

# El apoderamiento ilícito de aeronaves en México. Estudio iusinternacionalista y jurídico penal

---

POR **XAVIER NÁJERA GONZÁLEZ**(\*)

**Sumario:** I. Introducción.- II. Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963).- III. Convenio de la Haya para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (1970).- IV. El delito de ataques a las vías de comunicación, en su modalidad de apoderamiento ilícito de aeronaves en México.- V. Bien jurídico protegido en el tipo penal mexicano.- VI. Conductas típicas alternativas del tipo penal mexicano.- VII. Medios comisivos del tipo penal mexicano.- VIII. Penalidad básica y agravantes del tipo penal mexicano.- IX. Referencias.

**Resumen:** el presente trabajo examina los convenios internacionales en la materia. Luego, estudia los elementos del delito de apoderamiento ilícito de aeronaves, tipificado en la legislación penal federal mexicana. Así, se inicia con el estudio de los bienes jurídicos protegidos. Luego, se determina la conducta típica, los medios comisivos, y finalmente, la punibilidad básica y agravada, de tales conductas.

**Palabras claves:** apoderamiento - ilícito- aeronaves - México

***Unlawful seizure of aircrafts in Mexico. International and criminal law study***

**Abstract:** *This work examines the international conventions on this particular topic. Then, it studies the elements of the crime of unlawful seizure of aircrafts, as it is considered in the mexican federal criminal code. Thus, we begin with the study of the juridical values involved. Then, we study the typical conduct, the commissive means, and finally, the basic and aggravated penalty of such conducts.*

**Keywords:** *Unlawfuls - eizure- aircrafts - Mexico*

---

(\*) Doctor en derecho y catedrático de derecho penal, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (México). España. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores, Nivel I, del Consejo Nacional de Humanidades, Ciencias y Tecnologías (México).

## I. Introducción

El delito denominado Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, es una figura jurídica que ha traído aparejada graves consecuencias para la aeronáutica civil comercial. Tal figura delictiva surgió con motivo de la instauración de este género de la aviación, durante las primeras décadas de este siglo, y a partir de entonces, este delito ha venido amenazando la seguridad aeronáutica mundial, con mayor o menor intensidad, a lo largo de diferentes periodos de nuestra historia contemporánea. Sin embargo, la época en que más frecuentemente se perpetró este delito, se llevó a cabo, sobre todo, durante la guerra fría (St. John, 1991, p. 9), y, además, en la época comprendida entre finales de los años sesenta, y principios de los años setenta.

Cabe señalar que según la Federal Aviation Agency, que es un organismo norteamericano del tráfico aéreo, hasta agosto de 1970, registró 189 apoderamientos de aeronaves de resultado positivo, y que el 75% de estos delitos se efectuaron entre principios de 1968 y agosto de 1970 (Middendorff, 1981, p. 55).

Pero incluso, en estos días, han continuado presentándose casos, en diversas partes del mundo, lo que motiva a plantearse la necesidad de actualizar su estudio jurídico y criminológico, y dedicarle especial atención desde diversas perspectivas.

Así las cosas, es importante destacar que a partir de los hechos acontecidos el 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, donde a raíz de la ejecución de una serie de delitos de apoderamiento ilícito de aeronaves, se produjo uno de los actos terroristas más graves de la historia. Hecho que causó especial conmoción mundial, con el derrumbamiento de las Torres Gemelas, símbolo del poder estadounidense, con lo cual, la importancia de este delito cobró inusitada importancia.

A partir del evento en la Torres Gemelas en Nueva York, volvió a ser patente que las actividades aeronáuticas sientan incertidumbre, frente a diversos actos ilícitos que han afectado o puesto en peligro la seguridad de la aviación civil internacional. Pues desde ese momento, se llegó al extremo de que se utilizaran a las aeronaves mismas como instrumentos del delito —verbigracia lo sucedido el once de septiembre de dos mil uno, en Nueva York, donde varias aeronaves fueron estrelladas contra las Torres Gemelas y otros objetivos—, y no solo como se realizaba en otros momentos históricos, con la utilización de las aeronaves como objetos materiales donde recaían muchos de tales comportamientos.

Ahora bien, en cuanto a la utilización de las aeronaves como instrumentos del ilícito destaca a primera vista lo acontecido el once de septiembre de 2001, en Estados Unidos, donde varios aviones comerciales fueron estrellados deliberadamente contra distintos objetivos, después de haber sido desviados de sus rutas

previamente establecidas; lo que sin duda, ha despertado nueva preocupación por un tema que ha estado presente desde los años treinta en que se cometió en Perú, el primer apoderamiento ilícito de aeronave en el mundo.

Por tanto, el entorno aeronáutico sigue siendo amenazado por una serie de comportamientos delictivos que exigen sin duda, una nueva reflexión, de cara a su mejor entendimiento, y a la manera en que pudiera prevenirse la comisión de los mismos, tanto en el aspecto criminológico, penal y procesal penal.

## **II. Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963)**

El propósito original de las negociaciones diplomáticas que hicieron posible este Convenio, fue el tratar de definir el estatuto legal de las aeronaves, y el establecimiento, tanto de una jurisdicción, como de un sustento de aplicabilidad, para una ley sustantiva encargada de regular infracciones y actos cometidos a bordo de aeronaves en vuelo. Pero también, se buscó el establecimiento del marco legal de las facultades del comandante sobre la aeronave, la tripulación y los pasajeros durante el vuelo (McWhinney, 1975, p. 36). Puede decirse que otra de las metas de este Convenio, era el establecimiento de reglas de cooperación para la prevención de delitos aeronáuticos, y el posibilitar el pronto retorno de los aparatos a sus actividades comerciales (Bassiouni, 1984, p. 146). Sin embargo, el enfoque material de la Convención de Tokio, no solo se limitaba al establecimiento de conductas delictivas, sino que, además, cubría comportamientos que, sin ser delitos, pudiesen comprometer la seguridad de la aeronave, de las personas y de los bienes a bordo (Shubber, 1973, p. 141).

De cualquier manera, esto se llevó a la realidad en septiembre de 1963, mediante la celebración de una Conferencia diplomática internacional en Tokio. La cual, fue convocada por la OACI, para tratar del Proyecto sobre las cuestiones antes referidas. El Proyecto fue elaborado por la Comisión Jurídica de aquel Organismo Internacional, en su sesión de Montreal de abril de 1962. Cabe mencionar que la Conferencia aprobó el Proyecto con algunas modificaciones, y que el Convenio adoptado entraría en vigor, cuando lo ratificasen los doce Estados signatarios (Bravo Navarro, 1966, pp. 148-149).

El Convenio de Tokio nació a la vida internacional con escaso apoyo de los países. Y tuvieron que pasar aproximadamente seis años, con relación a la fecha de su firma inicial, para que efectivamente pudiera entrar en vigor. Después, las adhesiones se multiplicaron, debido a las presiones ejercidas por organismos y asociaciones internacionales. Las cuales consideraban que este, era un primer paso indispensable para emprender la lucha contra la delincuencia aérea internacional.

Ante ello, no resulta extraño el hecho de que sus previsiones resultaran ser insuficientes, en contra de ola de apoderamientos ilícitos de aeronaves que sobrevinieron en años subsecuentes. Fue así que finalmente, el Convenio de Tokio quedó registrado ante el secretario general de las Naciones Unidas, por la Organización de Aviación Civil Internacional, en cuyo organismo, se efectuaron los depósitos de los correspondientes instrumentos de adhesión. Pero no fue, sino hasta el 4 de diciembre de 1969 (es decir, seis años después de su inicial firma), cuando se obtuvo finalmente, la duodécima ratificación (Mapelli, 1973, p. 143).

Algunos autores como Guillaume y Levasseur, estiman que el Convenio de Tokio, al principio, no tenía por objeto tratar el tema del apoderamiento ilícito de una aeronave, sino en forma más general, tratar los temas concernientes a la competencia penal de los Estados y las facultades y obligaciones del comandante de la aeronave. Pero, señalan que se debió a la insistencia de los Estados Unidos, la razón por la que fue adoptado el texto del artículo 11 que se refiere a este delito (Guillaume *et al.*, 1977, p. 27).

Del Convenio de Tokio cabe destacar, que contiene por primera vez, una definición legal del delito de Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, dentro de su artículo 11. Este acierto, quizá haya sido el punto más importante de dicho instrumento, porque con ello, se inició un incipiente sistema de represión penal por los Estados con respecto a este comportamiento delictivo.

Finalmente, cabe decir que México lo firmó con fecha 24 de diciembre de 1968, lo ratificó con fecha 18 de marzo de 1969, y le dio entrada en vigor, con fecha el 4 de diciembre de 1969 (AASL, 1993, p. 188).

### **III. Convenio de la Haya para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (1970)**

Las preparaciones formales para la Convención, dieron comienzo en 1968. Fueron motivadas por una propuesta de la Asamblea de la OACI, ante el Consejo de ese mismo organismo internacional, sobre la necesidad de estudiar el problema en torno a la insuficiencia jurídica del artículo 11 de la Convención de Tokio (Naveau, y Godfroid, 1988, p. 153). Como consecuencia, el Consejo de la OACI, inmediatamente refirió la cuestión al Comité legal. El cual, finalmente la llevó a la realidad el 16 de diciembre de 1970.

Un total de setenta y siete Estados estuvieron presentes en la Conferencia. Pero también, estuvieron presentes multitud de observadores de diferentes organismos, como: la Asociación de Transporte Aéreo Internacional, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas, el Instituto de Transporte Aéreo, la Unión Internacional de Policía Criminal y la Unión Internacional de

Aseguradores de Aviación (Mapelli, 1973, p. 164). Dicha Convención fue aprobada por una votación de 74 a 0, con algunas abstenciones. Fue entonces depositada ante la URSS, el Reino Unido de la Gran Bretaña y los Estados Unidos, y se encuentra en vigor desde el 14 de octubre de 1971.

El Convenio de la Haya surgió por dos razones fundamentales. La primera, consistió en la expansión del número de actos de apoderamiento ilícitos de aeronaves cometidos durante los años sesenta, y la segunda razón, tuvo su base en lo limitado e inadecuado que resultó ser el Convenio de Tokio de 1963, sobre todo, en lo referente a la solución de los problemas jurídicos relacionados con estos sucesos.

En pocas palabras, puede resaltarse que este Convenio esencialmente concierne al ejercicio de la jurisdicción criminal y la extradición, así como a las medidas preventivas y respuestas para el apoderamiento ilícito de las aeronaves (McWhinney, 1975, p. 42). Teniendo a bien precisar, que cada Estado contratante tomara las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre este delito, en diversos casos concretos como son: cuando el delito fuese cometido a bordo de una aeronave matriculada en ese Estado; o bien, si la aeronave, a bordo de la cual se comete el delito, aterrizara en su territorio con el presunto delincuente todavía a bordo; y si el delito se comete a bordo de una aeronave dada en arrendamiento sin tripulación, a una persona que en tal Estado tenga su oficina principal, o, de no tener tal oficina, su residencia permanente.

De esta manera, y una vez establecido su contenido esencial, se procederá a explicarlo con mayor detenimiento, haciendo hincapié en algunos puntos específicos. Se comenzará con el Artículo 1 que dice:

Comete un delito (que en adelante se denominará “el delito”) toda persona que, a bordo de una aeronave en vuelo: a) Ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma, o intente cometer cualquiera de tales actos; b) Sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cualquiera de tales actos.

Cabe mencionar que los Estados Unidos, no estaban de acuerdo con este artículo, toda vez que dicho país, estimaba que la referencia hecha a las personas era demasiado limitada, ya que excluía a aquellos que no se encontraban a bordo de la aeronave, pero que, de alguna manera, ayudaban al autor del delito y a “los conspiradores” (Francoz, 1981, pp. 56-57).

Es importante destacar que, de acuerdo con este artículo, la persona que comete el delito debe encontrarse *a bordo* de la aeronave, la cual, a su vez, debe encontrarse *en vuelo*. Ante ello, cabe hacer la crítica que, nada impide que la persona

que cometa el delito de apoderamiento ilícito de aeronave, no pueda cometerlo sin encontrarse a bordo del aparato, lo que puede suceder al encontrarse el sujeto activo tanto en tierra, como a bordo de otra aeronave, o en algún barco. Por lo tanto, es un desacierto el hecho de limitar la comisión del delito a que la persona se encuentre a bordo de una aeronave en vuelo.

La situación relacionada con el hecho, que debe encontrarse la persona a bordo de la aeronave para realizar el delito, en mi opinión constituye un grave desacierto del Convenio de la Haya, porque limita la conducta y da margen a la impunidad. Esto lo digo porque puede claramente suceder, que se lleve a cabo el apoderamiento de alguna aeronave y ejercitarse el control de la aeronavegación, sin necesidad de que los autores se encuentren a bordo de la misma.

Respecto al hecho de que la aeronave debe encontrarse en vuelo, debo señalar que una novedad importante del Convenio de la Haya, consistió en reducir a una sola definición de periodo de vuelo, las dos diferentes definiciones que señalaba el Convenio de Tokio, al referirse a este concepto. Es así que el Convenio de la Haya en su artículo 3,1 adoptó solamente un concepto de vuelo más amplio, que empieza desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque, hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque.

La crítica que se puede establecer con relación a este concepto de vuelo, consiste en que se puede continuar con el apoderamiento de la aeronave y del control de su aeronavegación, incluso desde tierra, sin que se encuentre en vuelo, y con las puertas externas abiertas. No es necesario que estas se encuentren cerradas para que esto pueda llevarse a cabo, o pueda continuar efectuándose. Además, el Convenio debía tener en cuenta, no solamente los actos de apoderamiento ilícito cometidos mientras la aeronave se encontrara en vuelo, sino también, cualquier acto cometido después que el delincuente haya abordado la aeronave (Mapelli, 1973, p. 170).

Otra crítica que se puede establecer con relación a este concepto de “vuelo”, consignado en el Convenio, sería que el mismo, podría traer problemas de aplicación de este instrumento, cuando se efectuase un apoderamiento de la aeronave, en el escenario internacional, sin que se haya iniciado el vuelo, y este no pudiese proseguir, por bloqueo del cierre de las puertas externas, realizado por el propio delincuente que se encuentre a bordo.

Ahora bien, cuando el artículo 3, fracción 1, habla de que en caso de aterrizaje forzoso se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes que se encuentren a

bordo. Esto resulta interesante, toda vez, que funciona como una especie de criterio de continuidad presunta del vuelo, para los casos de aterrizaje forzoso.

Cabe decir que el Convenio no señala si este aterrizaje forzoso debe ser o no motivado por la propia actuación del autor del delito. Por lo que puede estimarse que cualquiera que sea la causa que lo origine, debe tenerse en cuenta esa presunta continuidad del vuelo. Por lo tanto, mientras las autoridades competentes no se hagan cargo de esta obligación, continuará en aplicación lo dispuesto por el Convenio, con todas sus consecuencias, toda vez que se presume que el vuelo continúa.

El artículo 1 del Convenio de la Haya también exige la *ilicitud* de la conducta que debe tener lugar a través de: **1.** Violencia; **2.** Amenaza de violencia; **3.** Cualquier otra forma de intimidación.

Esto denota lo importante que es el elemento violencia, ya que la Convención no ampara los casos de desviación del aparato operados por iniciativa del piloto mismo, o por ciertos otros miembros de la tripulación, sin que haya mediado violencia o amenaza de violencia, o cualquier otra forma de intimidación.

Otra cuestión importante es la que se refiere a que el apoderamiento debe ser ilícito. Esto es, que debe ser un comportamiento que contradiga las reglas establecidas por el derecho, que debe, por tanto, ser antijurídico. Es por ello que “No existirá fácilmente apoderamiento sin ilicitud; pero si este tuviere lugar en virtud del ejercicio legítimo de un derecho por mandato judicial o de resolución dictada por autoridad competente, el Convenio no resulta aplicable” (Guillaume, 1970, p. 42).

Pero, además, no basta que dicho apoderamiento sea un comportamiento antijurídico en forma general, debe ser un apoderamiento penalmente antijurídico. Es decir, dicho comportamiento debe ser lo suficientemente antijurídico para ser una conducta prohibida por el derecho penal, y poder convertirse en un injusto penal. Por tanto, resulta fácil visualizar que, en la mayoría de los casos, el apoderamiento lícito por mandato de autoridad judicial, no da mayores problemas en el sentido de no ser antijurídico, pero mucho menos de ser penalmente antijurídico.

Por lo tanto, el empleo de la palabra “ilícitamente” por el Convenio, no debe dar margen a confusión, si se tiene simplemente en cuenta que, como cualquier delito, el comportamiento consistente en el apoderamiento de la aeronave en vuelo, debe ser un apoderamiento penalmente antijurídico, y, por ende, no amparado por alguna causa de justificación.

Pero cuando señala los siguientes requisitos: 1) violencia, 2) amenaza de violencia o 3) cualquier otra forma de intimidación; surgen dudas. Esto es así, porque

bien puede un delincuente llevar a cabo el ejercicio del control de la aeronave, y por tanto apoderarse de la misma, por supuesto de manera ilícita, pero sin ninguna de estas tres circunstancias señaladas. Toda vez que esto, puede ser llevado a cabo, por ejemplo, con ayuda técnica o incluso material del piloto.

Así también lo señala Glaser, al dar a entender que incluso, puede existir connivencia entre el autor y el piloto para efectuar el desvío de la aeronave. Y señala como ejemplo, el recurrir a medios de corrupción, con los cuales, el verdadero autor no tendría necesidad de recurrir a la violencia que señala el artículo 1 de la Convención de la Haya (Glaser, 1970, p. 72).

Con lo cual, no existirá violencia, ni amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación por parte del autor material, para apoderarse del control de una aeronave. Con este ejemplo, quedaría impune esta conducta, al no mediar ninguna de los tres requisitos antes señalados.

Pero atención especial requiere el estudio de la participación, ya que esa puede variar de una legislación interna a otra. Pero si nuestra atención se centra con respecto a la moderna dogmática distingue entre diversas formas de participación, como puede ser la de cooperador necesario, o la del cómplice (cooperador no necesario) (Berdugo *et al*, 2004, pp. 386-387).

El convenio también distingue la conducta consumada de la tentativa en el inciso a), del mismo artículo 1, al señalarse que el comportamiento se consuma cuando una persona “se apodere de la aeronave”, o bien “ejerza el control de la misma”. Y la tentativa se desprende, cuando señala el intento de cometer cualquiera de tales actos, al decir dicho artículo: “o intente cometer cualquiera de tales actos”.

Se ha hecho la crítica al artículo 1 del Convenio de la Haya, de que no solo debió incluir a la consumación y la tentativa, sino que, además, debió incluir a los actos preparatorios. Es acertada esta observación, si se tiene en cuenta que, para que los actos preparatorios sean punibles, deben estar expresamente señalados en la ley. De modo que como la Convención de la Haya no los establece, pues tales actos quedan impunes al amparo de la mencionada Convención.

Sin embargo, la inclusión de tales actos preparatorios exigiría concebir que se considerara especialmente grave “la implicación de otras personas en el proyecto criminal” (Mir Puig, 1996, p. 332), tendiente a la ejecución de un acto de apoderamiento ilícito de aeronaves, ya que la cuestión de que “la resolución criminal trasciende del sujeto aislado para comunicarse a otros” (Mir Puig, 1996, p. 332) en este delito, puede resultar polémica, pero, sin embargo, puede llegar a darse, por lo que si se considera que los actos preparatorios son la conspiración, la proposición, y

la provocación para delinquir, e incluso la apología entendida como “una ampliación del concepto” (Mir Puig, 1996, p. 331) de provocación, no debieron ser nunca dejadas de lado por el Convenio en comento.

Además, debe señalarse que, según la redacción del Convenio, para estar en presencia de complicidad se exige que el cómplice se encuentre a bordo de la aeronave en vuelo. Esto es en mi opinión un desacierto del Convenio, porque una persona puede fácticamente ser cómplice de este delito, sin necesidad de encontrarse situado dentro de una aeronave, y sin necesidad de encontrarse la aeronave en vuelo como lo requiere la Convención, ya que la complicidad se establece cooperando a la ejecución del hecho con actos anteriores o simultáneos, y si la ejecución del hecho solo puede realizarse durante el vuelo al cerrarse las puertas, bien puede el cómplice haber actuado anteriormente y no solo en forma simultánea, con lo cual la conducta del cómplice que actúa anteriormente queda impune conforme al convenio, pero no así la del que cómplice que actúa simultáneamente.

Dentro del artículo 2 de la Convención, se establece la obligación para cada uno de los Estados contratantes, de establecer penas severas para el delito. Sin embargo, se ha estimado que la Convención adolece de no especificar cuáles debían ser las penalidades mínimas que debían imponerse a los delincuentes por parte de los Estados contratantes (Abeyratne, 1984, p. 610). Lo que quizá, mucho influyó en la falta de votos por unanimidad a favor de la Convención, vista como un todo (McWhinney, 1975, p. 42).

Sin embargo, a pesar de ello, estimo que no estuvo desacertado el Convenio de la Haya en ese punto, ya que no corresponde a un instrumento internacional establecer el catálogo de penas a imponer por los Estados contratantes.

Los cuáles, deben gozar de autonomía legislativa, para que, acorde con su política criminal interna, cataloguen la severidad de las penas que pudiesen imponer por esta clase de delito, de acuerdo con sus particulares necesidades internas de prevención.

Diversa es la cuestión, sin embargo, por lo que se refiere a la consideración del delito de apoderamiento ilícito de aeronaves como un “delito grave” en sí mismo, y no simplemente, como un “delito”, tal y como lo establece el artículo 1 de la Convención de la Haya. Al respecto se argumenta, que se debió considerar al apoderamiento ilícito de aeronave como un “delito grave”, ya que esto hace dudar que se trate de un delito con carácter internacional, en el sentido propio del término. Sobre todo, si se tiene en cuenta que otras Convenciones internacionales expresamente prevén como “delitos graves” o “crímenes” a determinados comportamientos, como, por ejemplo, la Convención de Ginebra de 1949 (Glaser, 1970, pp. 79-80).

Sin embargo, en este sentido opino que el hecho de no considerarlo grave, es irrelevante con respecto a su carácter de delito internacional. Esto es debido a que la *expresión* de la *gravedad* de un delito en un Convenio, no es el factor decisivo que mide su internacionalidad, sino más bien, esta es medida, por el carácter internacional del instrumento mismo. Lo cual nace desde el momento en que, en dicho instrumento jurídico, se tipifica determinada conducta. Esto es lo que verdaderamente le imprime, de por sí, el mencionado carácter. Y esto se puede llevar a cabo, según mi opinión, de dos maneras: una originaria y otra derivada. La primera será cuando originariamente determinado delito, nace a la vida jurídica producto de un Convenio de índole internacional, y por este solo hecho, este delito adquiere categoría de delito internacional. La segunda, es decir, la forma derivada, sucederá si una conducta delictiva originariamente tipificada en alguna legislación penal interna, se eleva al rango de internacionalidad, porque también fuese juzgado oportuno tipificarla en algún Convenio de tal índole.

Ahora bien, respecto de la gravedad de la conducta delictiva internacional, pienso que, para que determinado delito pueda ser objeto de un Convenio Internacional, dicha gravedad debe estar implícita en esa conducta delictiva misma, porque en mi opinión, carecería de sentido tipificar internacionalmente, conductas delictivas que no revistan en sí, un tal carácter.

Esto puede significar, además, que el delito revele un doble aspecto desde el punto de vista jurídico, ya que, por una parte, es un delito de derecho interno, y, por otra parte, es un delito de carácter internacional (Glaser, 1970, p. 79). Puesto que no debe confundirse nunca, el hecho de que, si un delito tiene un carácter internacional, no pueda tener al mismo tiempo carácter de delito, en el derecho penal propio de algún Estado. De esta manera, es posible que un mismo delito ostente ese doble carácter jurídico, al tener la capacidad de estar tipificado en un ordenamiento internacional y posteriormente en algún Código Penal Estatal.

Por lo que respecta a la jurisdicción, esta, se establece tomando como base un sistema de jurisdicción concurrente y no excluyente. Este sistema está elaborado de tal manera, que en realidad no puede legalmente darse el caso de que el delito quedara impune por falta de jurisdicción. Así, en los artículos 4 y 5 se establece la competencia en base: al Estado de matrícula; al Estado en que la aeronave aterrice con el delincuente todavía a bordo; al Estado de la oficina principal del arrendamiento de la aeronave, cuando se trate de arrendamiento sin tripulación; al Estado en cuyo territorio se halle el presunto delincuente, en el caso de que este Estado no conceda la extradición; al Estado designado como Estado de matrícula, por organizaciones de explotación común del transporte aéreo u organismos internacionales que utilicen aeronaves de matrícula común e internacional.

Por lo que a la extradición se refiere, cabe mencionar que la Convención de la Haya siguió ciertos precedentes en materia de Derecho Internacional, como lo fueron los Convenios sobre la trata de blancas y sobre fabricación de moneda. Esto tuvo el objetivo de establecer la ficción jurídica, relacionada con que se pudiera considerar al delito, objeto de este Convenio en comento, como delito que pudiera incluirse entre los delitos que den lugar a extradición, con respecto a todo Tratado que, sobre la materia, se celebre entre los Estados contratantes; sin importar que este, no estuviese expresamente comprendido (Tapia Salinas, 1980, p. 511).

De esta manera, se dice que el principio fundamental de la Convención se encuentra establecido por el artículo 7, que se refiere a uno de los principios fundamentales del Derecho Penal Internacional, que se expresa en la fórmula latina *Aut Dedere Aut Punire* (Ballarino, 1983, p. 199). Consecuentemente, se establece una norma relativa a cuestiones tanto de jurisdicción, como de extradición.

En ese sentido, el Convenio de la Haya acierta cuando obliga a que la legislación interna imponga severas penas. Pero, además, es más certero aún, cuando en el artículo 8, toma las medidas apropiadas para que la extradición opere de forma efectiva (Mapelli, 1978, pp. 360-361).

Y, en ese sentido, para extraditar, no se requiere, ni siquiera, un convenio expreso bilateral en la materia. Esto es debido a que el mismo Convenio le sustituye y hace sus veces en el artículo 8 apartado 2. Restando solamente, la buena voluntad de los Estados contratantes para su establecimiento (Mapelli, 1973, pp. 179-180).

Ahora bien, el artículo 9 se refiere a la situación de *facilitar* a los pasajeros la continuación del viaje lo antes posible. Es mejor que el Convenio de la Haya emplee el verbo *facilitar*, en vez del verbo *permitir* como lo establecía el Convenio de Tokio en su artículo 11. Toda vez que así, se amplía una obligación consuetudinaria existente en el derecho internacional, y reafirmada luego con el rango de norma escrita, en estos instrumentos internacionales aludidos, en el sentido de colaborar con el restablecimiento de las cosas al estado en que se encontraban, antes de que sucediera el apoderamiento ilícito de la aeronave.

Además, el artículo 9 establece la obligación de devolver “sin demora” la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores, mientras que el artículo 11 del Convenio de Tokio, establecía esa misma obligación, más no hacía esa referencia temporal, tendiente a agilizar dicha situación.

El artículo 10 consigna la ayuda judicial que con relación a este delito se deben prestar los Estados Contratantes, sin excluir las obligaciones derivadas de cualquier tratado bilateral o multilateral, relativo a la ayuda que, en materia penal, pudiera haber entre los Estados (Guillaume, 1970, p. 56).

Por lo que se refiere a la comunicación de información a la OACI, referente a las circunstancias del delito y a las medidas tomadas con relación al presunto delincuente por los Estados, es el artículo 11 del Convenio de la Haya, el encargado de regular dicha situación (Guillaume, 1970, p. 56).

Del artículo 13, también cabe destacar la poca universalidad del Convenio de la Haya sobre el Convenio de Tokio. Toda vez que el primero establece que los instrumentos de ratificación y de adhesión deberían ser depositados en los archivos de los Gobiernos de los Estados Unidos de América, el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Mientras el segundo, en cambio, señalaba que las ratificaciones debían realizarse en la OACI, con lo cual, quedaba abierto a la firma de cualquier Estado que fuese miembro de la Organización de las Naciones Unidas, o de cualquiera de los organismos especializados, cuestión que no resultaba ser tan limitativa.

El Convenio de la Haya comporta una serie de obligaciones internacionales para los Estados contratantes, cuyo cumplimiento se enfoca a reducir al máximo la comisión de este delito. Estas pueden agruparse en forma general, en el: a) deber de Información del delito a la OACI y al Estado competente para conocer del caso; b) deber de restablecer sin demora la normalidad perturbada de la navegación aérea; c) deber de sancionar severamente el delito; y d) deber de facilitar su prosecución por otros Estados competentes.

Desde mi particular enfoque, estimo que la aportación del Convenio de la Haya, pudo resultar afortunada para el Derecho Aeronáutico, si dicho instrumento internacional es visto en su conjunto, como propósito legislado internacionalmente, para regular este delito, que resulta ser, sobre todo, un problema aeronáutico. Pero, en cambio, resulta ser un Convenio de aportación limitada para el Derecho Internacional Penal, que es una materia que debe ser suficientemente precisa en la descripción de sus tipos y aplicación de sus principios, de la misma manera que ocurre con el derecho penal interno. Es cierto que las deficiencias pueden llegar a ser colmadas por el derecho penal interno, pero ahí podrían surgir varios inconvenientes, como el que pudiese rebasar la ley interna las situaciones limitadamente establecidas por los Convenios internacionales, y, entonces, podrían suceder conflictos jurídicos en virtud de la importancia que adquieren los convenios internacionales legalmente ratificados. Los que, en caso de ser técnicamente defectuosos, pueden dar margen a la impunidad, derivada de su inexacta aplicación e interpretación. Todo lo cual, es completamente inadmisibles en una materia como la penal, bien sea desde un enfoque internacional o interno.

Por eso, estoy de acuerdo con (Mapelli, 1973, p. 168), cuando señala que el Convenio de la Haya, resulto ser una aportación positiva para el Derecho Aeronáutico.

Pero no comparto su opinión en torno a que “Al margen de todo ello y aun admitiendo las censuras que se han producido, especialmente entre penalistas” contenga preceptos que “respetados y aplicados razonablemente por los Estados, pueden ser suficientes para la determinación jurídica del delito y su adecuada corrección”.

Esto lo sugiero con base en que desde una perspectiva internacional-penalista no resulta suficiente para la determinación jurídica del delito, el establecimiento de preceptos de dudosa suficiencia. Toda vez que los tratados internacionales legalmente suscritos y ratificados por los Estados, se convierten en ley de rango superior en muchos Estados, y de ahí proviene el cuidado que debe ponerse en su elaboración técnica, aunque puedan estos luego ser colmados o no, por un correcto trabajo legislativo a un nivel interno. Pienso que, al derecho penal de cada Estado en particular, no debe corresponder suplir las deficiencias de un instrumento internacional que resulte insuficiente, con respecto a una materia que no admite la incertidumbre, ni en el plano internacional penal, ni en el ámbito legislativo penal, de cada Estado en particular.

Finalmente, cabe señalar que por lo que respecta a México, este Convenio se firmó el 16 de diciembre de 1970, y se ratificó con fecha 19 de julio de 1972 (AASL, 1993, p. 214).

#### **IV. El delito de ataques a las vías de comunicación, en su modalidad de apoderamiento ilícito de aeronaves en México**

Por su parte, en los Estados Unidos Mexicanos, el delito internacionalmente conocido como “**apoderamiento ilícito de aeronaves**”, actualmente se encuentra previsto dentro del Título Quinto, intitulado “**Delitos en materia de vías de comunicación y de correspondencia**”, en el Capítulo I, denominado “**Ataques a las vías de comunicación y violación de correspondencia**”, en el tercer párrafo del artículo 170 del Código Penal Federal (1), que dispone textualmente:

**ARTÍCULO 170.** Al que empleando explosivos o materias incendiarias, o por cualquier otro medio destruya total o parcialmente instalaciones o servicios de navegación aérea o marítima o de aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, alguna plataforma fija, o una nave, aeronave, u otro vehículo de servicio público federal o local, o que proporcione servicios al público, si se encontraren ocupados por una o más personas, se le aplicarán de veinte a treinta años de prisión.

---

(1) Reformado por última ocasión en el Diario Oficial de la Federación el 14 de marzo de 2014.

Si en el vehículo, instalación o plataforma de que se trate no se hallare persona alguna se aplicará prisión de cinco a veinte años.

**Asimismo se impondrán de tres a veinte años de prisión y de cien a cuatrocientos días multa, sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa, al que mediante violencia, amenazas o engaño, se apodere o ejerza el control de una plataforma fija, instalaciones o servicios de navegación aérea o marítima o de aeropuertos que presten servicios a la aviación civil; así como de una nave, aeronave, máquina o tren ferroviarios, autobuses o cualquier otro medio de transporte público colectivo, interestatal o internacional, o los haga desviar de su ruta o destino.**

Quando se cometiere por servidor público de alguna corporación policial, cualquiera de los delitos que contemplan este artículo y el 168, se le impondrán, además de las penas señaladas en estos artículos, la destitución del empleo y se le inhabilitará de uno a diez años para desempeñar cargo o comisión públicos. Si quien cometiere los delitos mencionados fuere miembro de las Fuerzas Armadas Mexicanas en situación de retiro, de reserva o en activo, se le impondrá además, la baja definitiva de la Fuerza Armada a que pertenezca y se le inhabilitará de uno a diez años para desempeñar cargo o comisión públicos.

Para efectos de este artículo se entenderá por plataforma fija una isla artificial, instalación o estructura sujeta de manera permanente al fondo marino o a la plataforma continental con fines de exploración o explotación de recursos u otros fines de carácter económico.

Se recomienda consultar el Decreto por el que se crea una nueva unidad del sistema monetario de los Estados Unidos Mexicanos, publicado en el D.O.F. de 22 de junio de 1992 y 6 de enero de 1994. Asimismo, se recomienda atender al aviso por el que se informa que a partir del 1º de enero de 1994, se suprime la palabra “nuevo”, para volver a la denominación “peso” del nombre de la unidad del sistema monetario, publicado en el D.O.F. El 15 de noviembre de 1995.

Dada la amplitud de los actos comisivos y objetos materiales a los que se dirige el delito de ataques a las vías de comunicación, solo se centrará el estudio de este trabajo con relación al delito de apoderamiento ilícito de aeronaves, en cuanto este delito específico nace del compromiso internacional de la suscripción y ratificación de los Convenios de Tokio de 1963 y La Haya de 1970 por el Estado Mexicano.

El Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, fue firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963. México lo firmó

el 24 de diciembre de 1968, lo ratificó el 18 de marzo de 1969, e hizo que entrara en vigor el 4 de diciembre de 1969. Por su parte, Argentina se adhirió sin reservas el 23 de julio de 1971, e hizo que entrara en vigor el 21 de octubre de 1971.

El Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, hecho en la Haya el 16 de diciembre de 1970. México lo signó en esa misma fecha, y lo ratificó el 19 de julio de 1972. Argentina lo signó el propio día de su creación, y lo ratificó el 11 de septiembre de 1972. España lo firmó el 16 de marzo de 1971 y lo ratificó el 30 de octubre de 1972.

Ahora bien, de la lectura del citado párrafo tercero del artículo 170 del Código Penal Federal mexicano, se advierte que los elementos de este delito son los siguientes:

Artículo 170, párrafo tercero CPF:

- a) Al que mediante violencia, amenazas o engaño.
- b) Se apodere, ejerza control, o haga desviar de su ruta o destino.
- c) A una nave o aeronave.
- d) Que preste servicios a la aviación civil, o bien, que sea de transporte público colectivo.
- e) Ya sea de ruta interestatal o internacional.

Se trata de un tipo penal común, pues no exige ninguna cualidad específica en el agente del delito, ya que puede cometerlo cualquier persona. Y por cuanto, a su modalidad comisiva, es un delito de conducta alternativa, pues este puede ejecutarse indistintamente, mediante el apoderamiento, el ejercicio del control de la aeronave, o el hacer que esta se desvíe de su ruta o destino originalmente propuesto.

Como dice (Folchi, 2010, p. 5):

La acción de “ejercer el control” de la misma presupone, etimológicamente, haberse ya apoderado del avión, por cuanto nadie podría tomar el control de una aeronave si la misma no se encontrase a su entera disposición. Apoderarse de una aeronave significa, etimológicamente, apropiarse de la misma, tomarla; o sea, la plena posibilidad de que el sujeto activo realice actos de disposición respecto de la aeronave, la que se halla fuera de la esfera de poder de su legítimo tenedor, y por cierto entre dichos actos de disposición está el ejercicio de su control.

Sin embargo, para que dichas conductas indistintas sean típicas, estas deben estar condicionadas por el empleo de la violencia, la amenaza o el engaño por parte del sujeto activo.

De ahí que si el apoderamiento o el ejercicio del control de la aeronave, ocurre, verbigracia, por la necesidad de salvaguardar la vida de los pasajeros, ante la eventual falta de los pilotos en pleno vuelo; esta conducta será atípica. Igualmente ocurrirá, si el desvío de la ruta o del destino programado, se deriva del convencimiento inducido o autónomo, no doloso, de los pilotos, o de la aparición de un caso fortuito, por ejemplo, durante el vuelo. En este caso, al no poder entenderse viciada la voluntad de quienes dirigen la aeronave, no podrá entenderse típica la conducta indicada.

Téngase en consideración que los vicios de la voluntad son los defectos originados por falsedad, yerro o engaño que causan daño o corrompen el libre albedrío y la conducta de alguien y generan como consecuencia anular o quitarle la validez al acto respectivo. (Salazar, 2009, p. 298)

Es importante señalar que el tipo penal mexicano de “ataques a las vías de comunicación”, no solo centra su objeto de protección en la “nave” (verbigracia: helicóptero, avioneta, planeador, entre otros), o “aeronave” (avión propiamente dicho), sino en un aspecto más amplio, protege a cualquier otro medio de transporte público colectivo (por ello habla de la máquina o tren ferroviarios, autobuses), y comprende la protección de todos esos medios de transporte o comunicación, con independencia de que se trate de los del servicio interno del estado (interestatal) o los del servicio propiamente internacional.

Incluso, el tipo penal mexicano protege al sector marítimo al considerar como objeto material del delito de “ataques a las vías de comunicación”, a las plataformas fijas, e incluso, considera como objeto de protección material, a las instalaciones o servicios de navegación aérea o marítima o de aeropuertos que presten servicios a la aviación civil.

Además, el propio artículo 170, del Código Penal Federal mexicano, en el quinto párrafo, brinda una definición típica de los que se debe entender por plataforma fija, al considerarla como una isla artificial, instalación o estructura sujeta de manera permanente al fondo marino o a la plataforma continental con fines de exploración o explotación de recursos u otros fines de carácter económico.

Todo ello derivado de la suscripción por México de diversos instrumentos internacionales como: Convenio de Montreal de 1971 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil y del Protocolo de Montreal de 1988 para la represión de actos de violen-

cia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional. También el Convenio de Naciones Unidas de Derecho del Mar (CNUDM) de 1982 y el Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la navegación marítima. (Convenio SUA, 1988)

Por tanto, las conductas típicas antes descritas, que se contienen el artículo 170, tercer párrafo del Código Penal Federal mexicano, escapan propiamente del ámbito aeronáutico, y abarcan otros medios de comunicación terrestre y marítima. Por ello, debe entenderse que el denominado “apoderamiento ilícito de aeronaves”, en México, es una de las tantas formas comisivas del delito de “ataques a las vías de comunicación”.

## V. Bien jurídico protegido en el tipo penal mexicano

Con independencia de que el delito de “apoderamiento ilícito de aeronaves”, en la legislación mexicana, se encuentre inmerso en una serie de conductas que en su conjunto, lesionan o ponen en peligro la “seguridad de las vías de comunicación”, considero que es menester en un trabajo de esta naturaleza, ser más específico, con relación a la necesidad de precisar aún más, cuál es el valor que en forma concreta, y no solo en forma abstracta, lesiona o pone en peligro esta clase de conducta típica de trascendencia internacional (2).

En esa tesitura, considero que se debe distinguir entre lo que es apoderarse ilícitamente del control de la aeronave, de lo que es apoderarse ilícitamente de alguna aeronave en sí. Toda vez que el apoderamiento de la aeronave, denota la idea de vulnerar al bien jurídico patrimonio, en su modalidad de “propiedad”, tal y como sucede con el robo, pues denota un “ánimo de apropiación”.

Mientras que el apoderarse del control de la aeronave, solo implica vulneración en el bien jurídico Seguridad Aeronáutica, y más concretamente, vulneración en la *Seguridad Sobre el Control de la Navegación Aeronáutica*, pues con ello se infiere un apoderamiento con “ánimo de utilización”, lo que podría referirse, más bien, a vulnerar la “posesión” que se tenga sobre el mando seguro de esa concreta aeronave, más que la propiedad de la aeronave en sí.

Ahora bien, al tratarse de un delito de trascendencia internacional, que incluso ha sido definido en convenios de esta naturaleza, ello obliga a traer a colación la protección implícita que, con la tipificación de tal figura delictiva, se debe dar en el derecho interno al denominado “Derecho de Gentes” como bien jurídico

---

(2) Todo ello bajo la idea de que el bien jurídico protegido en un tipo legal constituye uno de los *topoi* esenciales de cara a su interpretación. (Hirsch, 2016, p. 33).

penalmente protegido, bajo un esquema de protección jurídica universal de la que hablan los tratados internacionales en la materia. Además, tampoco debe dejarse de lado con ello, la protección del diverso bien jurídico penal que denomino *Seguridad Sobre el Control de la Aeronavegación*, que concretamente se tutela, en el muy abstracto bien jurídico de “seguridad de las vías de comunicación” a que se refiere la ley penal donde se contiene el particular tipo penal mexicano. Como dice Cerda:

Existe una tendencia dentro del derecho internacional en codificar toda conducta constitutiva de delito por la vía de tratados internacionales, sobre todo con respecto a aquellos ilícitos que afectan a intereses de trascendencia global. De continuar tal tendencia, no es incorrecto sostener que estaríamos ante la emergencia del “principio de reserva convencional” (*nullum crimen sine tractatum*), en alusión a que sólo en virtud de un tratado se puede tipificar una determinada conducta y catalogarla de crimen internacional. (Cerda, s/a, pp. 9-10)(3)

En efecto, hablar de la protección de la *Seguridad Sobre el Control de la Aeronavegación* hace referencia a un aspecto valorativo más concreto, pues esto es lo que caracteriza tal figura típica *per se*. Sin embargo, de *lege lata*, puede decirse que esos tres bienes jurídicos se ven afectados con la realización del delito de Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, en forma pluriofensiva. Esto es debido a que tales bienes jurídicos le brindan una dañosidad y significación social, extremadamente singular, dado que solo dañándose el “Derecho de Gentes” se contextualiza el esquema de protección de justicia universal, y solo brindando protección a la *Seguridad Sobre el Control de la Aeronavegación* inmerso dentro de la más abstracta necesidad de protección de “las vías de comunicación en general”, se posibilita el disfrute del primero, en términos más concretos, ya que solo a través de garantizar universalmente la protección de los usuarios de una aeronave civil, en lo que se refiere a que esta no sufrirá pérdida, ni siquiera momentánea, del ejercicio del control de la misma, es que se posibilita la permanencia segura, de la situación de vuelo, y, por ende, de las seguridad aeronáutica entendida como una forma de protección concreta de las vías de comunicación en general.

Así, la Seguridad Aeronáutica es un bien jurídico penal colectivo englobado dentro de los Bienes Jurídicos que se refieren al funcionamiento del Sistema, al englobar en ella a la Seguridad Común (4). Lo que se debe a que tiene la misión macrosocial de lograr la protección de aquellos procesos o funciones que ha de

(3) <https://www.files.ethz.ch/isn/145495/64%20di.pdf>

(4) En efecto, los bienes jurídicos colectivos son aquéllos que poseen una titularidad compartida por el conjunto de la sociedad. (Villegas, 2009, p. 7). [https://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/articulos/a\\_20091207\\_03.pdf](https://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/articulos/a_20091207_03.pdf)

cumplir el sistema aeronáutico internacional, referidas a la Seguridad Sobre el Control de la Aeronavegación de cualquier aeronave, para poder hacer posible, las relaciones microsociales relacionadas, más específicamente, con la Seguridad de cada persona, que se encuentre a bordo, de cualquier aeronave civil o comercial, en situación de vuelo; con lo cual se dota, asimismo, de un referente material individual (5).

Todo ello, sin dejar de entender, que:

En un Estado democrático el objeto que debe proteger la norma penal es, en última instancia, una decisión del legislador, pero además debe derivarse de un proceso legislativo en el que la sociedad ha trasladado previamente su interés por la protección de un determinado bien y su decisión de que la misma encuentre reflejo y respaldo legislativo a quienes les representan en las diversas instancias políticas que formalmente la materializarán. (García, 2022, p. 13)

Por ello, entiendo a la “Seguridad Sobre el Control de la Aeronavegación”, como un bien jurídico colectivo, que tiene la misión macrosocial de lograr la protección de aquellos procesos o funciones que ha de cumplir el sistema aeronáutico internacional, referidas al mantenimiento del control de las aeronaves para garantizar un tráfico aéreo ordenado y eficaz; lo que tiene su referente material individual, en la protección de la relación microsocial aérea de cada persona que se encuentre a bordo de cualquier aeronave en situación de vuelo, en cuanto al mantenimiento de ese control aeronavegatorio en todo momento.

Por ello, también tiene razón quien afirma que:

desde la perspectiva jurídico-internacional, la seguridad de la navegación aérea se perfila como un bien jurídico en el que convergen intereses propios de la comunidad internacional (el *iuscommunicationis*, el libre ejercicio del derecho a la libertad del aire e, incluso, la paz internacional y la seguridad mundial) y los bienes jurídicos de carácter individual de las personas que se encuentran a bordo en el momento en el que se lleva a cabo el acto ilícito. (López, 2015, p. 16) (6)

Lo que también, garantiza las bases y condiciones de subsistencia del sistema, debido a que, a partir de ellos, se constituye toda la estructura social. Lo que a su vez es protegido por la Constitución mexicana, a través de esa garantía de libertad

---

(5) <http://criminnet.ugr.es/recpc/24/recpc24-12.pdf>

(6) <http://criminnet.ugr.es/recpc/17/recpc17-16.pdf>

de la que gozan todos los individuos usuarios de las vías de comunicaciones, entre las que se encuentra, la seguridad de la transportación aeronáutica.

Coincido con quien entiende que la aceptación de una dualidad de contenidos de la antijuricidad (una parte “personal” y otra “suprapersonal”) ha de tener consecuencias para la aplicación del derecho, pero ante todo tiene que cumplir con las condiciones necesarias para poder reconocer un bien jurídico, lo cual no puede hacerse al margen de consideraciones ancladas en el texto constitucional. (Quintero, 2009, p. 424) (7)

Por tanto, el apoderamiento ilícito de aeronaves es un delito pluriofensivo, que debe ser entendido como aquel en el que, para su consumación, se ha de verificar la afectación a dos o más bienes jurídicos. De esa manera, debe entenderse que la *Seguridad sobre el control de una Aeronave*, se refiere finalmente, a la *Seguridad individual* de cada una de las personas que se encuentren a bordo de una aeronave, entendida como una vía de comunicación eficaz, si esta protegida jurídico penalmente, durante la situación de vuelo.

Respecto a esto último, también Reyes Abisambra y Torres Cuellar (solo que sin hacer referencia de si se trata de un bien jurídico individual o colectivo), consideran que “la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo de la misma, cuya integridad se lesiona o pone en peligro (...)”, es el objeto jurídico que directamente se afecta en el delito de Apoderamiento Ilícito de Aeronaves (Reyes Abisambra *et al*, 1997, p. 167).

## VI. Conductas típicas alternativas del tipo penal mexicano

En un principio, cabe señalar que el verbo típico “apoderarse”, hace referencia a que el sujeto activo tenga en su poder de dominio el objeto del delito, como si fuera dueño del mismo. Es decir, que su voluntad de disposición sobre la cosa materia del apoderamiento sea plena. Considero que por lo menos, así se puede desprender por equiparación, de una primera interpretación sistemática del Código Penal Federal mexicano, mediante la lectura del artículo 369, que para el delito de robo dispone la siguiente definición de los alcances típicos de tal conducta:

ARTÍCULO 369. Para la aplicación de la sanción, se dará por consumado el robo desde el momento en que el ladrón tiene en su poder la cosa robada; aún cuando la abandone o lo desapoderen de ella.

(7) <https://minerva.usc.es/xmlui/bitstream/handle/10347/4151/09.Quintero.pdf?sequence=1>

En efecto, al aplicar tal razonamiento al delito de apoderamiento ilícito de aeronaves, se desprende que, en un principio, puede entenderse que es menester que el sujeto activo se apodere del “control” de la nave o aeronave (más que de tales objetos, en sí mismos), aunque sea en forma instantánea o momentánea, siempre que obtenga el efectivo dominio de dicho aparato, como si fuera dueño del mismo, aún cuando instantes después abandone dicho control del aparato o lo desapoderen del mismo. Situación en la cual, ya desde ese momento, puede entenderse consumado el delito de apoderamiento ilícito de aeronaves.

Si se ven las cosas de ese modo, entonces, por vía de consecuencia, todo los anteriores actos de ejecución previos a que el activo obtenga el “control” de la nave o aeronave, caerían en el ámbito de las formas imperfectas de ejecución de la conducta (actos preparatorios punibles o no punibles, o tentativa), al tratarse de un delito de resultado material, en el que existe una diferencia espacio temporal entre la conducta propiamente dicha y el resultado material consistente en la afectación al bien jurídico “seguridad de las vías de comunicación”, en forma inmediata, y en forma mediata o indirecta de afectación a la “seguridad aeronáutica”, que protegen los convenios internacionales en la materia.

Sin embargo, surge la duda, sobre el por qué el legislador inmediatamente después del verbo típico “apoderarse” de una nave o aeronave, utiliza los diversos verbos típicos “ejercer el control”, o “hacer desviar de su ruta o destino” la nave o aeronave (objeto material del delito).

Esto resulta de particular interés, si se considera que el apoderamiento de la aeronave, así sea momentáneo, consume el delito en forma instantánea; pero, si el sujeto continúa en la progresión en el ataque a los bienes jurídicos protegidos (seguridad de las vías de comunicación) y (seguridad aeronáutica), al grado de “ejercer el control” de la aeronave, entonces, ya estaremos en un estadio de prolongación de la ejecución de delito, a manera de continuo o permanente. Caso en el cual, el ataque antijurídico permanece hasta en tanto en cuanto la voluntad del sujeto activo sea la de abandonar dicho “ejercicio del control”, de la aeronave, o que lo desapoderen del mismo.

Y, en el caso del tercer verbo rector del núcleo del tipo, consistente en “hacer desviar de su ruta o destino” a la nave o aeronave (objeto material) del delito, ya debe considerarse una ulterior progresión en el ataque a los bienes jurídicos protegidos, pues, de un primer momento de la ejecución, que dio comienzo con el apoderamiento del control, continuó con el hacerse del control completo del mismo, finaliza con el desvío de su ruta o destino originalmente planteada. Situación que finalizará cuando se arribe a este otro destino diverso al originalmente planteado, pues es un hecho innegable, que el aparato tendrá que aterrizar o amarizar en algún momento debido.

Lo que ocurra en forma posterior, simplemente será la fase de agotamiento del delito, que es irrelevante para efectos de la aplicación del derecho penal.

Surge entonces la pregunta, ¿qué pasa si el sujeto activo se apodera ilícitamente de la aeronave, subiéndola a una grúa con fines de transportación de la misma a un lugar diverso del hangar donde se resguarda? ¿Podrá ser considerada esta conducta un delito de apoderamiento ilícito de aeronaves?

La respuesta a estas interrogantes, desde el punto de vista aeronáutico es negativa. La razón estriba en que el delito de apoderamiento ilícito de aeronaves, que tiene su razón de ser en los Convenios de Tokio de 1963 y de la Haya 1970, tiene como fin proteger la “seguridad aeronáutica” de tales aparatos de vuelo. Por tanto, si un sujeto se apodera de una nave o aeronave, sin que esta se encuentre en “situación de vuelo”, simplemente se traducirá en que una acción ilícita efectuada como se plantea en la interrogante, se entienda como un robo de vehículo de motor, que será sancionable como tal. Sin embargo, esto no podrá en ningún caso, ser considerado como la ejecución de un delito de apoderamiento ilícito de aeronaves, al no afectar la seguridad aeronáutica de tales aparatos en situación de vuelo, con independencia que el delito se cometa en el ámbito interestatal o internacional.

En efecto, de acuerdo con los objetivos de protección de los Convenios de Tokio de 1963 y de La Haya de 1970, el delito de apoderamiento ilícito de aeronaves tiene una connotación de índole internacional, pues su ejecución, no obstante llevarse a cabo en el ámbito meramente interno de los países que han ratificado dichos convenios, tiene una trascendencia de índole internacional, que a la comunidad internacional le interesa proteger en su conjunto.

Lo anterior es así, pues el ámbito de protección de los aparatos aeronáuticos es algo que al mundo entero le interesa proteger, no solo por el tema del espacio aéreo de cada país, sino por el tema de la seguridad aérea que debe reinar en un ámbito que claramente une las fronteras de espacio y tiempo entre los diferentes países del orbe.

Por ello, el apoderamiento ilícito de aeronaves es un delito de trascendencia internacional; así se perpetre solo en el contexto interestatal, pues tales convenios rigen en un ámbito transnacional, que va más allá de las fronteras de los países firmantes. Sin embargo, el delito de apoderamiento ilícito de aeronaves, no obstante su connotación o trascendencia internacional, no constituye un delito internacional propiamente dicho, pues esto es algo que solo está reservado al ámbito de aplicación de la Corte Penal Internacional, que *ratione materie*, solo

conoce de los delitos de agresión, crímenes de guerra, crímenes contra la paz, y crímenes de lesa humanidad, que se definen en el Protocolo de Roma de 1998.

Por ello, la definición que se otorga de tal delito, en los Convenios de Tokio de 1963 y La Haya de 1970, tiene como objetivo principal, definir los contornos de su interpretación y aplicación en los países que los han ratificado, y establecer las reglas en que debe operar la extradición de sus perpetradores, para brindar un ámbito más concreto de seguridad aeronáutica en el contexto mundial. Todo esto, en una época en que la perpetración del delito de apoderamiento ilícito de aeronaves se tornó en una constante criminológica mundial. Lo que demandó que la agenda internacional tomara las acciones legales que tal delito de trascendencia internacional requería, para enfrentar y prevenir su ejecución a fin de garantizar la eficacia de la transportación aérea de personas y mercancías en el contexto económico trasnacional.

## VII. Medios comisivos del tipo penal mexicano

Los medios comisivos del delito de apoderamiento ilícito de aeronaves, en el tipo penal mexicano, son la violencia física o moral (intimidación y/o amenazas), y el engaño.

La violencia, implica por definición, el uso de la fuerza para conseguir un fin, especialmente para dominar a alguien o conseguir algo. De ahí surge la condición de ser “violento”, que tiene que ver por definición, con la propensión a fomentar conflictos, en este caso, para hacerse del dominio del “control” de una nave o aeronave en situación de vuelo.

Si atendemos por similitud interpretativa, a una definición típica como la que se brinda en el artículo 373 del Código Penal Federal, para definir la violencia física o moral a las personas en el robo, puede decirse que violencia física es la fuerza material que para cometer el delito se hace a una persona. En tanto que la violencia moral es aquella que se da cuando el sujeto activo amaga o amenaza a una persona, con un mal grave, presente o inmediato, capaz de intimidarlo.

Artículo 373. La violencia a las personas se distingue en física y moral. Se entiende por violencia física en el robo: la fuerza material que para cometerlo se hace a una persona. Hay violencia moral: cuando el ladrón amaga o amenaza a una persona, con un mal grave, presente o inmediato, capaz de intimidarlo.

De ahí que, si esto lo aplicamos al sujeto activo del delito de apoderamiento ilícito de aeronaves, equiparándolo al ladrón que se hace del control ilícito de las

mismas, puede decirse que el medio comisivo violencia física sobre las personas, implica la existencia de maniobras materiales por las que el agente del delito a través de la fuerza obtiene hacerse del “control” del aparato en vuelo, sin importar que esto lo ejerza sobre el piloto mismo, su tripulación o los pasajeros.

Y, lo mismo acontece con el medio comisivo “amenazas” y/o “intimidación”, que es la llamada “violencia moral”, que acontece cuando el sujeto activo amaga a una persona, bien sea el piloto, la tripulación o los pasajeros, con un mal grave, presente o inmediato, capaz de coaccionarlos de tal modo que dejen en su poder de decisión “el control” del aparato en vuelo.

Por tanto, se trata de un tipo penal de medios determinados, pues sin la presencia de alguno de tales requisitos que recaen sobre la conducta típica de apoderarse del aparato en vuelo, no puede entenderse colmado el tipo penal.

Finalmente, el medio comisivo engaño (8), acontece cuando, el sujeto activo ejerce una conducta activamente mentirosa (9), que es de tal manera eficaz que logra que el sujeto pasivo sobre quien se realiza incurra en error, para que el sujeto activo se haga del control del aparato en vuelo.

Hay que tomar en cuenta que en la mentira: “un enunciado considerado falso por el hablante y dirigirse a otra persona, con la intención de que esta crea que el enunciado es verdadero. En principio, la definición tradicional de la mentira contiene cuatro condiciones: la formulación de un enunciado, la creencia por parte del hablante en que el enunciado es falso o no veraz, la presencia de un destinatario a quien se dirige la mentira y, finalmente, la intención de engañar al destinatario” (González de Requena, 2019, p. 105).

Apoya a lo anterior, por similitud interpretativa, la Jurisprudencia 5 emitida por la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, consultable en la página 5, tomo II, parte SCJN del Apéndice de 1995, Material Penal, Sexta Época, que dice: **ABUSO DE CONFIANZA Y FRAUDE. DIFERENCIAS.** Mientras que en el delito de abuso de confianza, es esencial la acción de disponer o disipar la cosa, violando la finalidad jurídica de la tenencia, en forma tal que el abusario obre como si fuera su dueño, tratándose del delito de fraude se requiere la concurrencia del engaño por parte del autor, esto es, cuando este realiza una actividad positivamente mentirosa que hace incurrir en una creencia falsa a la víctima o cuando se aprovecha del error en que esta se encuentra, pues si bien en uno y otro ilícitos, el autor alcanza un lucro indebido, que implica disminución patrimonial para el ofendido, de todas formas lo que es esencial, es que en el abuso de confianza, la

(8) <https://www2.scjn.gob.mx/ConsultaTematica/PaginasPub/DetallePub.aspx?AsuntoID=140840>

(9) <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7122427.pdf>

tenencia del objeto le ha sido confiada voluntariamente, solo que viola la finalidad jurídica de la tenencia; en tanto que en el fraude el autor se hace de la cosa o valores, mediante el engaño o maquinaciones a que recurre para obtener su entrega.

Bien sea, que el propio autor personalmente lleve a cabo el pilotaje del aparato mismo, o bien, como autor mediato, haga mediante la voluntad viciada de quien corresponda, que se “controle” el aparato en vuelo, merced de la voluntad del agente del delito.

Así, una conducta engañosa es el punto de partida del proceso ejecutivo del delito, la cual está presidida por un elemento de naturaleza predominantemente psíquica, pues en esencia consiste en determinar a otro, mediante artificios, a realizar un acto de disposición del control de la aeronave o aprovecharse de un error no rectificado oportunamente por quien ejerza dicho control. Concepto que por similitud interpretativa, es extraído de lo establecido para el delito patrimonial de fraude, de la ejecutoria de 30 de enero de 2013, emitida por la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación mexicana, por la que se resolvió la contradicción de tesis expediente 303/2012, entre las sustentadas por el Primer Tribunal Colegiado en materia penal y el Sexto Tribunal Colegiado en materia Penal, ambos del Primer Circuito. (Ponente: Zaldívar, 2013, p. 14)

Baste recalcar en cuanto al tipo subjetivo, que el apoderamiento de aeronaves se configura como un delito doloso, en el que no se exige ningún elemento subjetivo específico para su comisión (10). De ahí que quepan todas clases de dolo (directo, indirecto y eventual).

### **VIII. Penalidad básica y agravantes del tipo penal mexicano**

Se impondrán de tres a veinte años de prisión y de cien a cuatrocientos días multa, sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa (concurso de delitos). En este sentido, cabe destacar la gran diferencia existente entre la penalidad mínima de tres años, y la máxima de veinte años. Espacio de juego sumamente diverso, que brinda un amplio lapso de individualización de la penal para el juzgador. En cambio, la diferencia existente entre la mínima y máxima de la pena pecuniaria me parece más razonable, tomando en cuenta que el único que se beneficia de tal sanción es el Estado, que, desde ese punto de vista, ni siquiera así pierde cuando alguien comete cualquier delito, pues este, de todos modos, cobra, o por lo menos, tiene el derecho de hacerlo frente al insolvente.

---

(10) En España, ocurre lo mismo (López, 2015, p. 30).

La primera agravante surge “cuando se cometiere por servidor público de alguna corporación policial, se le impondrá además la destitución del empleo y se le inhabilitará de uno a diez años para desempeñar cargo o comisión públicos”.

Esta agravante tiene su razón de ser en evitar que quienes presten dichos servicios se vean castigados no solo con la pena privativa del derecho de continuar en su empleo al servicio público, sino, además, la suspensiva de derechos hasta por diez años, que, por lo general, es el tiempo máximo que la ley administrativa prevé para faltas muy graves cometidas por esta clase de empleados del Estado.

Todo ello, liga con la idea de evitar actos de corrupción en esta clase de funcionarios, poque como dice Nader: “la expectativa de sembrar una conducta ética en el ejercicio de las funciones públicas que florezca abrazada en la convicción de los servidores públicos parecería una empresa de complejidad monumental. No obstante, la experiencia comparada indica que sí es posible lograrlo, siempre y cuando se quiera” (Nader, 2016, p. 367) (11).

De igual manera, llama la atención la agravante consistente en que “Si fuere miembro de las Fuerzas Armadas Mexicanas en situación de retiro, de reserva o en activo, se le impondrá además, la baja definitiva de la Fuerza Armada a que pertenezca y se le inhabilitará de uno a diez años para desempeñar cargo o comisión públicos”.

Pena agravada que resulta justificada si se toma en cuenta que los guardianes del orden militar en este país, deben ser los primeros en evitar la comisión de esta clase de conducta antijurídica, y dada su preparación en el manejo de las armas, es menester que dada la peligrosidad que su propio entrenamiento entraña en este terreno, el propósito de tal penalidad sea precisamente, evitar a toda costa que esta clase de sujetos ejecuten apoderamientos ilícitos de aeronaves. Sobre todo, tomando en consideración que la situación de vuelo mismo implica, un lugar y tiempo donde la desprotección estatal del ciudadano se muestra demasiado vulnerable para la ejecución de este tipo de conductas. De ahí que el legislador pretenda evitar a toda costa que esta clase de servidores públicos castrenses, puedan servirse de tales habilidades en el manejo armamentista para la ejecución de este delito, frente a quien no tenga tales cualidades propias de su encargo. De ahí que ello justifique sobradamente, la pena privativa de derechos consistente en la baja definitiva de las Fuerzas Armadas, y la pena suspensiva de derechos para ocupar cualquier otro cargo público, pues al Estado, le interesa sobre manera, proteger al usuario de los servicios aeronáuticos, frente a quien pueda poner en peligro la

---

(11) <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/10/4770/20.pdf>

seguridad de las aeronaves en vuelo, prevaleciendo de su condición y entrenamiento militar.

## IX. Referencias

AASL (1993). Vol. XVIII, Part II, Ed. et Distributed by ICASL McGill University, Montreal, et Editions A. Pedone, Paris, et The Carswell Company Limited, Toronto.

Abeyratne, R. I. R. (1984). *Aerial Piracy and Extended Jurisdiction in Japan*, ICLQ (Vol. 33, July 1984). Published by The British Institute of International and Comparative Law.

Awner, H., y Rivas, R. (1988). *La llamada piratería aérea en el derecho internacional*. Ed. Jurídica de Chile.

Ballarino, T. (1983). *Diritto Aeronautico*. Ed. Giuffrè, Varese.

Bassiouni, Ch. (1984). *Derecho Penal Internacional, Proyecto de Código Penal Internacional*, Trad. Notas y anexos por De la Cuesta Arzamendi, J.L. Ed. Tecnos, SA.

Berdugo Gómez de la Torre, I. et al. (2004). *Curso de Derecho Penal. Parte General*. Editorial Experiencia, SL.

Bravo Navarro, M. (1966). *El comandante de la aeronave, condición y régimen jurídico*. Ed. CSIC.

Cerda Acevedo, C.A. (s/a). *Características del Derecho Internacional Penal y su clasificación entre Crimen y Simple Delito (Working paper N° 64)*. Programa Derecho Internacional, Centro Argentino de Estudios Internacionales.

Dupuy, P. M. (1980). *Observations sur le "Crime International de L'Etat*. Extrait de la Revue Générale de Droit International Public (Avril-Juin 1980, no. 2). Ed. A. Pedone.

Folchi, M. (2010). Nuevas figuras delictivas en la aviación civil internacional, XXXIV Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial (Sassari, Cerdeña, 3-7 de mayo de 2010), CLAC/GEPEJTA/25-NE/05.

Francoz Rigalt, A. (1981). *Derecho Aeroespacial. Perspectivas del Derecho Espacial a la luz de los Nuevos Descubrimientos Científicos*. Ceremonia Conmemorativa del XXX Aniversario de la Fundación de la Cátedra de Derecho Aéreo y Espacial en la Facultad de Derecho de la UNAM. Ed. Porrúa, SA, 1ª edición.

Gaja, G. (1990). Measures Against Terrorist Acts Under International Law. En *Maritime Terrorism and International Law*, Edited by Ronzotti, Natalino in International Studies on Terrorism (Vol. 6 by Yonah Alexander (General Editor), Ed. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, The Netherlands.

García Arroyo, C. (2022). Sobre el concepto de bien jurídico Especial consideración de los bienes jurídicos supraindividuales-institucionales. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología* (Nº 24-12, pp. 1-45).

Glaser, S. (1970). *Droit International Pénal Conventionnel* (Vol. II). Ed. Établissements Émile Bruylant, Société Anonyme d'editions Juridiques et Scientifiques.

González de Requena Farré, J. A. (2019). *La conceptualización de la mentira en tiempos de la posverdad*. Universitas Philosophica, (36(72), 97-123. ISSN 0120-5323, ISSN en línea 2346-2426). doi: 10.11144/Javeriana.uph36-72.cmtpp

Gracia Martín, L. (1993). La Cuestión de la responsabilidad penal de las propias personas jurídicas. *Actualidad Penal*, Doctrina XXXIX (Nº 39, 25-31 de octubre de 1993, t. 1993-II).

Guillaume, G. (1970). La Convention de la Haye du 16 Décembre 1970 pour la Répression de la Capture Illicite D'Aeronefs. *AFDI, Centre National de la Recherche Scientifique* (Vol. XVI).

Guillaume, G., et Levasseur, G. (1976-1977). *Terrorisme International*. Ed. A. Pedone, Institut des Hautes Etudes Internationales de Paris.

Hirsch, A. V. (2016). *El concepto de bien jurídico y el principio del daño*.

Hefendehl Wohlers, W. (Eds.). *La teoría del bien jurídico ¿Fundamento de legitimación del Derecho penal o juego de abalorios dogmático?* Edición española a cargo de Alcácer Guirao, R., Martín Lorenzo, M. Ortiz de Urbina Gimeno, I., Presentación de Gimbernat Ordeig, E. Marcial Pons, Madrid, Barcelona, Buenos Aires y São Paulo.

Litvine, M. (1976). La Sécurité des transports aériens et la répression du terrorisme. *Revue de Droit Pénal et de Criminologie* (Cinquante-Septième Année, No. 1). Ministère de la Justice et Fondation Universitaire de Belgique, Bruxelles.

López Lorca, B. (2015). Los delitos contra la seguridad aérea en la reforma penal del año 2010. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología* (Nº 17-16, pp. 1-50). ISSN 1695-0194 [RECPC 17-16 (2015), 27 nov].

Mapelli López, E. (1973). *El Apoderamiento Ilícito de Aeronaves*, Ed. Tecnos, SA.

Mapelli López, Enrique (1978). *Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio* (Vol. II, Ed.) IIDAEAC, Madrid.

McWhinney, E. (1975), *The Illegal Diversion of Aircraft and International Law*. Ed. A. W. Sijthoff, Leyden, The Netherlands.

Middendorff, W. (1981). Rapto, Toma de Rehenes, Secuestro de Personas y Aviones, Trad. Belloch Zimmerman, José, *Estudios de Psicología Criminal* (Vol. XIII). Ed. Espasa Calpe, SA.

Mir Puig, S. (1996). *Derecho Penal, Parte General*, 4ª edición, Ed. PPU, SA., Barcelona.

Muñoz Conde, F y García Arán (2004). M., *Derecho Penal, Parte General*, 6ª edición, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia.

Nader Kuri, J. (2016). La tutela penal de la función administrativa en México. En S., García Ramírez, O., Islas de González Mariscal (Coord.), *Evolución del sistema penal en México*. Tres cuarto de siglo. Colección Nuevo Sistema, UNAM-INACIPE.

Naveau, J. et Godfroid, M. (1988). *Précis de Droit Aérien*, Ed. Emile Bruylant, SA. Bruxelles, Belgique.

Pérez Manzano, M. (1995). La Responsabilidad penal de las personas jurídicas. *Actualidad Penal* (Nº 2, Doctrina II, 9-15 de enero de 1995, t. 1995-I).

Quintero Olivares, G. (2009). La tutela penal: entre la dualidad de bienes jurídicos o la perspectiva de género en la violencia contra la mujer. *Estudios Penales y Criminológicos* (vol. XXIX [2009]. ISSN 1137-7550: 421-445).

Reyes abisambra, O. y Torres Cuellar, J.C. (1997). *Convenios Aéreos Internacionales*. Trabajo de Grado presentado como requisito parcial para obtener el título de Abogado en la Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá.

Rodríguez Ramos, L. (1996). ¡*Societas Delinquere Potest!*, Nuevos Aspectos Dogmáticos y Procesales de la Cuestión. *La Ley, Revista Jurídica Española de Doctrina, Jurisprudencia y Bibliografía* (t. V, Doctrina D-299, Diario 4136 de 3 de octubre de 1996).

Salazar Hernández, J. (2009). Vicios de la voluntad: reflexiones sobre el error y el miedo. En J. A., Domínguez Martínez y J. A. Sánchez Barroso (Coord.), *Conmemoración de los 80 años de vigencia del Código Civil para el Distrito Federal*. UNAM, México.

Shubber, S. (1973). *Jurisdiction Over Crimes on Board Aircraft*. Ed. Martinus Nijhoff, The Hague.

St. John, P. (1991). *Air Piracy, Airport Security and International Terrorism*. Ed. Quorum Books, New York.

Tapia Salinas, L. (1980), *Curso de Derecho Aeronáutico*. Ed. Bosch, Barcelona.

Villegas Paiva, E. A. (2009). *Los bienes jurídicos colectivos en el derecho penal. Consideraciones sobre el fundamento y validez de la protección penal de los intereses macrosociales*. Universidad de Friburgo, Suiza.

Zugaldía Espinar, J. M. (1994). *Capacidad de acción y capacidad de culpabilidad de las personas Jurídicas* (Nº 53). CPCr, Ed. EDERSA, Madrid.

## Legislación

Código Penal Federal (México).

## Jurisprudencia

Jurisprudencia 5 emitida por la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, consultable en la página 5, tomo II, parte SCJN del Apéndice de 1995, Material Penal, Sexta Época, de rubro: *ABUSO DE CONFIANZA Y FRAUDE. DIFERENCIAS*.

Ejecutoria de 30 de enero de 2013, emitida por la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación mexicana, por la que se resolvió la contradicción de tesis (hoy contradicción de criterios) contenida en el expediente 303/2012, entre las sustentadas por el Primer Tribunal Colegiado en materia penal y el Sexto Tribunal Colegiado en materia Penal, ambos del Primer Circuito, de la que fue Ponente: Zaldívar Lelo de Larrea, A.

Fecha de recepción: 30-03-2023

Fecha de aceptación: 13-11-2023