montreal el 10 de mayo de 1984.

Espacio aéreo es una porción de la atmósfera terrestre, tanto sobre tierra como sobre agua, regulada por un país en particular.

En la actualidad en varios países latinoamericanos frontera con nuestro país tal es el caso del Perú y Argentina , está vigente la normativa pertinente para derribar aviones civiles o militares que usurpen el espacio aéreo sin previo permiso correspondiente, más aun si se tratase de aviones vinculados a la actividad del narcotráfico, Bolivia no es una excepción el 22 de abril del año 2014, se promulgo la Ley Nº 521, Ley de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo, la cual tiene como objeto la de establecer y regular medidas, acciones y procedimiento para el control vigilancia y defensa del espacio aéreo del estado Plurinacional de Bolivia en ejercicio de su soberanía.

La mencionada ley también tiene la finalidad de prevenir la seguridad y ejercer la soberanía del espacio aéreo del país, estableciendo los procedimientos de interceptación de aeronaves civiles en el empleo de la fuerza contra aeronaves declaradas infractoras, ilícitas u hostiles.

**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.

En este artículo se observa una incoherencia, en el sentido que se le da una misma pena tanto al explotador, al comandante o primer oficial, e incluso a los integrantes de la tripulación, por no colaborar en la prestación de socorro a una o más aeronaves perdidas, la pregunta es como el explotador puede definir o tomar acción cuando se requiere prestar colaboración a una aeronave perdida, puesto que cuando el avión está en vuelo el directo responsable y al mando es el capitán o piloto, de la misma manera el auxiliar de vuelo o lo que se denominan azafatas no tendrían acción directa para tomar alguna decisión respecta a este tema, razón por la cual se debe diferenciar en cuanto a la pena que se debería otorgar a cada uno de los involucrados.

La Pena está en función al grado de responsabilidad que de ninguna manera puede ser similar para todos los involucrados.

**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.

Considero que cuando una persona vinculada en ámbito aeronáutico tiene una responsabilidad en cualquier ilícito que cometiera, y que es sujeto a una sanción privativa de libertad, la suspensión temporal o definitiva de su licencia que lo habilita para ejercer su respectiva labor en el campo o especialidad que sea, está por demás puesto que privado de libertad el portar su licencia de poco o nada le servirá.

### **ANTEPROYECTO**

Al igual que en el derecho marítimo, en el derecho aeronáutico observamos que pueden producirse hechos en los cuales el transporte aéreo en general y la aeronave como medio de transporte en particular puede ser utilizado como lugar o como medio de consumación de un delito (hurto, homicidio, etc.), pero también observamos 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, etc.

La existencia de estos delitos aeronáuticos ha planteado a los juristas especializados en la materia el interrogante acerca de si existe un derecho penal específico, es decir, un derecho penal aeronáutico autónomo del derecho penal ordinario. Calificadas opiniones sostienen que si bien es cierto que hay delitos aeronáuticos, ello no es suficiente para afirmar la existencia de un derecho penal aeronáutico (conf. Videla Escalada, Rodríguez Jurado, Lena Paz, etc.).

Al respecto, el Dr. Rodríguez Jurado, en su libro Derecho Aeronáutico 1998 expresa: "No creo que sea necesario un derecho penal aeronáutico totalmente independiente, 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 situación no ocurre, ni podría ocurrir, no puede considerarse que realmente exista un derecho aeronáutico penal".

Lo más aconsejable en materia de método legislativo, sería que todos los ilícitos aeronáuticos estuviesen contenidos en un Código Aeronáutico, pues ello permitiría una mejor interpretación de las distintas figuras penales aeronáuticas. Sin embargo, en la actualidad, los ilícitos aeronáuticos están recopiladas en la Ley Nº2902 Ley de Aeronáutica en su TITULO DECIMO SEPTIMO, en sus Capítulo I de Faltas y capítulo II Delitos.

El Derecho Aeronáutico es una de las expresiones arquetípicas de la actual tendencia universalista de las ciencias jurídicas, fenómeno que desde luego no es actual, sino que se viene materializando desde la mitad del siglo pasado y quizá, de modo concreto, a partir de la terminación de la Segunda Guerra Mundial. Precisamente por regular el Derecho Aeronáutico un hecho técnico que revolucionó el comercio y los viajes internacionales, lo que favoreció un mayor conocimiento de los pueblos; por ser una disciplina que se ha ido construyendo a lo largo de casi un siglo para cumplir su función fundamental de instrumento al servicio de la Humanidad; por constituir en la actualidad una rama jurídica viviente, a la que se a visto crecer, ordenarse y sistematizarse cada día en la búsqueda de esa mejor realización en sí misma y porque, en definitiva y consecuentemente, ha planteado y dado solución propia a múltiples problemas jurídicos antes inexistentes, el Derecho Aeronáutico constituye una manifestación inequívoca del derecho contemporáneo.

Dentro del conjunto institucional de la materia, los problemas originados por los delitos que nacen de la actividad aeronáutica han recibido importante atención en el plano internacional, especialmente a través de la labor de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), aunque los Estados individualmente, en especial los latinoamericanos y desde luego el Estado Plurinacional de Bolivia, no les han prestado la atención que su importancia reviste, esencialmente en cuanto a su concepto y sistematización. Prueba de esto último son la falta de incorporación de los mismos en la mayoría de las legislaciones aeronáuticas internas y la carencia de la fijación de las penas en estas últimas a las figuras delictivas incorporadas por los convenios internacionales elaborados por la OACI, los cuales, por otra parte, poseen una alta cantidad de ratificaciones. Me refiero especialmente a los Convenios de La Haya de 1970, de Montreal de 1971 y Protocolo de Montreal de 1988 a este último. Dicho esto sin olvidar a los recientes Convenio de Pekín de 2010 y Protocolo modificadorio del Convenio de Tokio de 1963, firmado en Montreal el corriente año, los que todavía no están vigentes.

Precisamente el dinamismo, otro de los caracteres del Derecho Aeronáutico, viene nuevamente a manifestarse en este tema y en el plano internacional, por intermedio de la OACI. En efecto, continuando la tradicional construcción de estos delitos aeronáuticos a través de su labor, el máximo organismo mundial de la aeronáutica civil cobijó recientemente nuevas figuras delictivas a través de tres instrumentos internacionales: el “Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional”, el “Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves”, ambos firmados en Pekín el 10 de septiembre de 2010 y el “Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves firmado en Tokio en 1963”, firmado en Montreal el 4 de abril de 2014.

El primero de ellos o Convenio de Pekín, si llegara a entrar en vigencia, habrá de reemplazar al citado Convenio de Montreal de 1971 y al Protocolo modificadorio de este último firmado en Montreal de 1988.

El Convenio también dispone la tipificación de la tentativa, instigación, participación y complicidad de los mencionados tipos delictivos.

En definitiva, este tratado incorpora a la legislación aeronáutica internacional nada menos que 15 nuevos tipos delictivos específicos o “aeronáuticos”, si no incluimos los que están vigentes por el Convenio de Montreal de 1971, si bien estos últimos ahora resultan modernizados en su tipificación.

En cuanto al Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves de 1970, modifica parcialmente la figura delictiva mencionada, agrega la amenaza y otros aspectos relacionados con la misma. Por su parte, el “Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves firmado en Tokio en 1963”, suscripto en Montreal el 4 de abril del corriente año, incorpora dos nuevas figuras delictivas, tipificadas del siguiente modo:

- a) agresión física o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación;
- b) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de garantizar la seguridad de la aeronave o la de las personas o bienes a bordo de la misma.

Es sabido que estos dos últimos tipos son consecuencia de la preocupación existente en el ámbito de la aeronáutica civil internacional por la constante presencia en numerosos vuelos internacionales, de pasajeros indisciplinados, que con sus hechos o actos pueden poner en peligro la seguridad del respectivo vuelo. Por ello, se han concentrado esos hechos o actos en estas dos descripciones legales, que aparecen entonces como nuevas figuras susceptibles de acarrear sanciones penales para quienes no se comportan debidamente en esos vuelos internacionales.

No es esta la oportunidad de efectuar un estudio detenido de cada una de estas figuras delictivas, ni tampoco de algunos conceptos como el de "aeronave en servicio" o de las definiciones de ciertas armas y otros similares, que surgen de actualizar la Ley N° 2902 en su TITULO DECIMO SEPTIMO, en su Capítulo II que se refiere exclusivamente a los DELITOS. Mi intención al recordarlas aquí es destacar no solo su incorporación al mundo Aero jurídico internacional, sino dos aspectos esenciales:

- a) El compromiso que los países ratificantes de los Convenios de 1970, 1971 y 1988 asumieron de aplicar "penas severas" a dichas conductas;
- b) la presencia de nuevas formas de criminalidad aeronáutica, para las cuales también los países que ratifiquen los nuevos documentos comentados se comprometerán a disponer esas penas severas.

Cabe entonces insistir en que, por un lado, se actualicen los delitos aeronáuticos en la ley N° 2902 (Ley de Aeronáutica civil boliviana), por otro lado, se cumplan los compromisos internacionales asumidos por nuestro País con los tratados que ratificó.

En consecuencia, es necesario y conveniente que se analicen estas tipificaciones delictivas dentro del conjunto orgánico y sistemático que supone una Ley de Aeronáutica, tal como en 1962 recomendó en una reunión de seminario en Argentina el recordado profesor Jiménez de Asúa, quien sostuvo entonces que los delitos aeronáuticos no debían incorporarse al código penal, sino al específico de la materia.

Para ello, sostuvo que no es adecuado modificar frecuentemente un código penal, en tanto que el dinamismo de la aviación haría necesario que el aeronáutico requiriese periódicas modificaciones; por ende, lo que entonces se consideraba un delito, podía dejar de serlo en cierto tiempo y a la vez, aparecerían nuevas conductas delictivas, desconocidas entonces. Fueron palabras proféticas...

## **PROPUESTA DE LA TESIS**



## CAPÍTULO II QUE SE REFIERE EXCLUSIVAMENTE A LOS DELITOS AERONAUTICOS

La Mencionada Ley en el TITULO DECIMO SEPTIMO, en su Capítulo II se refiere exclusivamente a los DELITOS, cometidos en el ámbito aeronáutico, delitos que se analizara en este acápite.

CUADRO Nº 16 PROPUESTA DE ESTA TESIS

ARTICULO ACTUAL	PROPUESTA
<p><b>ARTÍCULO 189°.</b> 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 cometiese los hechos previstos en este Artículo, mientras estuviesen realizando en la aeronave las operaciones inmediatamente anteriores o posteriores al vuelo.</p> <p>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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 189°. (INTERFERENCIA ILICITA)</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad la o las personas:</p> <p>a.- Con una pena de tres (3) a doce (12) años quien estando a bordo en la aeronave, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier acto de <b>Interferencia Ilícita</b>, o ejercicio del control de una aeronave en vuelo.</p> <p>b.- Con una pena de tres (3) a veinte (20) años, quien responsable del Control de Tráfico Aéreo, mediante información erróneo, contribuyere y/o favoreciere a que se cometa cualquier acto de <b>Interferencia Ilícita</b>, o ejercicio del control de una aeronave en vuelo.</p> <p>c.- Con una pena de cinco (5) a veinte (20) años quien, siendo parte de la tripulación en la aeronave, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier acto de <b>Interferencia Ilícita</b>, o ejercicio del control de una aeronave en vuelo.</p> <p>Con una pena de diez (10) a treinta (30) años si cualquiera de los involucrados anteriormente citados en la operación de una aeronave produjere cometa cualquier acto de <b>Interferencia Ilícita</b>, o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, causando incidente o accidente acompañado con la muerte de una o varias personas.</p>
<p><b>ARTÍCULO 190°.</b> 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</p>	<p><b>ARTÍCULO 190°. (DAÑOS A LA AERONAVE)</b></p> <p>Será sancionado:</p>

ARTICULO ACTUAL	PROPUESTA
<p>mientras se realizan las operaciones inmediatamente anteriores o posteriores al vuelo.</p> <p>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.</p> <p>Si el autor o cómplice integrare la tripulación de esa aeronave, la pena será de tres a doce años de privación de libertad.</p> <p>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.</p>	<p>a.- Con pena de dos (2) a diez (10) años la persona que atentare contra la integridad de una aeronave mientras realice operaciones inmediatamente anteriores o posteriores al vuelo.</p> <p>b.- Con una pena de dos (2) a quince (15) años cuando un técnico aeronáutico por una mala reparación de cualquier componente de la aeronave a consecuencia de dicha mala reparación se produce un accidente o incidente.</p> <p>c.- Con pena de cinco (5) y quince (15) años cuando el Controlador del Tráfico Aéreo, atentare contra la integridad de una aeronave ofrece una mala información que ocasionando un accidente o incidente a acusa de esa mala información.</p> <p>d.- Con pena de cinco (5) y Veinte (20) años, cuando miembros de la tripulación ocasionan un incidente o accidente por una mala manipulación o falta de pericia de en el control de la aeronave antes o después del vuelo.</p> <p>Con una pena de cinco (5) a treinta (30) años si cualquiera de los anteriormente citados atentare contra la integridad de una aeronave mientras realice operaciones inmediatamente anteriores o posteriores al vuelo, y consecuencia de ello se provocare la muerte de una o varias personas.</p>
<p><b>ARTÍCULO 191°.</b> 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.</p> <p>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</p>	<p><b>ARTÍCULO 191°. (DAÑOS AL AERÓDROMO)</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad:</p> <p>a.- De uno (1) a cinco (6) años, cuando en el caso de las personas que fuese particulares a una Aeropuerto, que realicen cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de un aeródromo, de un aeropuerto o de la circulación aérea, generando un accidente o incidente.</p> <p>b.- De cinco (5) a diez (10) años, cuando las personas que cumplieren una actividad laboral dentro del Aeropuerto, realicen cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de un aeródromo, de un aeropuerto o de la circulación aérea, generando un accidente o incidente.</p>

ARTICULO ACTUAL	PROPUESTA
<p>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.</p>	<p>c.- De cinco (5) a quince (15) años, cuando los miembros de la tripulación realicen cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de un aeródromo, de un aeropuerto o de la circulación aérea, por imprudencia, negligencia o impericia, generando un accidente o incidente.</p> <p>Con una pena de diez (10) a treinta (30) años si cualquiera de los anteriormente citados realice cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de un aeródromo, de un aeropuerto o de la circulación aérea., y consecuencia de ello se provocare la muerte de una o varias personas.</p>
<p><b>ARTÍCULO 192°.</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 192°. (DAÑOS A LA AERONAVE EN VUELO)</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad:</p> <p>a.- Con una pena de dos (2) a cinco (5) años, para aquellas personas que utiliza armas punzocortantes, para intimidar y finalmente generar inseguridad en una aeronave en vuelo o incluso en tierra.</p> <p>La pena será de cinco (5) a quince (15) años, debido al uso de estas armas punzocortantes provoca un accidente o incidente.</p> <p>La Pena será de quince (15) a treinta (30) años si a consecuencia de esta conducta se produjere la muerte de una o varias personas.</p> <p>b.- Con una Pena de cinco (5) a quince (15) años para aquellas personas que utilizarían armas de fuego para poner en peligro la seguridad de una aeronave en tierra y en vuelo.</p> <p>La pena será de cinco (5) a veinte (20) años si gracias al uso de armas de fuego se provocare un accidente o un incidente.</p> <p>La Pena será de quince (15) a treinta (30) años si a consecuencia de esta conducta se produjere la muerte de una o varias personas.</p> <p>c.- Con una Pena de diez (10) a veinte (20) años, para aquellas personas que ponen en peligro la seguridad de una aeronave en</p>

ARTICULO ACTUAL	PROPUESTA
	<p>vuelo o en tierra con el uso o amenaza de un artefacto explosivo.</p> <p>La pena será de cinco (5) a veinte (20) años si se ponen en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra con el uso o amenaza de un artefacto explosivo provocando un accidente o un incidente.</p> <p>La Pena será de quince (15) a treinta (30) años si a consecuencia de esta conducta se produjere un accidente o incidente acompañado con la muerte de una o varias personas.</p>
<p><b>ARTÍCULO 193°.</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 193°. (CONDUCCIÓN PELIGROSA DE AERONAVE)</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad:</p> <p>a.- Con dos (2) a diez (10) años y con la suspensión de la licencia los integrantes de la Tripulación que Pongan en peligro la vida o bienes de terceros conduciendo una aeronave en vuelo no autorizado o bajo la acción de bebidas alcohólicas o sustancias estimulantes, estupefacientes o depresivas.</p> <p>La pena será de cinco (5) a quince (15) años, si por consecuencia de esta acción se causara daños a terceros personas y/o accidente o incidente de la aeronave.</p> <p>La pena será de quince (15) a treinta (30) años, si por consecuencia de esta acción se causara la muerte de una persona a varias personas.</p> <p>b.- Con pena de dos (2) a diez (10) años con la suspensión de la licencia a la Persona o personas dentro del aspecto técnico y/o administrativo de una empresa o institución que realiza una actividad aérea poniendo en peligro la vida o bienes de terceros realizando su trabajo correspondiente ya sea en la parte técnica y/o administrativa bajo la acción de bebidas alcohólicas o sustancias estimulantes, estupefacientes o depresivas,</p> <p>Con pena de quince (15) a treinta (30) años si por la consecuencia de esta acción se</p>

ARTICULO ACTUAL	PROPUESTA
	<p>causare un accidente o incidente acompañado con la muerte de una persona o varias personas.</p> <p>c.- Con pena de cinco (5) a quince (15) años con la suspensión de la licencia, a la Persona o personas que realizan la labor de Controlador de Tráfico Aéreo que Ponga en peligro la vida o bienes de terceros realizando su trabajo correspondiente bajo la acción de bebidas alcohólicas o sustancias estimulantes, estupefacientes o depresivas,</p> <p>La pena será de cinco (5) a veinte (20) años si por la consecuencia de esta acción se causare incidente o accidente de la aeronave en vuelo o en tierra.</p> <p>La pena será de quince (15) a treinta (30) si por la consecuencia de esta acción se causare un accidente o incidente acompañado con la muerte de una persona o varias personas.</p>
<p><b>ARTÍCULO 194°.</b> Será sancionado con pena privativa de libertad de un mes a dos años:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>c) El que identificare falsamente una aeronave ante los servicios de tránsito aéreo.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p><b>ARTÍCULO 194. OPERACIÓN IRREGULAR DE UNA AERONAVES</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad:</p> <p>a.- Con diez (10) a quince (15) años el que condujere o hiciere conducir una aeronave sin permiso de operación, sin certificado de aeronavegabilidad, por no reunir los requisitos mínimos de seguridad.</p> <p>La pena será de quince (15) a treinta (30) años, si por consecuencia de esta conducta se produjera un accidente o incidente acompañado con la muerte de uno o más personas.</p> <p>b.- Con cinco (5) a diez (10) años al 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.</p> <p>La pena será de quince (15) a treinta (30) años, si por consecuencia de esta conducta se produjera un accidente o incidente acompañado con la muerte de uno o más personas.</p>

ARTICULO ACTUAL	PROPUESTA
<p>veinte años.</p>	<p>c.- Con pena de cinco (5) a diez (10) años al que alterare total o parcial cualquier documento o registro de mantenimiento por ser este documento y registros los que permitirán realizar un seguimiento de los ciclos de funcionamiento u horas de vuelo del componente. La pena será de quince (15) a treinta (30) años, si por consecuencia de esta conducta se produjera un incidente o accidente acompañado por muerte de uno o más personas.</p> <p>d.- Con pena de diez (10) a quince (15) años el que identificare falsamente una aeronave ante los servicios de tránsito aéreo.  La pena será de quince (15) a treinta (30) años, si por consecuencia de esta conducta se produjera un incidente o accidente acompañado por muerte de uno o más personas.</p> <p>e.- Con pena de cinco (5) a quince (15) años 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.  La pena será de quince (15) a treinta (30) años si como consecuencia de los hechos previstos precedentemente se causare accidentes o incidente acompañado por muerte de uno o más personas.</p>
<p><b>ARTÍCULO 195.</b> 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 resultase 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</p>	<p><b>ARTÍCULO 195°. (OPERACIÓN SIN LICENCIA AERONAUTICA)</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad:</p> <p>a.- Con pena de cinco (5) a quince (15) años el que permitiere o obligare a que personal aeronáutico realice funciones aeronáuticas careciendo licencia correspondiente.  La pena será de quince (15) a treinta (30) si por la consecuencia de esta acción se causare accidente o incidente acompañado</p>

ARTICULO ACTUAL	PROPUESTA
cinco a veinte años.	<p>de muerte de una persona o varias personas.</p> <p>b.- Con pena de cinco (5) a diez (10) años el que efectúe alguna función aeronáutica careciendo licencia correspondiente.</p> <p>La pena será de quince (15) a treinta (30) si por la consecuencia de esta acción se causare accidente o incidente acompañado de muerte de una persona o varias personas.</p>
<p><b>ARTÍCULO 196°.</b> Será sancionado con pena privativa de libertad de seis meses a dos años, el que conduciendo o haciendo conducir una aeronave, atravese 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 196. (OPERACIÓN INCUMPLIENDO EL PLAN DE VUELO)</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad:</p> <p>a.- Con pena de cinco (5) a diez (10) años el que permitiere la conducción de una aeronave clandestina o maliciosamente atravesando la frontera por vía aérea, por lugar distinto de los establecidos por autoridad aeronáutica competente, usurpando el espacio aéreo de país vecino.</p> <p>b.- Con pena de cinco (5) a quince (15) años los miembros de la tripulación que condujeran clandestina o maliciosamente una aeronave atravesando la frontera por vía aérea, usurpando el espacio aéreo de país vecino, por lugar distinto de los establecidos por autoridad aeronáutica competente.</p> <p>c.- Con pena de quince (15) a treinta (30) años a los que condijeren o hicieran conducir una aeronave atravesando clandestinamente o maliciosamente la frontera, provocando incidente o accidente y la muerte de uno a más personas.</p>
<p><b>ARTÍCULO 197°.</b> Será sancionado con pena privativa de libertad de tres meses a un año:</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p><b>ARTÍCULO 197°. (OMISION DE AYUDA Y SOCORRO)</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad:</p> <p>a.- Con pena de un año (1) a tres (3) años al comandante o piloto al mando de una aeronave, que no colaborasen en las actividades de prestación de socorro a una o más aeronaves perdidas, cuando se lo requiere la autoridad competente.</p>

ARTICULO ACTUAL	PROPUESTA
<p>pedido de asistencia de una aeronave en peligro o bien por solicitud de autoridad competente.</p> <p>c) El explotador, comandante o piloto al mando y demás integrantes de la tripulación que no colaborasen 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.</p>	<p>b.- Con una pena de tres (3) meses a un año (1) al Explotador y demás miembros 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.</p> <p>c.- Con una pena de un año (1) a tres (3) años al explotador, comandante o piloto al mando y demás integrantes de la tripulación que no colaborasen 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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 198°.</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 198.</b> 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.</p>

**CUADRO Nº 17 ARTICULOS PROPUESTOS EN LA LEY 2902**

**(LEY DE AERONAUTICA CIVIL)**

DIRIGIDO A:	ARTÍCULO PROPUESTO
<p><b>CONDUCTAS ANTIJURIDICAS VINCULADAS CON LA TRIPULACIÓN Y/O PASAJEROS</b></p>	<p><b>ARTICULO 200. (ABUSO DE AUTORIDAD Y NEGLIGENCIA)</b> Será sancionado con pena privativa de libertad:</p> <p>a.- De un año (1) a cinco (5) años a los miembros de la tripulación que por su condición ejerza Abuso de autoridad y negligencia en el ejercicio del mando.</p> <p>b.- De quince (15) a treinta (30) años a los miembros de la tripulación que por su condición ejerza Abuso de autoridad y negligencia en el ejercicio del mando y a consecuencia de dicha conducta se produjere un accidente o incidente que además provoque la muerte de una o varias personas.</p>
	<p><b>ARTICULO 201. (USO DE APARATOS</b></p>



DIRIGIDO A:	ARTÍCULO PROPUESTO
	<p><b>ELECTRONICOS PELIGROSOS)</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad de seis (6) meses a un año (1), a la persona o personas que utilicen aparatos de fotografía o de teléfonos o aparatos de transmisión, cuando sea peligroso para el vuelo.</p>
	<p><b>ARTICULO 202. (ABORDAJE DEL AVIÓN DE FORMA CLANDESTINA)</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad, de seis (6) meses a un (1) año, a la persona o personas que realicen el abordaje del avión de forma clandestina para realizar el traslado de un lugar a otro, Polizonaje (viajar clandestinamente).</p>
<p><b>CONDUCTA ANTIJURIDICA DE LOS CONTROLARES DE TRAFICO AEREO</b></p>	<p><b>ARTICULO 203 (IDENTIFICAION FALSA DE LA AERONAVE)</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad de un (1) mes a dos (2) años, El que identificare falsamente una aeronave ante los servicios de tránsito aéreo.</p>
<p><b>CONDUCTAS ANTIJURIDICAS POR PARTE DEL PERSONAL TECNICO</b></p>	<p><b>ARTICULO 204. (ALTERACION DE LOS DOCUMENTOS DE MANTENIMIENTO)</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad:</p> <p>a.- De seis (6) meses a dos (2) años al personal técnico, responsable que altere cualquier documento o programa de mantenimiento que vaya en contra de la seguridad de la aeronavegabilidad de la aeronave.</p> <p>b.- Con pena de quince (15) a treinta (30) años al personal técnico, responsable que altere cualquier documento o programa de mantenimiento que vaya en contra de la seguridad de la aeronavegabilidad de la aeronave. Y por consecuencia de dicha alteración provocando incidente o accidente y la muerte de uno a más personas.</p>
	<p><b>ARTICULO 205. (NEGLIGENCIA EN EL TRABAJO DE MANTENIMIENTO)</b></p>

DIRIGIDO A:	ARTÍCULO PROPUESTO
	<p>Será sancionado con pena privativa de libertad:</p> <p>a.- De seis meses (6) a dos (2) años al personal técnico, responsable de cualquier trabajo de mantenimiento preventivo o correctivo a la aeronave, realizado con negligencia y que vaya en contra de la seguridad de la aeronavegabilidad de la aeronave.</p> <p>b.- Con pena de quince (15) a treinta (30) años al personal técnico, responsable de cualquier trabajo de mantenimiento preventivo o correctivo a la aeronave realizado con negligencia y que vaya en contra de la seguridad de la aeronavegabilidad de la aeronave, y por consecuencia de dicho trabajo se provocare incidente o accidente y la muerte de uno a más personas.</p>
<p><b>CONDUCTAS ANTIJURIDICAS POR PARTE DEL OPERADOR DE LA AEROLINEA</b></p>	<p><b>ARTICULO 206. (USO DE REPUESTOS FALSIFICADOS)</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad:</p> <p>a.- De dos (2) a cinco (5) años al responsable de la empresa operadora que incurriera en la adquisición de repuestos falsificados y que se obligue a su uso.</p> <p>b.- De quince (15) treinta (30) años al responsable de la empresa operadora que incurriera en la adquisición de repuestos falsificados, y que se obligue a su uso y por consecuencia de dicho trabajo se provocare incidente o accidente y la muerte de uno a más personas.</p>
<p><b>CONDUCTAS ANTIJURIDICAS VINCULADAS CON VEHICULOS AEREOS NO TRIPULADOS (UAV – DRONES)</b></p>	<p><b>ARTICULO 207. (FALTA DE REGISTRO DE UNA UAV ANTE ACC)</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad:</p> <p>a.- De seis (6) meses a dos años (2) a la persona natural o jurídica que no registre de forma oficial la tenencia un UAV cuyo peso en vacío sea mayor a los 2 KG, ante AAC.</p> <p>b.- De seis (6) meses a un año (1) a la persona natural o jurídica que no declare a la AAC el fin o fines para la cual se adquirió un UAV.</p>

DIRIGIDO A:	ARTÍCULO PROPUESTO
	<p><b>ARTICULO 208. (FALTA DE REGISTRO DE LAS UAV)</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad de seis (6) meses a dos (2) años al propietario y/o al operador del UAV por verificarse en el mismo vehículo no tripulado la falta de la placa de identificación.</p>
	<p><b>ARTICULO 209. (FALTA DE PERICIA EN EL CONTROL DEL UAV)</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad de seis (6) meses a dos (2) años, a la persona que opere un UAV, la cual cause lesión o daño a propiedad privada u ornato público, por causa de una mala manipulación.</p>
	<p><b>ARTICULO 2010. (FALTA DE REGISTRO DEL EQUIPAMIENTO DEL AUV DE ACUERDO AL FIN)</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad, de seis (6) meses a un año (1) a la persona que no registre el equipamiento del UAV de acuerdo al fin que desempeñara para el cual se lo adquirió.</p>
	<p><b>ARTICULO 211. (OPERACIÓN DE UN AUV POR ESPACIO RESTRINGIDO)</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad, de seis (6) meses a un (1) año a la persona que opere al UAV en espacio aéreo restringido de acuerdo al fin para el cual se lo adquirió.</p>
	<p><b>ARTICULO 212. (OPERACIÓN DE UN UAV SIN LINCEIA DEL OPERADOR)</b></p> <p>Será sancionado con una pena de dos (2) años a cinco (5) años a la persona que opere un UAV, sin contar con una licencia que habilite su destreza para operarlo dentro el marco de la seguridad.</p>
	<p><b>ARTICULO 213. (OPERACIÓN PELIGROSA DE UN UAV )</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad:</p> <p>a.- Con una pena de cinco (5) a diez (10)</p>

DIRIGIDO A:	ARTÍCULO PROPUESTO
	<p>años a la persona que opere un AUV, e intente interceptar a una aeronave tripulada en pleno vuelo.</p> <p>b.- Con una pena de quince (15) a treinta (30) años a la persona que opere un AUV, e intente interceptar a una aeronave tripulada en pleno vuelo y como consecuencia de dicha acción, se produjere un accidente o in dicente con muerte de una o varias personas.</p>
	<p><b>ARTICULO 214. (FALTA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD PARA OPERARA UN AUV)</b></p> <p>Será sancionado con pena privativa de libertad de seis (6) meses a dos (2) años si la persona natural o jurídica poseedora de un VANT no posea de un seguro de responsabilidad civil frente a terceros.</p>

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

## CONCLUSIONES

Realizada la investigación respecto a los alcances y limitaciones de la ley N° 2902 (Ley de Aeronáutica), en especial del TITULO DECIMO SEPTIMO, en su Capítulo II el tema de Delitos Aeronáuticos, arribando de esta manera a las siguientes conclusiones:

- Es necesario un cambio cualitativo en la forma de abordar la prevención que escapa del ámbito penal y se radica en la formación cada vez más eficiente de pilotos, técnicos y controladores del tráfico aéreo.
- Adecuar el castigo al verdadero peligro o daño de las conductas constitutivas de infracción es un criterio que dicta la razón y que se concilia con el derecho de igualdad ante la ley.
- Adecuar la legislación Aeronáutica a los verdaderos factores de riesgo y conforme al grado de evolución tecnológica y especialmente de acuerdo al desarrollo de los conocimientos actuales sobre el vuelo y los factores humanos. En efecto, las causas de accidentes no son las mismas hoy que en los comienzos de la aviación. Entonces, y con justa razón, los precursores del vuelo carecían de los conocimientos de aerodinámica básica, las máquinas eran falibles, no existan instrumentos ni márgenes de seguridad en la actividad aérea. Hoy día los problemas son distintos, las maquinas no fallan, en tanto el factor humano se encuentra comprometido en prácticamente el 100% de los accidentes.
- Esta evolución debiera también reflejarse en la ley, en la creación de figuras delictivas acordes con la realidad actual. Es el caso de las aeronaves no tripuladas, las UAV's, que es una realidad y que amerita inclusive una regulación acorde a esta nueva forma de manipular vehículos aéreos que podrían convertirse en una amenaza para el, transporte aéreo y para el ser humano en general.

## RECOMENDACIONES

De acuerdo al análisis realizado en especial a la actual normativa vigente es necesario realizar una serie de propuestas no solamente a la Ley de aeronáutica Civil Boliviana N° 2902 si no también a los Reglamentos Aeronáuticos Bolivianos.

- 1.- Es importante que la actividad aeronáutica sea controlada por medio de un Código Aeronáutico más claro y completo, así como los países vecinos que cuentan con un Código Aeronáutico.
- 2.- Poder redactar un Reglamento dentro de los RAB's, que pueda regular la actividad de los vehículos aéreos no tripulados tal es el caso de los UAV o DRONES.
- 3.- Contar con una Junta de Investigación de Accidentes Aéreas Civiles, JIAAC conformada por profesionales de un alto nivel ético y de gran experiencia, totalmente independiente a la Autoridad Aeronáutica y a los operadores que están realizando la actividad aeronáutica, la cual se encargue de investigar cualquier incidente o accidente que podría suceder dentro de nuestro país con aviones con matrícula boliviana.
- 4.- La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) hace énfasis y considera de gran importancia al proceso de instrucción y formación de todos los actores involucrados en la actividad aeronáutica.

Es a partir de la constante capacitación al personal de cualquier compañía aérea o institución aeronáutica, para reducir al mínimo la contravención a la norma que permitirá reducir los incidentes y accidentes en el ámbito aeronáutico.

## BIBLIOGRAFIA

- 1997 CABANELLAS DE LAS CUEVAS, Guillermo. **Diccionario de Ciencias sociales Políticas y Sociales**. Argentina.
- 2002 DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL. **Reglamentos Aeronáuticos Bolivianos**. Bolivia
- 1982 DONEDIEU DE VABRES. **Los Principios Modernos del derecho Internacional**. París.
- 1992 FOLCHI, Mario. **Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo**. Buenos Aires.
- 1980 GAY DE MONTELLA, Rafael. **Principios de Derecho Aeronáuticos**. Buenos Aires.
- 1987 LANZA BORJA, Edgar. **Fundamentos de Derecho Aeronáutico**. Bolivia
- 1970 MAPELLI LOPEZ, Enrique. **Códigos y leyes de Aviación Civil Latinoamérica**. Instituto de Cultura Hispánica. Madrid – España.
- 1991 MAPELLI TAPIA SALINAS, Enrique. **Ensayo para un Diccionario de Derecho Aeronáutico**. Madrid – España.
- 1994 MORALES RODRÍGUEZ, José Ramón. **El transporte Aéreo y la Unión Europea**. Madrid.
- 1997 OSORIO, Manuel. **Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales**. Buenos Aires.
- 1973 REPÚBLICA DE BOLIVIA. **Código Aeronáutico Boliviano**. Bolivia
- 1978 SILVEIRA DA MOTA, Octanny. **Crimen a Bordo de un Aeronave**. In. Revista CIDA.

1999 TAPIA SALINAS. **Manual de Derecho Aeronáutico**. Barcelona.

1975 ZANNETTI, Juan. **Derecho Aeronáutico**. Gráfica del Libro. Buenos Aires.

#### SITIOS WEB RELACIONADOS CON EL AREA

FAA ORGANIZATIONS - FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION  
<http://www.faa.gov/>

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO)  
<http://www.icao.int/>

Código de campo cambiado

FLIGHT STANDARS SERVICE <http://www.opspecs.com/>

Código de campo cambiado

FAA AIRCRAFT CERTIFICATION SERVICE <http://av-info.faa.gov/ad/>

Código de campo cambiado