UNIVERSIDAD DE OTAVALO
Libres y unidos en la diversidad

LOS DELITOS AERONÁUTICOS EN EL ECUADOR

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador

Autor: Pablo Andres Pereira Vinueza

Tutor: PhD. Frank Luis Mila Maldonado

OTAVALO- ECUADOR
2022

UNIVERSIDAD DE OTAVALO

CARRERA DE DERECHO

APROBACIÓN DE TRABAJO FINAL DE GRADO

Otavalo, 28/09/2022

Se aprueba el empastado más el Cd correspondiente al trabajo de grado con el tema:

Los delitos aeronáuticos en el Ecuador

Correspondiente al estudiante:

Nombre: Pereira Vinueza Pablo Andres

C.I: 1003363742

Para constancia firman los integrantes del tribunal evaluador:

Presidente de Tribunal de Grado

Nombre: Cifuentes Ruiz Danny Gilberto, MSC.

C.I: 1002878310

Tutor del trabajo de Grado

Nombre: Mila Maldonado Frank Luis, PHD.

C.I: 1758933210

Evaluador del trabajo de Grado

Nombre: Estrada Murillo Erlin Ricardo, MSC.

C.I: 0603005612

Evaluador del trabajo de Grado

Nombre: Zerpa Bonillo Sonia Mercedes, MSC.

C.I: 1758708075

ACTA DE APROBACIÓN DEL TUTOR DEL PROYECTO DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Fecha: 5 de septiembre de 2022

Yo, en mi carácter de tutor del trabajo de metodología de titulación: LOS DELITOS AERONÁUTICOS EN EL ECUADOR, realizado por el estudiante Pablo Andres Pereira Vinueza titular de la cédula de ciudadanía 1003363742, declaro mediante la presente, que el proyecto del trabajo de metodología de titulación cumple con las condiciones mínimas requeridas para ser sometido a su evaluación.

Tutor: PhD. Frank Luis Mila Maldonado
C.C. 1758933210

ACTA DE DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Fecha: 5 de septiembre de 2022

Yo, Pablo Andres Pereira Vinueza, declaro que el trabajo de titulación "Los delitos aeronáuticos en el Ecuador", es de mi total autoría y no ha sido presentado previamente para grado alguno o calificación profesional. La Universidad de Otavalo puede hacer uso de los derechos correspondientes, exclusivos de reproducción, comunicación, distribución y divulgación total o parcial de esta obra, siempre que no se realicecon fines de beneficio económico. Igualmente, declaro que, en caso de presentarse algún reclamo de terceros sobre derechos de autoría de esta obra, asumiré toda responsabilidad legal frente a la Universidad y terceros.

Estudiante: Pablo Andres Pereira Vinueza

C.C. 1003363742

INFORME RESUMEN DEL SISTEMA ANTI PLAGIO

Ouriginal by Turnitin

Document Information

Analyzed document	PABLO PEREIRA- TRABAJO FINAL.docx (D143540442)
Submitted	2022-09-02 19:22:00
Submitted by	Andrea Carolina Subía Cabrera
Submitter email	asubia@uotavalo.edu.ec
Similarity	10%
Analysis address	asubia.otaval@analysis.urkund.com

Sources included in the report

W	URL: https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/1494/1/TURAB016-2014.pdf Fetched: 2022-03-02 23:19:48	24
W	URL: http://200.7.168.217/biblioteca/wp-content/uploads/2021/02/para-publicar-la-lista-de-tesis.pdf Fetched: 2021-09-03 18:55:05	2
W	URL: https://cedaeonline.com.ar/wp-content/uploads/2018/10/TFG-Jorge-Fco-Torre.pdf Fetched: 2019-12-11 00:55:29	1
SA	**LOACHAMIN CRISANTO.docx** Document LOACHAMIN CRISANTO.docx (D35653116)	3
SA	**ELEMENTOS DE LA TEORÍA DEL DELITO.pdf** Document ELEMENTOS DE LA TEORÍA DEL DELITO.pdf (D76021447)	1
SA	**penal.docx** Document penal.docx (D13055263)	2

DEDICATORIA

Dedico a toda mi familia:

A mi madre que cada día de su vida dedicó con amor y esfuerzo, para poder alcanzar lo que soy y seré en la vida.

A mi abuelita y abuelito que brindaron su tiempo y amor constante en cada día y me motivaron a seguir adelante.

A mi novia que siempre está apoyándome y sobre todo es y será mi gran inspiración de vida.

Mis tías y tíos que sé que están orgullosos de mí y que en este duro camino supieron ayudarme para nunca rendirme, sus palabras y frases siempre quedaron en mi mente.

"Lo único imposible es aquello que no lo intentas"

Palabras que siempre me sirvieron y me servirán en mi futuro como abogado.

A toda mi familia jamás los decepcionaré.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a mise tutores Andrea Subía y Frank Mila que me guiaron en todo este camino y supieron ayudarme mucho en todas las etapas de esta investigación.

Agradezco a la Universidad de Otavalo por brindarme una excelente educación y a cada uno de los docentes por compartir grandes conocimientos para amar cada día mi carrera y sobre todo llevarme por el camino de un buen profesional.

Agradezco a toda mi familia por ayudarme en todo mi proceso educativo.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN 1
CAPÍTULO I 5
MARCO TEÓRICO 5
1.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN 5
1.2. BASES TEÓRICAS, NORMATIVAS Y JURISPRUDENCIALES 7
1.2.1. DERECHO AERONÁUTICO 7
1.2.1.1. Definición del Derecho Aeronáutico 7
1.2.1.2. Fuentes del derecho aeronáutico: Convención de Chicago y el Tratado de la Comunidad Económica Europea 8
1.2.1.3. Elementos básicos del derecho aeronáutico: espacio aéreo, aeronave seguridad aérea y soberanía territorial 9
1.2.2. TEORÍA DEL DELITO 12
1.2.2.1. Elementos del delito 12
1.2.2.2. Delitos aeronáuticos 15
1.2.3. TEORÍA DEL BIEN JURÍDICO 16
1.2.3.1. El bien jurídico tutelado en los delitos aeronáuticos 17
1.2.4. BASES NORMATIVAS 18
1.2.4.1. Constitución de la República del Ecuador (2008) 18
1.2.4.2. Código Aeronáutico (2007) 19
1.2.4.3. Código Orgánico Integral Penal (2014) 19
1.2.4.4. Ley de Aviación Civil (2006) 20
1.2.4.5. Convenio de Varsovia (1929) 21
1.2.4.6. Protocolo de la Haya (1955) 21
1.2.4.7. Protocolo de Guatemala (1971) 21
1.2.4.8. Convenio de París (1919) 22
1.2.4.9. Convenio de Roma (1952) 22
1.2.4.10. Convenio de Tokio (1963) 22
1.2.5. JURISPRUDENCIA 22
1.2.2.1. Caso de jurisdicción del Consejo de la OACI 22
CAPÍTULO II 26
2.1. TEORÍA DEL TIPO PENAL 26
2.1.1. Formas de culpabilidad 27
2.1.1.1 El dolo 27
2.1.1.2 La culpa 28

2.1.1.3 La preterintencionalidad 28
2.1.2. Elementos del tipo penal 29
2.1.2.1. Sujeto activo 29
2.1.2.2. Sujeto pasivo 30
2.1.2.3. Verbo rector 31
2.1.3. Estructura del tipo penal: tipo objetivo y tipo subjetivo 31
2.2. TEORÍA DE LA NORMA PENAL 32
2.2.1. Estructura de la norma penal: precepto y sanción 33
2.2.2. Interpretación gramatical de la norma penal 34
2.2.3. Ámbitos de validez de la ley penal 35
CAPÍTULO III 37
3.1. LA TAREA DEL ESTADO A TRAVÉS DE LA INVESTIGACIÓN PROPOSITIVA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE DELITOS AERONÁUTICOS 37
3.2. PROBLEMA JURÍDICO EMPÍRICO DE LOS DELITOS AERONÁUTICOS EN EL ECUADOR 38
3.3. REGLAMENTO PARA EL USO DE AERONAVES PILOTEADAS A DISTANCIA EN EL ECUADOR 39
3.3.1. Operación de aeronaves piloteadas a distancia 39
3.3.2. Aplicabilidad 39
3.3.3. Operación negligente o temeraria de aeronaves 40
3.3.4. Responsabilidad por la operación 40
3.3.5. Cumplimiento con las leyes y reglamentos locales 40
3.3.6. Altura máxima del vuelo 41
3.3.7. Lanzamiento y rociado 41
3.3.8. Prohibición de transportar 41
3.3.9. Accidente, incidente o pérdida de una RPA 42
3.3.10. Autoridad de inspección 42
3.4. TIPOS PENALES RELACIONADOS CON AERONAVES EN EL ECUADOR 43
3.4.1. Tortura y tratos crueles, inhumanos o degradantes en persona protegida 43
3.4.2. Secuestro extorsivo 44
3.4.3. Desaparición involuntaria 45
3.4.4. Tráfico ilícito de migrantes 46
3.4.5. Contrabando 47
3.4.6. Incendio 48
3.4.7. Terrorismo 49
3.5. TIPOS PENALES AERONÁUTICOS INTERNACIONALES 51
3.5.1. Circulación aérea en zonas prohibidas, restringidas o peligrosas 51
3.5.2. Interferencia de la seguridad operacional y de la Aviación Civil 51
3.5.3. Lanzamiento de cosas o sustancias 52
3.5.4. Desviación y obtención fraudulenta de rutas 52

3.5.5. Señales de individualización de aeronaves 53
3.5.6. Conducción ilegal de aeronaves.....53
3.5.7. Derribo o inutilización de aeronaves 54
3.5.8. Transporte de mercancías peligrosas 54

CONCLUSIONES.....56

RECOMENDACIONES 58

Ciudadela IOA, Av. de los Sarances s/n y Pendoneros
593 (06) 2920 009 / 593 (06) 920 461 / 593 (06) 2 923 850
Otavalo - Ecuador

RESUMEN

El presente trabajo de investigación respondió a la situación problemática sobre la tipificación los delitos aeronáuticos en la normativa legal del Ecuador por lo cual, la pregunta del problema fue: ¿Cuál es la tipificación de los delitos aeronáuticos en el Ecuador?, la idea a defender es: no existe tipificación respectiva acerca de los delitos aeronáuticos en la normativa legal del Ecuador. El objetivo general fue analizar los delitos aeronáuticos en el Ecuador, la metodología utilizada: enfoque de la investigación a aplicar: cualitativo, así como el tipo de investigación: documental y dogmática jurídica, junto a los métodos: analítico- sintético, la técnica es la revisión documental. Como conclusiones se destaca que la problemática fundamental de la insuficiencia de normas jurídicas de derecho aeronáutico en el Ecuador se debe a que no existe ni la promoción ni el incentivo necesario para el estudio de esta rama del Derecho, por ende no se prioriza la creación de nuevas leyes como la tipificación de los delitos aeronáuticos como son la circulación aérea en zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, interferencia de la seguridad operacional y de la Aviación Civil, lanzamiento de cosas o sustancias, desviación y obtención fraudulenta de rutas, señales de individualización de aeronaves, conducción ilegal de aeronaves, derribo o inutilización de aeronaves y transporte de mercancías peligrosas. Como recomendaciones el Estado debe efectuar acciones como la de integrar la legislación vigente e incorporar nuevas normas y reglas concernientes a la materia en un Código Orgánico Aeronáutico o implementarlas en el Código Orgánico Integral Penal.

Palabra clave: delitos aeronáuticos, tipificación, normativa legal, insuficiencia, derecho aeronáutico.

ABSTRACT

This research work responds to the problematic situation regarding on aeronautical crimes in Ecuador, the question of the problem was: What is the typification of aeronautical crimes in Ecuador? the idea to defend is: There is no respective definition of aeronautical crimes in the legal regulations of Ecuador. The general objective was to analyze aeronautical crimes in Ecuador, the methodology used: research approach to be applied: qualitative as well as the type of research: documentary and legal doctrine together with the methods: analytical-synthetic, the technique is the documentary review. As conclusions, it is highlighted that the fundamental problem of the insufficiency of legal norms of aeronautical law in Ecuador is due to the fact that there is neither the promotion nor the necessary incentive for the study of this branch of law, therefore the creation of new laws is not prioritized. such as the typification of aeronautical crimes such as air circulation in prohibited, restricted or dangerous areas, interference with operational safety and Civil Aviation, launching of things or substances, deviation and fraudulent obtaining of routes, aircraft individualization signals, illegal driving of aircraft, shooting down or disabling aircraft, transportation of goods. As recommendations, the State must carry out actions such as integrating current legislation and incorporating new norms and rules concerning the matter in an Organic Aeronautical Code or implement them in the Comprehensive Organic Criminal Code.

Keywords: aeronautical crimes, typification, legal regulations, insufficiency, aeronautical law.

INTRODUCCIÓN

El derecho aeronáutico a nivel mundial surge con el fin de regular conforme al estado de peligro para las aeronaves con tripulantes y aeronaves sin tripulantes, los cuales son utilizados con el fin de producir actos ilícitos. Razón por la cual surgió la necesidad de la aplicación en el ámbito internacional con la convención de reglamentación de la Navegación Aérea Internacional la cual fue firmada en París en 1919; y es a partir que de esta fecha los diferentes Estados han dictado sus propios códigos y leyes específicas de la materia (Tutasig, 2011).

Así se tiene que el derecho aeronáutico representa un conjunto de normas de gran antigüedad, así como la misma aviación. Además, con el desarrollo de la aviación surgieron cuestionamientos, razón por la cual, en el mes de julio de 1889, en la ciudad de París, se realizó el Congreso Internacional de Aeronáutica, el cual trató sobre cuestiones de establecimientos de licencias de aeronáutica civil (Galarza, 2014).

Por otro lado, en el Ecuador el derecho aeronáutico tuvo sus primeros inicios a partir del año de 1920 creándose los primeros hechos importantes de legalidad en el país en lo que refiere a legislación aérea, a estos acontecimientos como los primeros acuerdos comerciales y conjugaciones empresariales que se hicieron con el fin de elevar la competencia nacional e internacional en el área de aviación comercial en el Ecuador entre los años 1920 y 1978.

La última codificación legal que se realizó en lo que respecta a derecho aeronáutico, se refiere a la creación y expedición del Código Aeronáutico del Ecuador en el año de 1978, el cual establece las normas y procesos legales que tienen que ejecutar tanto las compañías nacionales como internacionales para operar dentro del país con sus respectivos lineamientos y reglamentos de ley, a esto se suma la existencia de organismos de carácter nacional-gubernamental que dan seguimiento y vigilan todas las actividades y operaciones aeronáuticas que se desenvuelven día a día en el país (Ambuchi, 2016).

Los grandes avances tecnológicos y científicos que suceden en la industria aeroespacial como en los mercados aeronáuticos mundiales, hacen que el factor de innovación, desarrollo y creación de las infraestructuras, las legislaciones, los procedimientos aéreos y un sin número de necesidades de este sector económico sean inevitables e ineludibles para cada país en el mundo. Con lo cual el sector aeronáutico está en constante cambio, en la actualidad la demanda y oferta

de aviación civil y comercial está creciendo cada vez más.

Pese a la gran importancia que el derecho aeronáutico tiene, su desarrollo es escaso. El punto de partida de la aviación en nuestro país surge en 1920, pero únicamente en el ámbito militar, es así que, a partir de este año comienza a dar los primeros pasos en cuanto se refiere al derecho aeronáutico en el Ecuador.

Además, la regulación y la importancia del derecho aeronáutico son relevantes en la actualidad, por lo que, todas las actividades que desarrolla el hombre deben estar reguladas por las normas jurídicas respectivas. Es así que, en el siglo XX, se regula la actividad aeronáutica, la cual con el pasar del tiempo alcanza un gran desarrollo tecnológico, y va transformándose en una gran herramienta para los pueblos, ya que se constituye en el medio más importante del transporte, incidiendo en la economía y en el tiempo, factores de mucha importancia para el progreso mundial (Galarza, 2014).

Son ejemplo de delitos aeronáuticos los siguientes: el apoderamiento ilícito de aeronaves, la violación de fronteras, el sobrevuelo en zonas prohibidas, la conducción de aeronave sin título habilitante. Respecto a los delitos aeronáuticos en el Ecuador existe vacíos normativos en el Código Orgánico Integral Penal para sancionar este tipo de delitos, por otro lado, existen únicamente sanciones por el órgano administrativo el cual se encuentra tipificado en el Código Aeronáutico (Galarza, 2014).

La regularización de la actividad aérea constituye un gran avance para la seguridad y eficiencia en el uso de la aeronáutica. Sin embargo, existen delitos que tienen pertinencia a la aviación, por lo cual, una característica sobresaliente, es el hecho de que atentan la seguridad de la aviación, esto significa, la creación de un peligro, independiente del resultado de la acción, por lo cual, un punto importante es la necesidad de analizar los tipos penales de la respectiva materia en el Ecuador. El eje de esta afirmación es el bien jurídico tutelado, como es la seguridad en vuelo, la de terceros en la superficie y la del Estado.

El problema del proyecto de investigación es la existencia de vacíos normativos en el Código Orgánico Integral Penal y el Código Aeronáutico acerca de los delitos aeronáuticos, por lo que, se plantea la siguiente interrogante: ¿Cómo es la tipificación de los delitos aeronáuticos en el Ecuador? No existe tipificación en concreto especializada en materia acerca de delitos aeronáuticos en la normativa legal del Ecuador y es así que, desde el punto de vista teórico, la

investigación contribuye con aportes de análisis de los delitos aeronáuticos y como en un futuro podrían ser tipificados.

Con los antecedentes planteados, el presente trabajo investigativo tiene por objetivo general: analizar los delitos aeronáuticos en el Ecuador. Este objetivo se logró cumplir con la ayuda de tres objetivos específicos, el primero, identificar los elementos teóricos y jurídicos del derecho aeronáutico. El segundo objetivo específico, caracterizar la tipicidad conforme a la teoría del delito. Y, por último, el tercer objetivo específico es, analizar los tipos penales básicos para tutelar los bienes jurídicos en materia aeronáutica a nivel nacional e internacional.

La investigación se fundamentará en el enfoque cualitativo, por lo que tiene como fin recolectar datos que proporcionan información para aclarar el tema de investigación, de esta forma Katayama (2014) indica que: "muestra las intenciones y las subjetividades de los propios sujetos sociales. Permitiendo así, la comprensión de los propios sujetos en sus propios contextos, en una lógica de lo complejo" (p. 80). Es decir, permitirá explicar las relaciones o causales, utilizando procesos interpretativos para descubrir o afinar preguntas de investigación en el proceso de interpretación.

El diseño de la investigación será documental, en cuanto a los datos obtenidos se lo harán mediante fuentes documentales, así, Arias (2012) señala que la investigación documental: "es un proceso basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios, es decir, los obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales: impresas, audiovisuales o electrónicas" (p. 27). Se intenta obtener, analizar, interpretar y comparar información a través de fuentes documentales.

Además, la investigación será dogmática jurídica, la cual tiene por objeto de estudio el derecho, así Tantaleán (2016) indica que: "un estudio dogmático-jurídico se labora de modo directo con el ordenamiento jurídico sin interesar su aplicación o sus sustratos valorativos" (p. 5). Se utiliza para describir a través de la interpretación y de las normas, con el fin de ubicarlas en construcciones conceptuales de la norma.

El método que se aplicará a la investigación es el analítico-sintético, que según Rodríguez y Pérez (2017) mencionan que "el análisis de la información posibilita descomponerla en busca de lo que es esencial en relación con el objeto de estudio, mientras que la síntesis puede llevar a generalizaciones que van contribuyendo paso a paso a la solución del problema" (p. 187). Es

decir, se da una descomposición del objeto de estudio en cada una de sus partes con el fin de estudiarlas en forma individual y luego de forma integral con el fin de observar las causas y los efectos.

Como primera técnica se utilizará la revisión documental ya que se centra en el análisis y síntesis de los datos, al respecto Peña y Pirela (2007) mencionan que: "constituye un proceso ideado por el individuo como medio para organizar y representar el conocimiento registrado en los documentos, cuyo índice de producción excede sus posibilidades de lectura y captura" (p.59). Se aplicará través de fichas de recolección de información documental y el análisis respectivo de sus matrices correspondientes. El presente proyecto tiene como objeto, por una parte, analizar los tipos penales; y por otra el derecho aeronáutico en Ecuador.

El proyecto de trabajo de titulación se estructuró en tres capítulos: el capítulo I, desarrollo del marco teórico que contiene los temas planteados para el objetivo específico número 1 sobre analizar los delitos en materia aeronáutica en Ecuador. En el capítulo II, desarrollo correspondiendo al objetivo específico número 2, caracterizar la tipicidad conforme a la teoría del delito. Y el capítulo III, desarrollo referente al objetivo específico número 3, analizar los tipos penales básicos para tutelar los bienes jurídicos en materia aeronáutica a nivel nacional e internacional.

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

Como antecedente internacional se tiene la investigación que abordó Rodas (2010), titulada: Análisis de la legislación aeronáutica en Guatemala, cuyo objetivo fue analizar de forma integral la legislación guatemalteca en el contexto jurídico internacional que le da origen. La metodología empleada se basó en el método deductivo, se concluyó que los delitos aeronáuticos no están regulados en la legislación guatemalteca lo cual propicia principalmente vulnerabilidad a la seguridad de vuelo y barreras en la investigación de accidentes aéreos. El trabajo investigativo contiene resultados que pueden servir de fundamento a la investigación que se adelanta.

De acuerdo a la investigación internacional realizada por Cutile (2016), titulada: Incorporación de los delitos aeronáuticos al Código Penal para su aplicación pronta y efectiva de acuerdo a los principios constitucionales del nuevo estado plurinacional, cuyo objetivo fue proponer una norma legal penal dirigida específicamente a incorporar todas las figuras de los delitos aeronáuticos al código penal, concordante a los principios constitucionales del Estado Plurinacional de Bolivia. La metodología empleada se basó en el método deductivo, con una interpretación de la información recolectada a partir de 3 encuestas aplicadas a 21 sujetos de estudio, entre las cuales cuentan pilotos y funcionarios de aeropuertos; 29 sujetos de estudio los cuales pertenecen a abogados y funcionarios judiciales, además a 31 sujetos de estudio, pertenecientes a usuarios de transporte aéreo.

Se concluyó que la falta de nomen iuris a los delitos aeronáuticos como ser apoderamiento de aeronave; atentado contra la integridad y seguridad de una aeronave; vuelo no autorizado, incumplimiento de normas técnicas de vuelo; rescate y peligro; genera impunidad en estos tipos de delitos, que no son sancionados de manera pronta y efectiva al no encontrase el tipo penal al cual se subsume el hecho, generando una dispersión normativa. Este trabajo aporta elementos teóricos y jurídicos para la investigación.

El primer antecedente nacional es el trabajo elaborado por Galarza (2014), titulado: Proyecto de reforma al código aeronáutico ecuatoriano para la inclusión de artículos referentes a la

disminución de la inseguridad en los usuarios del trasporte aéreo del ecuador, cuyo objetivo fue elaborar una propuesta de reforma al Código Aeronáutico Ecuatoriano para la tipificación de los delitos que atenten a las normas del servicio recibido por las personas que hacen uso del medio de transporte aéreo y que en base a su aplicación se logre el mejoramiento de la seguridad legal de los usuarios del transporte aéreo en el Ecuador.

La metodología empleada se utilizó el método analítico, histórico y deductivo, se aplicó dos encuestas, una a 260 usuarios del trasporte aéreo y otra a 49 pilotos del transporte aéreo. Concluyó que los delitos de tipo aeronáutico no están claramente tipificados en el Código Integral Penal Ecuatoriano y la tipificación de los delitos aeronáuticos está basada en el Código normativo que rige la Dirección de Aviación Civil, esto significa que la redacción técnica no ha sido desarrollada por personas con amplio conocimiento de los aspectos jurídicos y sobre todo de la redacción judicial. Este trabajo aporta elementos teóricos y jurídicos para la investigación en proceso.

El siguiente antecedente nacional es el trabajo realizado por Tutasig (2011), titulado: El derecho aeronáutico y política aérea en el Ecuador, cuyo objetivo fue crear un Reglamento que permita la disminución de ilícitos cometidos dentro del Aeropuerto de carga alterna internacional de la ciudad de Latacunga. La metodología empleada se utilizó el método analítico-sintético, se aplicó dos encuestas, una a 30 usuarios y otra a 70 personas particulares que trabajan en el Aeropuerto. Se concluyó que no existe en nuestro país una normativa legal en donde se trate solamente sobre el Derecho Aeronáutico. El trabajo investigativo contiene resultados que pueden servir de fundamento a la investigación que se adelanta.

El trabajo de investigación nacional realizado por Ambuchi (2016), titulado: La insuficiencia de normas jurídicas de derecho aeronáutico en el Ecuador, cuyo objetivo fue promover y evidenciar la insuficiencia de normas jurídicas de derecho aeronáutico en el Ecuador, delimitando a la aeronáutica comercial y al transporte aéreo de bienes muebles. La metodología empleada se utilizó el método sistemático, deductivo y analógico o comparativo, además se aplicó 4 encuestas, una a 30 estudiantes de la carrera de Derecho, facultad de jurisprudencia, ciencias políticas y sociales de la Universidad Central del Ecuador, segunda a 6 catedráticos, tercera a 8 personas administrativas de agencias de viajes y la cuarta a 5 funcionarios del Ministerio de Justicia y Cultos.

Se concluyó que la problemática fundamental de la insuficiencia de normas jurídicas de derecho aeronáutico en el Ecuador es que no existe ni la promoción ni el incentivo necesario para el estudio de esta rama o ciencia jurídica por ende y como consecuencia no se prioriza la creación de nuevas leyes de aviación que favorezcan a este sector tomando en cuenta que existe una realidad aeronáutica global que demuestra que este sector productivo aéreo está en miras de un crecimiento considerable. El trabajo investigativo contiene resultados que pueden servir de fundamento de investigación.

1.2. BASES TEÓRICAS, NORMATIVAS Y JURISPRUDENCIALES

1.2.1. DERECHO AERONÁUTICO

1.2.1.1. Definición del Derecho Aeronáutico

Una de las definiciones más representativas planteada a mediados del siglo XX, fue realizada por el jurista de derecho aeronáutico el doctor Videla (1996) quien lo define como: “el conjunto de principios y normas de derecho público y privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ellas” (p.8).

El doctor Videla cuando se refiere a conjunto de principios y normas trata de explicar que es una ordenación sistematizada y jerarquizada de principios y regulaciones que tutelan, aseguran y garantizan relaciones, hechos y actos jurídicos, que se establecen como resultado de las prestaciones con origen de la actividad aeronáutica. Por otro lado, Ambrosini (1949) acerca del Derecho Aeronáutico expresa que:

> Es la rama del derecho que estudia la calificación y regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aérea: ambiente o medio aéreo, vehículo o aeronave y personal especializado o personal aeronáutico, así como todas las relaciones jurídicas ya sean públicas, privadas, nacionales o internacionales, a que da lugar la mencionada actividad. (p.12)

Respecto al Derecho Aeronáutico se hace énfasis en los factores que tiene la actividad aérea como son las relaciones jurídicas tanto públicas como privadas que nacen de la actividad aeronáutica. Además, German (2005) menciona que:

> Surge como consecuencia del desarrollo y del perfeccionamiento técnico de la aviación, porque aparece en el territorio jurídico una nueva rama del Derecho, cuya denominación va cambiando a medida que transcurre el tiempo como es el: Derecho Aéreo, Derecho Aeronáutico, Derecho de la Aviación, Derecho del Transporte Aéreo o Derecho del Espacio. (párr. 1)

El Derecho Aeronáutico tiene un carácter integral, ya que abarca una serie de materias, con el fin de regular todas las cuestiones jurídicas de la navegación aérea. Además, Collado (2009) afirma que es: "la disciplina jurídica que encuadra el estudio de las materias cercanas a la navegación aérea, los aeropuertos y los aeródromos, los aeroplanos y artefactos semejantes y el transporte de mercaderías y personas por vía aérea" (p.445). Por eso se identifica el tratamiento de cuestiones de derecho público y de derecho privado, entre las cuales se presentan temas civiles, penales, laborales y derecho comercial, entre otras.

1.2.1.2. Fuentes del derecho aeronáutico: Convención de Chicago y el Tratado de la Comunidad Económica Europea

La primera fuente del derecho aeronáutico es la Convención de Chicago, por lo cual Erdozain (1963) menciona que: "esta norma nace como consecuencia de la necesidad de un nuevo instrumento internacional en relación con el tema" (pp.131-137). Las negociaciones comenzaron en la II Guerra Mundial, finalizando en la celebración de una Conferencia celebrada en Chicago el 1 de noviembre de 1944.

Previamente a este Convenio existe una serie de antecedentes las cuales son: En 1919 se presenta la Primera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo en Paris, en 1926 la Convención Ibero-Americana Aérea, posteriormente en 1929 se presenta la Segunda Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo en Varsovia. Por último, en 1933 se conoce la Tercera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo en Roma (Guerrero y Peinado, 2017).

En la Convención de Chicago fueron 52 países que participaron, además, entró en vigor el 7 de abril de 1947, convirtiéndose en una de las normas internacionales básicas y fundamentales en relación con el Derecho aéreo. El Texto del Convenio contiene un preámbulo y 96 artículos que aparecen recogidos en IV Partes diferenciadas y se encuentra la parte I: Navegación aérea, parte II: Organismo internacional de aviación civil, parte III: Transporte aéreo internacional y parte

IV: Disposiciones finales.

El objetivo de esta organización se establece en el artículo 44 y señala que se encargará del desarrollo de los principios y de las técnicas relacionadas con la navegación aérea internacional, a la vez que va a fomentar la organización y desarrollo del transporte aéreo. Cabe resaltar que Lena (1959) acerca del tema menciona que: "es necesario resaltar que uno de los puntos más importantes del Convenio es que en él se crea la Organización de la Aviación Civil Internacional" (pp. 33-40).

Su composición se despliega en la siguiente forma: primero una Asamblea, la cual se constituye con delegados que hayan sido designados por los Estados, siendo el órgano de deliberación, segundo un Consejo que está constituido por 21 Estados elegidos por la Asamblea por un período de 3 años, siendo el órgano permanente y otros organismos necesarios como son la Comisión de Aeronavegación constituida por 19 miembros que son nombrados por el Consejo de entre personas que son designadas por los Estados.

El Tratado de la Comunidad Económica Europea tiene una previsión en el articulado en la que se refiere al derecho aéreo, concretamente a la navegación. Esta previsión se encuentra en el artículo 80 numeral 2, el cual dispone que el Consejo, por mayoría cualificada, podrá decidir si, en qué medida y de acuerdo con qué procedimiento podrán adoptarse disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea (Guerrero y Peinado, 2017).

La lógica jurídica determina la existencia de dos posibles interpretaciones, la primera, sería aquella que considera que el transporte encontraba en el Tratado una regulación separada y por lo tanto no era de aplicación al mismo y la segunda, implica que había que seguir un criterio de universalidad, no quedando excluido el transporte. En ese sentido, la segunda postura tiene más peso ya que el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, en su Sentencia Comisión vs Francia, de 4 de abril de 1974, dice literalmente que lejos de excluir la aplicación del Tratado en estas materias, dicho precepto prevé solamente que las disposiciones específicas del Título relativo a los transportes no se aplicarán a las mismas de pleno Derecho (Guerrero y Peinado, 2017).

1.2.1.3. Elementos básicos del derecho aeronáutico: espacio aéreo, aeronave seguridad aérea y soberanía territorial

El espacio aéreo es una porción de la atmosfera terrestre, tanto sobre tierra como sobre agua,

regulada por la legislación aérea espacial de cada país por lo cual es entendido como la extensión de la atmosfera que se encuentra supra yacente al territorio continental, marítimo e insular de cada Estado, acerca de esta definición Ambrosini (1935) menciona que: “el espacio aéreo es el medio en el cual se desenvuelven las actividades de aeronavegación, y en donde ocurren la mayor parte de los problemas cuya regulación corresponde a la mencionada rama del derecho” (p. 60).

Por otro lado, el espacio aéreo se entiende como el lugar donde transitan miles de aeronaves por el mundo, para trasladar a las personas de un punto determinado en el mundo a otro. A este punto Le Goff (1934) manifiesta que: “espacio aéreo es la porción de la atmósfera comprendida entre el suelo y la altura hasta donde, natural o artificialmente, la vida es posible para los hombres” (p.6).

La expresión espacio aéreo es demasiado imprecisa para aceptarla sin configurar su concepto, por lo cual se analiza llegando al punto del que se trata acerca de un medio intangible, sin límites precisos ni medidas concretas, que a diferencia de la tierra y el agua no puede ser objeto de aprehensión material en sentido estricto, quedando establecida una diferencia entre la tierra, el agua y el espacio aéreo (Rodríguez, 2002).

La aeronave es una nave aérea que circula por el aire, por lo cual constituye en un elemento que hace posible y está capacitado no solo para sustentarse en el aire, sino también recorrer distancias dentro del mismo, trasladando en su interior personas y cosas. Es decir, es toda construcción de la ingeniería especializada, que atiende y aprovecha los fenómenos físicos, organizada y estructurada para desplazarse en el espacio aéreo, satisfaciendo los requerimientos de la actividad aeronáutica (Sequera, 2004).

La aeronave tiene tres elementos esenciales, el primero, indica que es un aparato o mecanismo ordenado y organizado de manera que permiten la circulación por el espacio aéreo. En segundo lugar, debe tener capacidad para sustentarse y propulsarse por el espacio aéreo, requisito esencial si se pretende calificar como aeronave. Por último, el tercer elemento es la definición de la ley, es la aptitud para transportar personas y/o cosas, quiere decir que, si se está frente a un aparato o a mecanismos que a su vez tienen capacidad para trasladarse por el espacio aéreo, pero no transportar personas o cosas, no se considera una aeronave en el concepto estricto de la ley (Rodas, 2010).

En cuanto a la seguridad aérea desde el punto de vista del derecho aeronáutico en cuanto a los problemas jurídicos específicos del espacio aéreo se concretan en determinar los derechos de soberanía estatales, ya que el dominio de los particulares se ha restringido notable y ostensiblemente. Por su parte Mapelli (2003) menciona que:

> La Regulación del Espacio Aéreo es un sector del Derecho Internacional tan reciente como la realidad de la aviación y cuyo desarrollo ha sido asimismo muy rápido. Por esta razón, se trata de un sector en donde la costumbre nunca ha tenido el peso que, en otros sectores del Derecho Internacional, como puede ser el Derecho del Mar. Se trata, por lo tanto, de una materia cuya regulación ha sido y es esencialmente convencional. (p. 142)

La regularización del espacio aéreo o cualquier otro sector del ordenamiento internacional, sólo puede realizarse si es correcta y eficaz teniendo en cuenta los diferentes factores presentes. Es así que la importancia de la seguridad aérea se determina en estándares de conducta aeronáutica, tanto para tripulantes de las aeronaves como para sus pasajeros, e incluso para terceros en tierra, con la finalidad de disminuir al mínimo los riesgos. Por lo que el Derecho Aeronáutico se encarga de sancionar las conductas que ponen en riesgo la seguridad del vuelo, tanto por vía de considerar los atentados como infracciones administrativas o en ciertos casos como delitos (Folchi, 1970).

Respecto a la soberanía territorial cuando el Estado dicta su Constitución sin la intervención de algún otro poder, actúa con poder supremo, por lo cual Flores (2013) menciona que: “la soberanía es la cualidad del poder del Estado que le permite autodeterminarse y autoorganizarse libremente, sin la intervención de otro poder, de tal manera que el Estado soberano dicta su Constitución y señala el contenido de su Derecho” (p.18). Por lo tanto, la soberanía no es la potestad de negar ordenamiento jurídico, sino, la potestad de determinar el contenido del orden jurídico.

Además, la existencia de un poder soberano, es un factor determinante para caracterizar al Estado, es así que Jouvenel (1995) expresa: “la soberanía es una voluntad suprema que ordena y que rige la comunidad humana, una voluntad buena por naturaleza y a la cual resulta no acertado oponerse; una buena voluntad divina o voluntad general” (p.1099). Es así que la soberanía se manifiesta por medio de representantes, no por los individuos en sí.

1.2.2. TEORÍA DEL DELITO

Para el estudio de la teoría del delito se acude a la dogmática, lo cual estudia la interpretación del dogma. En derecho penal, el dogma es la ley penal, pues es la fuente obligatoria del derecho penal. La interpretación es necesaria por lo que debe ser coherente y sistemática. Una definición por parte de penalistas es: "la teoría del delito es un sistema de hipótesis que exponen, a partir de una determinada tendencia dogmática, cuáles son los elementos que hacen posible o no la aplicación de una consecuencia jurídico penal a una acción humana" (Muñoz et al., 2010, p. 203).

La teoría del delito dentro del derecho penal, representa uno de los instrumentos más importantes para establecer la responsabilidad penal de una persona procesada por la supuesta comisión de un hecho delictivo. En este sentido Gonzáles (2008) menciona que: "la teoría del delito señala una serie de parámetros que, en cada caso en particular, deben ser analizados con la finalidad de establecer si se ha dado la afectación a un bien jurídico considerado fundamental" (p. 74).

La teoría del delito tiene la finalidad de aplicar la ley penal al caso concreto en garantía de los derechos de las personas sometidas al sistema penal. Por su parte Zaffaroni (2000) la define como: "la parte de la ciencia del derecho penal que se ocupa de explicar qué es el delito en general y sus características". Para que se constituya un delito debe existir conducta típica, antijurídica y culpable" (p. 333).

Así pues, la teoría del delito es la parte del derecho penal general, que está conformada de un conjunto de sistemas sistematizadas que estudia el origen y la evolución de las tendencias dogmáticas del delito y principalmente de los elementos que la componen. Es así que Jiménez (2010) la define como: "es la parte general del derecho penal que estudia los elementos que integran o desintegran el delito, es el puente que une el mundo fáctico y el mundo normativo y piedra angular de la ciencia penal" (p. 72).

1.2.2.1. Elementos del delito

Los elementos del delito son la acción, tipicidad, antijuricidad y culpabilidad que constituyen los pilares que rigen el sistema de la teoría del delito, los cuales deben ser coherente para cumplir adecuadamente su función principal en la práctica jurídica que es resolver problemas específicos

de aplicación, por lo que la teoría del delito debe construirse desde los cimientos que proporcionan las mismas normas penales (Barrado, 2018).

Los elementos del delito son los componentes y características, no independientes, que constituyen el concepto del delito, los cuales son la acción o conducta, tipicidad, antijuricidad y culpabilidad. Estos elementos no son independientes, por lo que la inconcurrencia de uno o más elementos, no puede hablarse de comisión de delito. Es ahí que surge el desarrollo doctrinario correspondiente a determinar cuándo se configura cada elemento y qué consecuencias jurídico-penales se suscitan ante la ausencia de algún elemento (Peña y Almanza, 2010).

La acción o conducta es el pilar fundamental y la base del delito, las cuales se encuentran en determinadas circunstancias y condiciones como su tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad, estos elementos características normativas o valorativas que afirmadas con relación a una conducta determinada permiten calificar a la misma como delito. Desde un punto de vista realista, la conducta consiste en un hacer voluntario final, concepto del que queda excluida la omisión que sólo tendrá relevancia jurídico penal a partir del análisis de la característica denominada tipicidad (Meneses y Castillo, 2011).

Por otro lado, la acción es el elemento básico del delito conforme a la teoría finalista y esta comprende dicha acepción tanto de la acción positiva, como la acción omisiva, es decir, la acción que origina el delito. Desde el punto de vista de Muñoz (1989) menciona que: “es un elemento independiente y de carácter apriorístico con respecto a los restantes elementos del delito” (p.119). Conforma el presupuesto básico para la existencia de los demás elementos del delito, así como su inexistencia, por lo que es la premisa inicial para poder contemplar la existencia del delito.

La tipicidad es el proceso de verificación que se efectúa a la acción penalmente relevante realizado por una persona al tipo penal que está previsto en la ley penal de manera abstracta; para determinar si el hecho se encuadra en el mismo, cuyo proceso es denominado doctrinariamente juicio de tipicidad. Es así que Muñoz (2010) define de la siguiente manera:

> La adecuación de un hecho cometido a la descripción que de ese hecho se hace en la ley penal. Por imperativo del principio de legalidad, en su vertiente del nullum crimen

> sine lege, sólo los hechos tipificados en la ley penal como delitos pueden ser considerados como tales. (p. 251)

El legislador de entre tantas conductas humanas ilícitas en función del principio de mínima intervención, positiviza como hechos punibles solo las conductas intolerables de mayor afectación a los bienes jurídicos de su importancia, bajo la amenaza de una pena. Por consiguiente, la tipicidad se estructura de dos elementos: objetivo y subjetivo. En este orden de ideas el autor Albán (2015) define a la tipicidad como: "la plena identificación de la conducta humana a la hipótesis descrita en la ley penal, cuya coincidencia determina el acto típico" (p. 135).

La antijuricidad es el acto voluntario típico que contraviene el presupuesto de la norma penal, lesionando o poniendo en peligro bienes e intereses tutelados por el Derecho. La condición de la antijuridicidad es el tipo penal y este a su vez es el elemento descriptivo del delito y la antijuridicidad es el elemento valorativo, en simples palabras la antijuricidad es lo contrario al Derecho. Según López (2004) define lo siguiente: "la antijuridicidad es un juicio impersonal objetivo sobre la contradicción existente entre el hecho y el ordenamiento jurídico" (p. 181).

Por otro lado, la antijuricidad es la contradicción de la acción ilícita efectuada por un individuo en contra del ordenamiento jurídico, de ahí que la categoría dogmática del delito, determina bajo qué condiciones se debe considerar a una conducta típica que es contraria a derecho, lo cual determina siempre y cuando no exista causas de justificación, caso contrario será considerado lícita. Según Encalada (2015) menciona que: "este proceso valorativo constituye una constatación negativa, de la inexiste de causas de justificación que convierta en jurídica la conducta típica" (p. 72).

La culpabilidad consiste en el juicio de reproche al autor por su conducta típica y antijurídica que sobre la base de que en las circunstancias concretas se manifestó su conducta la cual era exigible sobre una conducta distinta conforme a derecho. Además, la culpabilidad es un juicio de valor que sobresale de manera dominante la personalidad del autor con relación a las exigencias del derecho (Meneses y Castillo, 2011).

Desde otro punto de vista la culpabilidad es el elemento de la teoría del delito en el que se agrupan las circunstancias específicas que determinaron en el autor de la acción en el momento

de la comisión del hecho ya calificado como típico y antijurídico. Por lo que Bustos (2008) refiriere que es: "la capacidad del Estado para exigir al sujeto responsabilidad por ese hecho" (p.145). Por lo tanto, es la facultad de auto dirigirse su conducta conforme a derecho, y pudiendo hacerlo se comporta ilícitamente.

1.2.2.2. Delitos aeronáuticos

En el derecho aeronáutico se observa que pueden producirse hechos en los cuales la aeronave es utilizado como lugar de consumación de un delito, hurto, etc. Pero también se observa que pueden realizar hechos ilícitos derivados específicamente de la actividad aeronáutica. Estos últimos, son 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, etcétera, o bien cualquiera de las figuras delictivas como el abuso de autoridad, incumplimiento de deberes, que pudiere atribuirse a funcionarios o empleados públicos (Rodas, 2010).

Respecto a la distinción entre delitos y faltas en materia aeronáutica la diferencia está dada por la sanción que corresponde a cada uno, mientras que los delitos son castigados con prisión, en cambio las faltas no proceden este tipo de sanción. Además, mientras las faltas son sancionadas por el órgano administrativo, en cambio los delitos requieren el pronunciamiento del Poder Legislativo. Al respecto Rodríguez (1996) expresa:

> No creo que exista realmente un derecho penal aeronáutico, ya que el derecho penal en sí mismo implica, como el derecho aeronáutico, un conjunto de principios y normas que integran un todo orgánico. La circunstancia de que el hecho técnico de la aeronavegación pueda dar lugar al nacimiento de delitos específicos, no justifica que se pretenda crear un derecho penal aeronáutico, pues para ello sería necesario que se justificara la modificación de principios e instituciones del derecho penal, que son independientes de los delitos en sí, y como tal cosa no ocurre, ni podría ocurrir, no puede considerarse que realmente exista un derecho penal aeronáutico. (p. 246)

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

Integral Penal y sea delito.

No es necesario que exista una diferencia esencial entre los ilícitos denominados aeronáuticos y los ilícitos comunes, ya que puede estimarse que los primeros no son sino una extensión del derecho penal común, de acuerdo a la especialidad de la actividad en que se insertan. Por lo cual la necesidad de contar con figuras especiales se hace evidente en todos aquellos casos en que el derecho penal común no es suficiente para sancionar hechos que sólo pueden comprenderse y llevarse a cabo a través del vuelo (Lanza, 1987).

Los delitos aeronáuticos se caracterizan por proteger bienes jurídicos que son propios y exclusivos de la aeronavegación, y que antes de la existencia del vuelo como hoy se lo conoce, estos no eran susceptibles de protección penal. En ciertos casos el bien jurídico protegido es sólo la seguridad del vuelo y de quienes participan en él y en otros, también se protegen bienes jurídicos propios de personas y bienes situados sobre la superficie, que pudieren ser afectados (Folchi, 1970).

1.2.3. TEORÍA DEL BIEN JURÍDICO

La teoría del bien jurídico es una herramienta de construcción de política criminal, y a lo largo de la evolución histórica que ha tenido el concepto y contenido, en las principales propuestas dogmáticas que han ayudado a construirlo. Por lo que Muñoz y García (2010) definen este concepto con las siguientes palabras: “bienes jurídicos son aquellos presupuestos que la persona necesita para su autorrealización y el desarrollo de su personalidad en la vida social” (p. 59).

La existencia de un bien jurídico penal no es un fenómeno legislativo, sino que nace de la necesidad de que los derechos humanos sean reconocidos por el Estado. Por lo que Chirino (2004) menciona que:

> Creemos que el bien jurídico es un fenómeno comunicativo, en virtud de que su nacimiento no se produce solamente por una mera voluntad legislativa, sino porque surge de la necesidad percibida en el mundo de la vida, y de su carácter de esencial para garantizar aspectos básicos del individuo en el contexto del Estado de Derecho. (p.57)

El bien jurídico es un valor de la persona humana que tiene carácter universal, material, real y se presenta como el límite más significativo y útil al poder punitivo del Estado. Por su parte

Torres (1992) menciona que: “los bienes jurídicos no deben entenderse como bienes jurídicos materiales, sino en relación con el ser humano en sus intereses vitales concretos” (p.17). Por lo que, desde una función sistemática, permite valorar la lesión o el peligro a la cual ha sido sometido, lo que lleva a que asuma un rol dentro del ilícito penal.

1.2.3.1. El bien jurídico tutelado en los delitos aeronáuticos

El profesor argentino Folchi (1970) en su obra los delitos aeronáuticos fundamentan que esta afirmación en el elemento teleológico y menciona que: “en los casos de delitos aeronáuticos conforma bienes jurídicos protegidos de naturaleza específica: en unos casos la seguridad de vuelo, en otros la seguridad de los terceros en la superficie con motivo de la aeronavegación” (p.22).

Los delitos contra la seguridad de la navegación aérea, se encuentra dentro de los delitos contra la comunidad internacional como resultado del bien jurídico de carácter supraindividual que protege, sin perjuicio de los bienes jurídicos individuales que se ven afectados por lo que para el autor boliviano Lanza (1987) menciona que: “los delitos aeronáuticos se distinguen de los delitos comunes por la especialidad de los bienes jurídicamente protegidos” (p. 397). La finalidad de analizar los actos ilícitos contra la aviación civil internacional son los actos que pueden ser muy variados y de muy diverso carácter.

Pese a la diversidad existente el denominador común de la variedad de autores es el afectar directamente a la seguridad de la navegación. Esta es la razón por la que el Convenio de Montreal, de 23 de septiembre de 1971 expresa al concepto de seguridad en su título, en su preámbulo, y a lo largo de su articulado (Tapia, 1980).

Los delitos aeronáuticos se construyen en el contexto de la aviación como una variante especializada del derecho penal, para sancionar conductas que sólo pueden entenderse a través del hecho técnico del vuelo, y que atentan contra la seguridad aeronáutica por lo que la esencia de estos delitos está en gran manera marcada por el objeto de protección de estas figuras, la seguridad de la aviación. Por otra parte, Del Río (1945) afirma:

> Debe considerarse especialmente la naturaleza del bien que atacan, por cuanto se refieren a una de las actividades más peligrosas del hombre, como es aquella relacionada con la aviación, razón que ha movido al legislador a extremar las

> preocupaciones y el rigor de las penas para obligar a los que intervengan en estas actividades a actuar con la mayor previsión y cuidado. (p. 54)

Es así que toda conducta que atenta contra un interés, entendido como la postura de un individuo frente a un bien. Por lo que los bienes son aquellos que satisfacen las necesidades humanas y se transforman en bienes jurídicos cuando el legislador los reconoce como valiosos y los protege con normas jurídicas en este caso protege la seguridad de la aviación, e incluso el propio Estado,

1.2.4. BASES NORMATIVAS

El fundamento normativo, legal y jurisprudencial de esta investigación se encuentran establecidos en los instrumentos jurídicos y se encuentra en los siguientes textos: Constitución de la República del Ecuador (2008), Código Aeronáutico (2007), Código Orgánico Integral Penal (2014), Ley de Aviación Civil (2005), Convenio de Varsovia (1929), Protocolo de la Haya (1955), Protocolo de Guatemala (1971), Convenio de Guadalajara (1961), Convenio de Ginebra (1948), Convenio de Paris (1919), Convenio de Tokio (1963):

1.2.4.1. Constitución de la República del Ecuador (2008)

La Constitución de la República del Ecuador publicada en el Registro Oficial No. 449 de 20 de octubre de 2008, con la última modificación del 01 de agosto de 2018, en la sección duodécima: transporte como primera norma legal acerca del tema a tratar, el artículo 394 de la sección respecto a los transportes estipula:

> El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias (Constitución de la República del Ecuador, 2008, p. 188).

La Constitución de la Republica del Ecuador establece en el artículo mencionado que el Estado es garantista de libertad para el transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial, además hace énfasis en que no existirá algún privilegio de cualquier naturaleza, además regula las actividades aeroportuarias y portuarias.

1.2.4.2. Código Aeronáutico (2007)

El Código Aeronáutico publicado en el Registro Oficial No. 244 de 5 de abril de 2006, con la última modificación del 11 de enero de 2007, en el título XV de las infracciones y sanciones en el capítulo único de jurisdicción y competencia, los artículos 265 y 266 del capítulo respecto al tema estipula:

> Art. 265.- La Dirección General de Aviación Civil y el Consejo Nacional de Aviación Civil son los órganos encargados de imponer en el campo administrativo las sanciones a que haya lugar por las infracciones a este Código, a la Ley de Aviación Civil y sus reglamentos. Art. 266.- Las sanciones administrativas que se impongan consistirán en amonestaciones, multas pecuniarias y suspensión temporal o definitiva de los derechos concedidos, sin perjuicio del juzgamiento que proceda por parte de los jueces competentes cuando el hecho o acto sancionado administrativamente constituya infracción de acuerdo con las leyes penales (Código Aeronáutico, 2007, p. 16).

El Código Aeronáutico en el capítulo único de jurisdicción y competencia establece en sus artículos que la Dirección General de Aviación Civil y el Consejo Nacional de Aviación Civil son órganos encargados de imponer sanciones administrativas como las amonestaciones, multas pecuniarias y suspensión temporal o definitiva de los derechos concedidos de acuerdo con las respectivas normas legales.

1.2.4.3. Código Orgánico Integral Penal (2014)

El Código Orgánico Integral Penal publicado en el Registro Oficial Suplemento 180 de 10-feb.-2014, con la última modificación del 17 de febrero de 2021, en el título V de ámbitos de aplicación, el artículo 14 de ámbito espacial de aplicación estipula:

> Art. 14.- Ámbito espacial de aplicación. - Las normas de este Código se aplicarán a: 1. Toda infracción cometida dentro del territorio nacional. 2. Las infracciones cometidas fuera del territorio ecuatoriano. 3. Las infracciones cometidas a bordo de naves o aeronaves militares o mercantes de bandera o matrícula ecuatoriana. 4. Las infracciones cometidas por las o los servidores de las Fuerzas Armadas en el extranjero, sobre la base del principio de reciprocidad (Código Orgánico Integral Penal, 2014, p. 16).

El Código Orgánico Integral Penal en el título V de ámbitos de aplicación establece en el artículo mencionado que las normas reguladas en el código se aplicarán a las infracciones que han sido cometidas a bordo de naves o aeronaves militares o mercantes de bandera o matricula ecuatoriana, por otro lado el código no estipula en si los delitos aeronáuticos, más bien otros delitos que pueden ser consumados en el aeronave como son la tortura y tratos crueles, secuestro extorsivo, desaparición involuntaria, contrabando, traición a la patria, incendio y por último el terrorismo.

1.2.4.4. Ley de Aviación Civil (2006)

La ley de Aviación Civil publicado en el Registro Oficial No. 244 de 5 de abril del 2006, con la última modificación del 11 de enero de 2007, en el título V de las contravenciones y sanciones en el capítulo IV de otras contravenciones, los artículos 80 y 81 del capítulo respecto al tema estipula:

> Art. 80.- Las personas naturales o jurídicas contempladas en este Capítulo, serán sancionadas con multas de 1.500 a 5.000 dólares de los Estados Unidos de América, por las contravenciones especificadas a continuación: atentar contra la seguridad de los pasajeros y de las aeronaves, obstaculizando u obstruyendo las pistas de aterrizaje, calles de rodaje, plataformas de estacionamiento, helipuertos y otras áreas de operación. Art. 81.- Las personas naturales o jurídicas que prestan los servicios de atención en tierra a las aeronaves, serán sancionadas con multas de 1.500 a 5.000 dólares de los Estados Unidos de América, por cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de las aeronaves, los pasajeros, los aeródromos y las instalaciones auxiliares de la navegación, así como por el incumplimiento de las regulaciones de seguridad aeroportuarias (Ley de Aviación Civil, 2006, p. 15).

La ley de Aviación Civil en el capítulo IV de otras contravenciones establece en los artículos mencionados que las personas naturales o jurídicas serán sancionadas con multas pecuniarias por atentar contra la seguridad de los pasajeros y de aeronaves, obstruyendo las pistas de aterrizaje, plataformas o calles de rodaje, por cualquier acto que ponga la seguridad de las aeronaves por el incumplimiento de las regulaciones de seguridad aeroportuarias y por último los operadores de aeropuerto que modifiquen o realicen operaciones sin contar con los debidos certificados.

1.2.4.5. Convenio de Varsovia (1929)

Este Convenio es la piedra angular del Derecho Internacional Privado Aéreo, es probablemente el Convenio que más ratificaciones ha alcanzado. Además, tiene por objeto la regulación del transporte internacional de personas, equipajes y mercancías, el talón de equipajes y la carta de porte aéreo, establece un sistema de responsabilidad subjetiva del transportista, exonerándole en determinados supuestos, determina el contenido del billete de pasaje y por último fija los límites de las indemnizaciones a pagar por el porteador responsable del daño. Ecuador el 1 de diciembre de 1969 ratifica el convenio y entra en vigencia el 1 de marzo de 1970 (Convenio de Varsovia, 1929).

1.2.4.6. Protocolo de la Haya (1955)

El Protocolo de La Haya modifica el Convenio de Varsovia, siendo destacables los siguientes cambios: Reducción de requisitos de contenido en el billete de pasaje, talón de equipaje y carta de porte aéreo, duplicación de la indemnización a satisfacer por el transportista responsable con respecto a cada pasajero y la ampliación de los plazos para presentar la protesta en caso de avería y retraso. El protocolo fue firmado el 28 de septiembre de 1955. Ecuador el 1 de diciembre de 1969 ratifica el convenio y entra en vigencia el 1 de marzo de 1970 (Protocolo de la Haya, 1955).

1.2.4.7. Protocolo de Guatemala (1971)

Este protocolo modifica el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955. Los principales cambios que introduce se centran en los siguientes aspectos: Aumento de los límites de responsabilidad para el caso de muerte, fijación de límites de indemnización para los supuestos de retraso en el transporte de personas y destrucción, pérdida, avería y retraso en el transporte de equipajes, simplificación del billete de pasaje y el talón de equipaje, ampliación de las posibilidades de elección por el demandante del lugar para la interposición de la acción de responsabilidad y la introducción del sistema de responsabilidad objetiva, de modo que el transportista no puede quedar exonerado si prueba que obró con la diligencia debida. El protocolo fu firmado el 8 marzo de 1971. Ecuador el 8 de marzo de 1971 firma el protocolo, pero no lo ratifica (Protocolo de Guatemala, 1971).

1.2.4.8. Convenio de París (1919)

Fue firmado el 13 de octubre de 1919 en el que se destaca la soberanía de los Estados sobre su territorio aéreo. Además, llegó a convertirse en el fundamento de futuras regulaciones, afianzando el principio de la internacionalidad de la aviación. El texto consta de un Protocolo y una Convención compuesto de 9 capítulos: principios generales, nacionalidad de las aeronaves, certificados de navegabilidad y diplomas de competencia, admisión de la navegación aérea sobre un territorio extranjero, reglas a observar en la partida, durante el vuelo y el aterrizaje, transportes prohibidos, aeronaves del Estado, comisión internacional de navegación aérea y disposiciones finales. Ecuador firmo el convenio y este permaneció en vigor hasta 1947 (Convenio de París, 1919).

1.2.4.9. Convenio de Roma (1952)

Desde los comienzos de la aviación estuvo presente la preocupación por los daños que podían sufrir terceras personas en superficie a causa de personas u objetos desprendidos desde aviones en vuelo. Por ello el 7 de octubre de 1952 se suscribe el Convenio de Roma, cuyo propósito es regular las reparaciones a las personas que resultaren perjudicados en tierra a causa de la operación de un vuelo. Ecuador el 12 de mayo de 1958 ratifica el convenio y entra en vigencia el 10 de agosto de 1958 (Convenio de Roma, 1952).

1.2.4.10. Convenio de Tokio (1963)

Con la preocupación de las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves el 14 de septiembre de 1963 se firma este convenio otorgando disposiciones especiales al comandante de la aeronave para proteger la seguridad de la aeronave, personas y bienes a bordo de la misma, mantener el buen orden y la disciplina a bordo, permitirle entregar personas sospechosas a las autoridades competentes o desembarcarlas y las facultades otorgadas al comandante incluyen el uso de la fuerza para proteger la nave, las personas y bienes cuando hubiera motivos fundados para creer que hay peligro amenazante. Ecuador firma el 8 de julio de 1969, ratifica el convenio el 3 de diciembre de 1969 y entra en vigencia el 3 de marzo de 1970 (Convenio de Tokio, 1963).

1.2.5. JURISPRUDENCIA

1.2.2.1. Caso de jurisdicción del Consejo de la OACI

En el fallo respecto al caso de apelación relativa a la jurisdicción del Consejo de la Organización

de Aviación Civil (OACI) entre India contra Pakistán, la Corte, por 14 votos contra 2 decidió que el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional era competente para conocer de la petición y de la denuncia presentadas por el Gobierno del Pakistán el 3 de marzo de 1971 y, como resultado, rechazó la apelación presentada a la Corte por el Gobierno de la India contra la decisión del Consejo de declararse competente a ese respecto (Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, 1972).

Con arreglo a la Convención sobre Aviación Civil Internacional y al Acuerdo Internacional sobre Tránsito de Servicios Aéreos, firmados ambos en Chicago en 1944, las aeronaves civiles del Pakistán tenían derecho a sobrevolar territorio indio. En agosto de 1965 estallaron entre los dos países hostilidades que interrumpieron el sobrevuelo, pero en febrero de 1966 esos países concertaron un acuerdo en virtud del cual se reanudaría inmediatamente el sobrevuelo en las mismas condiciones que antes (Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, 1972).

El 4 de febrero de 1971, tras un incidente de secuestro que incluyó la desviación de una aeronave india a Pakistán, la India suspendió los sobrevuelos de su territorio para las aeronaves civiles pakistaníes. El 3 de marzo de 1971 Pakistán alegando que la India incumplía los dos tratados, presentó al Consejo de la OACI una solicitud con arreglo al artículo 84 de la Convención de Chicago y a la sección 2 del artículo II del Acuerdo sobre Tránsito y una denuncia en virtud de la sección 1 del artículo II del Acuerdo sobre Tránsito. La India opuso excepciones preliminares a la competencia del Consejo de la OACI, pero éste se declaró competente por decisiones de 29 de julio de 1971 (Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, 1972).

Pakistán alegó, en primer lugar, que la India no podía afirmar la competencia de la Corte por su propia alegación, sobre el fondo del asunto, de que los tratados no estaban vigentes, la cual, si fuera correcta, entrañaría la inaplicabilidad de sus cláusulas jurisdiccionales. No obstante, la Corte resolvió que ese argumento de Pakistán no estaba bien fundado por las siguientes razones: la India no había dicho que esos tratados multilaterales no estuvieran vigentes en un sentido definitivo, una simple suspensión unilateral de un tratado no podía impedir la actuación de su cláusula jurisdiccional, la cuestión de la competencia de la Corte no podía regirse por consideraciones de preclusión y por último las partes debían tener libertad para invocar cláusulas jurisdiccionales (Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, 1972).

La Corte resolvió que la denuncia de Pakistán no se refería, al menos en su mayor parte, a la clase de situación a que estaba destinada primordialmente la sección 1 del artículo II, en la medida en que la injusticia y el perjuicio alegados derivaban de una acción presuntamente ilegal, por incumplir tratados. Por lo que no podían mantenerse las excepciones a la competencia de la Corte, basadas en la supuesta inaplicabilidad de los tratados como tales o de sus cláusulas jurisdiccionales. Por consiguiente, la Corte era competente en virtud de esas cláusulas, y no había motivo para considerar excepciones a otras posibles bases de competencia de la Corte (Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, 1972).

La India había pretendido mantener que la controversia podía resolverse sin hacer referencia a los tratados y, por tanto, quedaba fuera de la competencia del Consejo. Alegaba que los tratados no habían sido restablecidos desde 1965 y que, en todo caso, la India estaba facultada para darlos por terminados o suspenderlos a partir de 1971 en razón de un incumplimiento de los mismos del que el Pakistán era responsable, a consecuencia del incidente del secuestro. La India argumentaba además que las cláusulas jurisdiccionales de los tratados sólo permitían al Consejo conocer de las controversias relativas a la interpretación y la aplicación de esos instrumentos, en tanto que el presente caso se refería a su terminación o suspensión (Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, 1972).

La Corte resolvió que, aunque esas alegaciones pertenecían claramente al fondo de la controversia las notificaciones o comunicaciones que la India había hecho desde 1965 a 1971 parecían referirse a sobrevuelos, más bien que a los tratados como tales, no parecía que la India hubiera indicado nunca las disposiciones concretas de los tratados cuyo incumplimiento se alegaba y la justificación dada por la India en 1971 para la suspensión de los tratados no se basaba en las disposiciones de los propios tratados, sino en un principio de derecho internacional (Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, 1972).

Pakistán citaba disposiciones concretas de los tratados que habían sido infringidas por la negativa de la India a permitir el sobrevuelo, en tanto que la India había acusado al Pakistán de haber violado la Convención. Por último, la Corte llegó a la conclusión de que el Consejo era competente en el caso y de que no incumbía a la Corte definir la amplitud exacta de esa competencia, aparte de lo que ya había indicado. Además, considero que las irregularidades alegadas, aunque pudieran probarse, no menoscababan de un modo fundamental los requisitos

de un procedimiento justo, y que la competencia del Consejo era una cuestión jurídica objetiva (Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, 1972).

CAPÍTULO II

En el Capítulo II se desarrolla a lo correspondiente al objetivo específico número 2 sobre caracterizar la tipicidad conforme a la teoría del delito, para ello, se identifica la teoría penal en materia aeronáutica y teoría de la norma penal a través de aportes doctrinarios a través de la revisión documental.

2.1. TEORÍA DEL TIPO PENAL

El tipo penal es la descripción que está contenida en la ley, acerca de una acción contraria a una norma y la tipicidad es la característica de una acción realizada incorporado bajo el tipo penal. El autor González (2008) define al tipo de la siguiente manera: "el tipo es la descripción de la conducta prohibida por una norma. A esta descripción deberá ajustarse un hecho concreto para que pueda sostenerse que es típico" (p.102).

El tipo penal representa una garantía procesal, en la que no cualquier conducta va a ser sancionado, sino solo aquellas que se subsumen en la conducta prevista en el tipo penal. De tal forma Roxin (2009) menciona: "el tipo penal sirve al desarrollo del principio nulla poena sine lege" (p.15). La determinación de este fin es en principio formal. Es decir, la proposición del nulla pena sólo brinda la forma, pero no asegura en cambio el contenido del tipo penal.

En el tipo penal, se describe una conducta que se sanciona con una pena, ante su desacato, por afectar a un bien jurídico considerado esencial. Por lo que dicha descripción tiene que hacerse en forma clara y precisa, de tal forma que se conozca a ciencia cierta, en qué consiste la conducta que se está prohibiendo. Es así que Fernández (2012) hace referencia que:

> El tipo penal no es propiamente un contenido o una parte del contenido del delito, sino un continente técnico formal de la conducta antijurídica amenazada con pena criminal y está formado por la conducta en la integridad de sus elementos objetivos y subjetivos. El contenido es la conducta lesiva y el tipo es un expediente técnico del legislador penal para satisfacer la exigencia político-criminal y constitucional de estricta y previa legalidad de infracciones y sanciones penales (p. 36).

A fin de sancionar a una persona por la realización de un comportamiento nocivo a los intereses de la sociedad, es necesario la existencia de una disposición legal que contempla dicho acto, así

como que el sujeto tenga conocimiento de lo antisocial de su comportamiento, por lo que no se puede obligar a nadie a no observar un comportamiento que es considerado como ilícito.

Los elementos que conforman el tipo penal, son de dos clases: elementos objetivos y elementos subjetivos. Es así que Ramírez (2017) define que "los elementos fundamentales del tipo son los siguientes: el sujeto activo y pasivo, el verbo rector, el bien jurídico protegido y los elementos normativos y valorativos" (p.37). Se entiende que lo objetivo es todo lo externo, o sea todo aquello que es susceptible de ser percibido por los sentidos o dicho en otras palabras lo que ocurre fuera de la mente del sujeto; en lo que respecta a lo subjetivo se entiende también que es todo aquello que ocurre dentro de la mente del sujeto al realizar la conducta.

2.1.1. Formas de culpabilidad

2.1.1.1 El dolo

El dolo viene a constituir una de las partes fundamentales para poder determinar si el acto cometido por la persona es con conocimiento de los hechos y voluntad de realización. Por lo que Bacigalupu (1989) lo define como: "la realización del tipo objetivo es dolosa cuando el autor ha sabido de ella y la ha querido. El dolo, por tanto, es el conocimiento y la voluntad de la realización del tipo" (p. 103). Entonces obra con dolo la persona que, con su conducta consciente y voluntaria, quiere la producción de un hecho típico para la obtención de un resultado determinado.

Por otro lado, se entiende que el dolo es conocimiento y voluntad de realizar un delito o una conducta punible. Es así que el autor Hurtado (2016) lo define como: "el dolo es la forma más grave de la culpabilidad" (p. 280). Por lo que el dolo está integrado por dos elementos: el conocimiento de realizar un delito y la voluntad de realizar un delito o en palabras definitivas significa el querer de la acción típica.

El dolo en si es el conocimiento de la realización del tipo penal. Donna (2003) señala por su parte que: "el dolo, según la corriente mayoritaria, es el querer dominado por la voluntad de la realización del tipo objetivo. En términos más sencillos, es la voluntad de actuar referida al resultado que sustenta la acción" (p. 43). Por lo que el autor de un hecho punible actúa dolosamente cuando tiene la voluntad y el conocimiento de cometer un delito, vulnerando los bienes jurídicos.

2.1.1.2 La culpa

En la culpa no hay voluntad y por lo tanto se da un incumplimiento del deber objetivo de cuidado. El autor Cabanellas (2015) menciona que: "en sentido amplio se entiende por culpa cualquier falta, voluntaria o no, de una persona que produce un mal o daño en cuyo caso culpa equivale a causa" (p. 103). Es decir, es la ejecución de un acto que pudo y debió ser previsto, y que por falta del mismo produce un efecto dañoso. La culpa consiste en la violación de la obligación y prudencia que impone determinadas normas. Además, la culpa implica un reproche que se dirige al sujeto por el comportamiento contrario a determinadas normas de prudencia y diligencia, contrario a las exigencias impuestas al sujeto por el ordenamiento jurídico. Es así que Manzini (1961) lo define como:

> La culpa consiste en una conducta voluntaria, genérica o específicamente contraria a la policía o a la disciplina que ocasiona un evento dañoso o peligroso, previsto por la ley como delito, producido involuntariamente o bien por efecto de errónea opinión inexcusable de realizarlo en circunstancias que excluyen la responsabilidad penal (p. 196).

La esencia de la culpa está precisamente en la inobservancia de las normas de conducta expresas o derivadas de la práctica común. De acuerdo a Carrara (2007) menciona que: "se entiende por culpa como la voluntad, omisión de diligencia en calcular las consecuencias posibles y previsibles del propio hecho" (p. 245). La culpa impone al hombre obrar con prudencia y cuidado, con el fin de evitar determinados resultados de daño o de peligro para los intereses jurídicos protegidos.

2.1.1.3 La preterintencionalidad

La persona en el cometimiento de un acto, encaja su conducta con los elementos objetivos del tipo causando un daño mayor de lo deseado y dirigiéndose a la realización de una conducta, donde se tiene un resultado el cual no es con relación a la finalidad del autor sino al resultado, y como consecuencia se obtiene un final no deseado. En este sentido García (2014) menciona que:

> La preterintencionalidad tiene sus orígenes en el código Toscano de 1853 y el código Sardo de 1859, concebido como una forma de dolo llamado dolo mixto de culpa, aun

> cuando ya aparece en los prácticos del siglo XV y XVI como una especie de dolo indirecto punto Posteriormente se lo toma como una forma de responsabilidad objetiva, como una mezcla de dolo e imprudencia, cambiando su denominación a forma o especie de culpabilidad, forma de culpa, intención atenuada, forma independiente de culpa, delito sui generis, concepto genérico que comprende el dolo eventual, etc. Esta figura de origen italiano la preterintención debe ser entendida como una conducta humana y no como una forma de culpabilidad (p. 333).

Entre el dolo y la culpa surge la preterintención, misma que se da cuando el agente dirigiendo su voluntad consciente hacia la realización de un hecho típico y antijurídico, produce un resultado de esta misma naturaleza, pero más grave del que quería realizar. En la preterintencionalidad queda la imprecisión de aspectos como el problema de la existencia o no de la culpabilidad y la tipificación de hechos que fija una pena cuyo monto es mayor al que corresponde sobre el delito que se quiso cometer (Reyes, 1999).

La preterintención se trata de una responsabilidad que surge a título excepcional, cuando la intención se ha dirigido a un determinado hecho, pero se realiza uno más grave al querido o previsto por el sujeto. De esta manera Jimenes (1958) menciona que es: “una alianza de dolo y culpa, en que el autor del acto doloso origina una consecuencia más grave que el agente pudo, al menos prever” (p. 35). Es decir que existe una relación entre de dolo y culpa en la que el autor del acto origina una consecuencia más grave, por la que el autor pudo al menos prevenir.

2.1.2. Elementos del tipo penal

2.1.2.1. Sujeto activo

El sujeto activo es la persona de la especie humana que realiza un acto que es considerado delito. Es así Vega (2016) menciona: “es aquel sujeto que dentro de la oración gramatical llamada tipo realiza la conducta activa u omisiva. Desde el punto de vista cuantitativo se clasifica en tipo penal mono-subjetivo y tipo penal plurisubjetivo” (p.57). Es así que el tipo penal mono-subjetivo es aquel que requiere para su configuración un solo sujeto activo y el tipo penal pluri-subjetivo es aquel tipo penal que requiere para su configuración varios sujetos activos.

En la redacción de todo tipo penal se distingue el sujeto activo es decir quién realiza el tipo, en particular, se habla de una persona, pues en el derecho penal y sobre todo en los delitos se

fundamenta en el comportamiento humano. Además, el sujeto activo puede ser calificado, en la medida que necesite determinadas características para su configuración o determinación. Por su parte Cruz (2017) menciona que:

> El hombre es un sujeto activo cuando realiza la conducta o el hecho típico, antijurídico, culpable y punible, cuando participa en la comisión del delito contribuyendo a su ejecución, proponiendo, instigando o auxiliando al autor, con anterioridad a su realización, concomitante con ella o después de su consumación (p. 162).

El sujeto activo es quien ejecuta la acción y su conducta a lo que establece el tipo, por lo que precisamente realiza la acción penal prohibida u omite la acción esperada. En este sentido Muñoz (2004) menciona que el sujeto activo: "se refiere precisamente al hecho de que como el delito es obra humana, siempre tiene un autor que precisamente realiza la acción prohibida y descrita en el tipo penal" (p. 37). Además, no puede concebirse la comisión de un delito, sin la presencia de un ser humano, al cual se le atribuya la omisión o comisión del mismo.

2.1.2.2. Sujeto pasivo

El sujeto pasivo es el titular del bien jurídico vulnerado, por lo que Mir (2003) "el sujeto pasivo es el titular o portador del interés cuya ofensa constituye la esencia del delito" (p, 198), esto quiere decir que es sobre quién recae el ataque del sujeto activo. Por otro lado, el objeto es aquel sobre el cual recae el hecho ilícito descrito en el tipo penal, siendo este el objeto material y objeto jurídico la primera se refiere a personas y cosas y la segunda al bien jurídico que ha sido violentado (Encalada, 2015).

Por otro lado, el sujeto activo lo es todo titular de un interés que se ve perjudicado con el delito, pudiendo ser una persona individual o colectiva. La autora Cruz (2017) lo define como: "es la perpetración de un delito es quien sufre indirectamente, es sobre quien recae todos los actos materiales utilizados en la acción del ilícito, es el titular del derecho dañado o puesto en peligro" (p. 95) Es decir quien recibe la alteración de su entorno por parte del sujeto activo, es a quien se le ha violado su derecho reconocido en la Constitución.

De lo mencionado, cabe entonces señalar que el sujeto pasivo es quien por lo general recibe la ofensa de la conducta típica del sujeto activo y es titular del bien jurídico protegido. Por su parte los autores Peña y Almanza (2010) mencionan que: "es el titular del interés jurídico lesionado

o puesto en peligro" (p. 74). Por lo cual su importancia en el tipo penal es importante, ya que, sin él, no existiría posibilidad de enmarcar una conducta en lo penalmente relevante.

2.1.2.3. Verbo rector

El verbo rector también conocido como la conducta prohibida es la parte medular del tipo penal el cual se refiere a la acción humana fijada y definida en el tipo penal que violenta el bien jurídico protegido; consecuentemente, es el núcleo de una conducta típica a ser objeto de valoración. En otras palabras, el verbo rector es la forma sencilla que busca medir objetivamente la acción prohibida (Ramírez, 2017).

Además, el verbo rector es el núcleo del delito o el comportamiento humano con el cual se lesiona el derecho de otra persona. De esta manera Encalada (2015) considera que: "el verbo rector no es exclusivamente el verbo como categoría gramatical, sino en general la conducta prohibida por el legislador" (p. 30). Por lo cual, el verbo rector es la parte más importante, porque es donde se centra el núcleo del tipo penal por la tanto allí se establece la interpretación de la norma jurídica.

En este mismo sentido, es aquella forma verbal que nutre la conducta típica de tal manera que gira alrededor del mismo. De este modo Vega (2016) menciona que: "es de advertir que un tipo penal siempre tiene verbo rector. Si un tipo penal tiene un solo verbo rector, se le denomina tipo penal elemental y será compuesto cuando tenga más de uno" (p. 62). Cuando se habla de verbo rector se requiere distinguirlo de otras formas verbales que el legislador emplea al describir una misma conducta.

2.1.3. Estructura del tipo penal: tipo objetivo y tipo subjetivo

La parte objetiva del tipo abarca el aspecto externo de la conducta. En este sentido el autor Plascencia (2004) menciona que: "los elementos objetivos se pueden entender como aquellos que proceden del mundo externo perceptibles por los sentidos, es decir tiene la característica de ser tangibles, externos, materiales" (p. 106). Por lo que se puede decir que la parte objetiva representa cosas, hechos o situaciones.

Son varias las circunstancias que componen los elementos objetivos del tipo penal entre los cuales se encuentran los que describen la acción, el resultado en su caso, las circunstancias externas del hecho y la persona o conocida como el autor. Por su parte el autor Castillo (2019)

menciona que:

> Es el núcleo real-material del delito y se integra por circunstancias que se manifiestan en el hecho externo. Entre estas circunstancias pueden enumerarse la acción, el resultado, los medios y las modalidades especiales de la acción, y en algunos casos las características especiales del auto (p. 211).

La parte subjetiva se compone de la voluntad, dirigida al resultado, o dirigida a una sola conducta, por lo que alude a la intención o a la falta al debido deber de cuidado, que se exigirá a un sujeto por la conducta penalmente típica. En este sentido Chirino y Jacob (1991) lo definen como:

> El tipo subjetivo alude a la intención o a la falta al debido deber de cuidado, que exigirá cualquier ordenamiento penal republicano a la hora de imputar a un sujeto una conducta penalmente típica. En este sentido, el dolo se presume en la descripción, no existe conducta, desde un punto de vista óptico, si no existe voluntad operante; en su caso, la culpa siempre es narrada por el legislador, de manera explícita (p. 107).

El tipo subjetivo alude al origen interno de dicha conducta por lo que interesa es establecer bajo qué circunstancia se ha generado. Si la misma ha sido realizada con una intencionalidad definida o, por el contrario, la misma es el resultado de una actuación por falta al deber de cuidado que la sociedad moderna impone.

Cuando se señala el tipo subjetivo, este alude al origen interno de dicha conducta. El autor Silvestroni (2004) hace referencia a que: “el tipo subjetivo es la descripción subjetiva de la conducta penalmente relevante; es la descripción del conocimiento y la voluntad de la acción que interesan para individualizar dicha conducta” (p. 218). Además, entre los elementos subjetivos del tipo penal, se encuentra el dolo, la culpa y la preterintención.

2.2. TEORÍA DE LA NORMA PENAL

La norma penal es el conjunto de disposiciones que se encuentran contenidas en los códigos penales y en disposiciones especiales. Es así que Muñoz y García (1993) lo definen como: “la norma penal es el más importante vehículo a través del cual el derecho penal cumple su función de protección de bienes jurídicos, motivando al individuo al respeto mediante el desencadenamiento de procesos psicológicos que lo inducen a ello” (p. 25). Es así que por

norma penal se entiende que son los preceptos que componen el ordenamiento penal.

La norma penal es naturalmente una norma jurídica, es decir es una regla que orienta las conductas humanas. El autor Quintero (2000) menciona que: "el tipo es la expresión de la norma y no impide que extraigamos el contenido de la norma a partir de la proposición típica mediante un procedimiento de abstracción" (pp. 48-50). La naturaleza de la norma radica en que contiene lo que es contrario a derecho y por ende antijurídico es decir el contenido del injusto o ilícito. La norma penal se caracteriza por ser imperativa ya que su carácter de ley formal la cual es emanada por la autoridad del Estado, y actúa como regla de conducta, es obligatoria. Es así que Cutile (2016) menciona que:

> La norma tiene dos partes un precepto hipotético de la conducta ilícita y una segunda parte que es la sanción por la realización de la conducta prohibida. Pero ente la primera parte y la segunda habrá de mediar durante el tiempo razonable, el procedimiento penal que conduce a que, cumplida la ilicitud, sobrevenga la sanción. Por lo tanto, la norma desde el momento de su materialización por el sujeto y la imposición efectiva de la sanción deberá pasar el tiempo justo y necesario para que los organismos operativos del estado den cumpliendo a sistema procesal que es el único que permite llegar a la sentencia que condena o absuelve. Por lo tanto, entre el precepto hipotético y la sanción habrá de mediar todo el procedimiento penal, sin el cual, la consecuencia jurídica sería imposible de aplicar (p. 32).

La función de la norma penal, no se agota en su carácter imperativo, también cumple con una función valorativa en cuanto califica como contrarios a los fines de seguridad y bienestar del Estado respecto de la comunidad, y a un sin número de comportamientos y por eso se los prohíbe. Es así que Sánchez y Mourullo (2019) mencionan que: "la norma penal recorta la autonomía personal mediante una prohibición de comportamiento" (p. 51). Es así que ciertas acciones u omisiones son reputadas perjudiciales para la comunidad social, por ende, son antisociales y tienen el fin de ser reprochadas y reprimidas.

2.2.1. Estructura de la norma penal: precepto y sanción

Respecto a la estructura de la norma penal se presentan dos elementos integrantes de las normas. El primero es la observación de una cierta conducta, de hacer o no hacer una determinada cosa,

es decir su precepto. Y la segunda es la sanción la cual tiene una consecuencia jurídica que debe seguirse a la infracción del precepto.

La redacción de los preceptos contenida en la ley penal, se observa que la prohibición está implícita, en la forma de expresar los hechos hipotéticos es decir son meramente descriptivos. Por su parte Jiménez (1965) menciona que: "en las leyes modernas, por una forma de elipsis jurídica, el precepto va implícito en la sanción; es decir, que la norma es un supuesto necesario de toda sanción penal" (p.314). Por tanto, el delincuente no viola la ley, sino algo que está por encima de las reglas escritas.

Los preceptos penales adoptan la forma de prohibición de la realización de una determinada acción que tiene un resultado. Es así que la prohibición adquiere la forma de una norma permisiva, cuando se comete un delito, pero está amparado por una causal de justificación. Por su parte Planas (1985) menciona que: "la norma penal, como toda norma jurídica, consta del precepto y de la sanción y, así como este Derecho tiene sus sanciones propias también tiene sus propios preceptos (p.53). En el precepto está contenida la descripción de lo que se debe hacer o no y por ello el hecho se configura en delito.

Por otra parte, la sanción o consecuencia jurídica se denomina pena ya que es una amenaza, la cual se dirige a ejercer una imposición psicológica sobre la voluntad de las personas al Estado para inducirles al respeto del precepto penal, ante la perspectiva de una amenaza. Es decir, se tiene como un freno a los impulsos antisociales o entendido también como un contra impulso al impulso criminal (Cutile, 2016).

2.2.2. Interpretación gramatical de la norma penal

La norma penal describe conductas lesivas para la sociedad y para el mismo Estado. Esa lesividad es en síntesis el delito que se quiere combatir y para ello el legislador desarrolla en normas las prohibiciones y las sanciones respectivas. De este modo Cutile (2016) refiera que: la norma, sea penal o de cualquier otra índole merece un análisis gramatical que permite entenderla más profundamente, pues, el conocimiento de los términos gramaticales hace más fácil definirla en términos jurídico (p. 36). Además, el legislador debe expresarse con palabras entendible para el alcance comprensivo de sus destinatarios.

La interpretación gramatical de la norma es entendida como la reconstrucción del pensamiento

del legislador con el objeto expresar su pensamiento se vale de su palabra, a través de la cual, consagra el texto legal. Es así que Bermúdez (1999) menciona que:

> Su misión es ponernos a la vista el esquema lingüístico, que comprende, de una parte, un vehículo de comunicación como es el lenguaje, y de otra, dos polos opuestos, a saber, un sujeto parlante o legislador y un sujeto receptor, llámese intérprete, juez o como se llame (p. 84).

El problema que se produce en un texto legal es que pueden encontrarse palabras que tengan un significado diverso, incluso aquellas utilizados en un lenguaje jurídico, en cuyo caso, la interpretación gramatical no va determinar el verdadero sentido de la norma, sino sólo un abanico de soluciones posibles.

El sentido literal de las palabras no basta para conocer el sentido de la norma, salvo que su sentido vulgar resulte más conforme, las palabras deben entenderse en su sentido técnico, según lo haya establecido la doctrina, y la legislación misma. Por lo que Anchondo (2012) plantea que: "este método, denominado por algunos como exegético, se propone encontrar el sentido de una norma o de una cláusula en el texto de las mismas" (p. 37). Es decir, a partir de su literalidad, se le relaciona un significado a los términos empleados en la redacción por parte del legislador con ayuda de las reglas gramaticales y uso del lenguaje.

2.2.3. Ámbitos de validez de la ley penal

La ley tiene unos espacios de aplicación, validez territorial, ámbito de validez extraterritorial, amito de validez temporal y vigencia en la que se cometió la acción punible respecto al tiempo en que se cometió y finalmente el ámbito de validez respecto de los sujetos. Es así Cutile (2016) explica que: "se establecen por el legislador criterios de aplicación de la ley penal, que permiten resolver los problemas que se generan cuando en situaciones de anormalidad se sucede el delito" (p. 41). En casos como cuando la acción se inicia en un lugar, pero el resultado se da en otro, o como cuando el sujeto activo de la infracción es un extranjero que comete un delito en el propio país o en el exterior afectando intereses del Estado propio o del Estado donde se encuentra.

La coexistencia de los ordenamientos penales de los distintos Estados, produce como efecto un gran número de actos que, por comprometer el ordenamiento de dos o más naciones, presentan dudas sobre cuál de los sistemas comprometidos resulta de aplicación. Las reglas del Derecho

Penal establecen el ámbito en el que las propias leyes penales son aplicables con exclusión de las de otros Estados, y estos son propiamente reglas del derecho interno del Estado y no son normas de Derecho Internacional Penal (Vizcardo, 2016).

Una norma jurídica abarca un espacio o territorio determinado, es decir, un ámbito espacial, un ámbito temporal, un ámbito personal y un ámbito material. Por lo que el autor García (2002) menciona que: “el ámbito de validez de una norma es todo aquello que la misma abarca” (p. 118). Estos aspectos que las normas jurídicas abarcan son denominados como ámbitos de validez de las normas jurídicas.

CAPÍTULO III

En el Capítulo III se desarrolla a lo correspondiente al objetivo específico número 2 sobre analizar los tipos penales básicos para tutelar los bienes jurídicos en materia aeronáutica a nivel nacional e internacional, para ello, se establece los tipos penales aeronáuticos que existen a nivel de Ecuador e internacional, además se toma en cuenta los aportes normativos a través de la revisión documental.

3.1. LA TAREA DEL ESTADO A TRAVÉS DE LA INVESTIGACIÓN PROPOSITIVA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE DELITOS AERONÁUTICOS

Para la implementación de los delitos aeronáuticos en el Ecuador se debe analizar a través de una investigación propositiva, es así que Giler (2018) menciona: “es un proceso dialéctico que utiliza un conjunto de técnicas y procedimientos con la finalidad de diagnosticar y resolver problemas fundamentales, encontrar respuestas a preguntas científicamente preparadas, estudiar la relación entre factores y acontecimientos o generar conocimientos científicos (p. 1). Esto con el fin de poder demostrar y exponer de una manera clara y especifica que existe un indudable desconocimiento y carencia de información sobre la materia que corresponde al derecho aeronáutico en el Ecuador, por tratarse de una rama jurídica que no ha tenido una atención prioritaria o como principal atención de estudios jurídicos más profundos.

Por otra parte, se interpreta que el derecho aeronáutico ha influido en la legislación aérea de cada país. Es así que la investigación propositiva es fundamental por lo que Tantaleán (2016) establece que: “ocupa de cómo debería ser las cosas para alcanzar unos fines y funcionar adecuadamente” (p. 16). Estableciendo nuevos preceptos legales que han proporcionado y brindado informaciones como las guías doctrinarias, judiciales y de fuente de ley para la creación, expedición y reforma de varios cuerpos legales de materia de aviación siendo así un antecedente fundamental.

Es necesario plantear mecanismos para la aplicación de penas y sanciones cuando se presentan problemas de tipo jurídico legal, ya que la misma actualmente no tiene ni ha tenido un estudio técnico jurídico y político aplicable acorde a la Constitución de la República, por lo cual se ve necesario proponer la implementación de los delitos aeronáuticos en el Código Orgánico

Integral Penal. Por lo que se hace referencia a la investigación propositiva, en este sentido Mila, Yánez y Mantilla (2021) mencionan que: "en ocasiones, la comparación se realiza con la finalidad de generar una propuesta de mejoramiento del sistema jurídico nacional" (p. 91). Vale destacar que el mismo que permitirá el conocimiento de los delitos implementados, ya que en el Código Orgánico Integral Penal y otros códigos referentes a derecho aeronáutico no mencionan sobre los delitos y además son normativas antiguas y demuestran el retraso de las mismas específicamente en temas evolutivos y dinámicos como la aeronáutica y política aérea.

3.2. PROBLEMA JURÍDICO EMPÍRICO DE LOS DELITOS AERONÁUTICOS EN EL ECUADOR

Admitida la importancia de la actividad aérea, es sencillo deducir la posición que paulatinamente va adquiriendo el derecho aeronáutico y su política dentro de las demás ciencias jurídicas. Por lo tanto, el problema jurídico es entendido por Tantaleán (2019) como: "los problemas empíricos se caracterizarían porque la solución propuesta quedará confirmada por los hechos, por aspectos fácticos" (p. 455). Por lo tanto, la normativa aeronáutica ecuatoriana, requiere de revisiones que la instalen en la tendencia mundial de cero tolerancias con aquellos que miran en el transporte aéreo como un medio para transgredir y mostrar un comportamiento reprobable que transgrede las normas.

La importancia del Derecho Aeronáutico aumenta cada día más en proporción al incremento mundial del hecho que lo reglamenta. Otro punto importante que destaca es la del autor Bunge (1972) el cual menciona que: "la metodología de un problema empírico se fundamenta en el hallazgo de datos, los cuales deben ser observados, enumerados y medidos" (p. 209). El derecho aeronáutico evoluciono y se diversifico en varios ámbitos de aplicación por lo cual, su efecto jurídico legal es producto de la necesidad y obligación de cautelar todas las operaciones aéreas de carácter nacional e internacional.

También se incluye las operaciones realizadas en el espacio exterior con objetos de estudio y seguridad conectando así continentes y países sin menoscabar que también se interrelacionan y conjugan ordenamientos jurídicos de distintos Estados. Es así que el Ecuador ha ratificado varios tratados con relación a derecho aeronáutico, por lo que la Constitución de la República del Ecuador (2008) en el artículo 417 estipula que:

> Los tratados internacionales ratificados por el Ecuador se sujetarán a lo establecido en la Constitución. En el caso de los tratados y otros instrumentos internacionales de derechos humanos se aplicarán los principios pro ser humano, de no restricción de derechos, de aplicabilidad directa y de cláusula abierta establecidos en la Constitución (Constitución de la República del Ecuador, 2008, p. 125).

El derecho aeronáutico no está exento a los avances en la industria aeroespacial mundial y el Ecuador debe incurrir e insertarse a nuevas y novedosas formas de legalidad y procedimientos jurídicos, que den como resultado bases científicas y legales que se encuentre en contemporaneidad. Por lo que Álvez y Vicente mencionan que: "los estudios legales empíricos examinan el modo en que el derecho opera en la realidad aplicado por las autoridades o en el modo en que es receptado por sus destinatarios" (p. 2018). Es así que toda innovación, cambio y transformación es positiva y necesaria para poder ampliar ópticas jurídicas y oportunidades de potenciar y explorar nuevas bases legales que permitan estar en conjunto con el desarrollo del derecho aeronáutico.

3.3. REGLAMENTO PARA EL USO DE AERONAVES PILOTEADAS A DISTANCIA EN EL ECUADOR

3.3.1. Operación de aeronaves piloteadas a distancia

El Ecuador cuenta con el reglamento de operación de aeronaves piloteadas a distancia el cual fue emitido por la Dirección General de Aviación Civil el 4 de noviembre de 2020. El reglamento obliga a los propietarios de los drones a registrar su aeronave y a contratar un seguro para responder por daños causados a terceros como resultado de sus actividades de vuelo.

3.3.2. Aplicabilidad

Título	**Descripción**
Aplicabilidad	Las operaciones de aeronaves pilotadas a distancia usados en actividades civiles cuyo peso máximo al despegue sea superior a 0.25 Kilogramos y menor o igual a 150 Kilogramos.

Fuente: Operación de Aeronaves Pilotadas a Distancia, 2020 Elaboración propia

3.3.3. Operación negligente o temeraria de aeronaves

Título	**Descripción**
Operación negligente o temeraria de aeronaves	La operación debe realizarse de tal forma que no ponga en peligro la seguridad de las operaciones aéreas, de las personas en la superficie, de sus bienes y de la fauna silvestre.
Fuente: Operación de Aeronaves Pilotadas a Distancia, 2020 Elaboración propia	

3.3.4. Responsabilidad por la operación

Título	
Responsabilidad por la operación	El operador es responsable de la seguridad de la operación de cada vuelo. Ninguna persona podrá iniciar o continuar el vuelo si conoce que la aeronave pilotada a distancia no se encuentra en condiciones para realizar una operación segura.
Fuente: Operación de Aeronaves Pilotadas a Distancia, 2020 Elaboración propia	

3.3.5. Cumplimiento con las leyes y reglamentos locales

Título	**Descripción**

Cumplimiento con las leyes y reglamentos locales	El operador cumplirá con todas las leyes, reglamentos, ordenanzas y otras disposiciones relacionadas con seguridad nacional, seguridad pública, protección de la privacidad y la intimidad personal, propiedad intelectual, entre otras.
Fuente: Operación de Aeronaves Pilotadas a Distancia, 2020 Elaboración propia	

3.3.6. Altura máxima del vuelo

Título	**Descripción**
Altura máxima de vuelo	La operación no excederá en ningún momento una altura de vuelo de 122 metros sobre el terreno.
Fuente: Operación de Aeronaves Pilotadas a Distancia, 2020 Elaboración propia	

3.3.7. Lanzamiento y rociado

Título	**Descripción**
Lanzamiento y rociado	No se realizará ningún lanzamiento o rociado desde una aeronave pilotada a distancia, salvo autorización expresa.
Fuente: Operación de Aeronaves Pilotadas a Distancia, 2020 Elaboración propia	

3.3.8. Prohibición de transportar

Título	**Descripción**

Prohibición de transportar	Las aeronaves pilotadas a distancia no transportarán armas, dispositivos laser, mercancía peligrosa, material que represente peligro biológico o cualquier otro tipo de mercancía, que en caso de desprendimiento o filtraciones representen un riesgo para las personas, animales o bienes en la superficie.
Fuente: Operación de Aeronaves Pilotadas a Distancia, 2020 Elaboración propia	

3.3.9. Accidente, incidente o pérdida de una RPA

Título	**Descripción**
Accidente, incidente o pérdida de una RPA	Si ocurriera algún accidente, incidente o pérdida de una RPA el propietario u operador tiene 48 horas para comunicar este particular a la autoridad, a efectos de iniciar la investigación correspondiente.
Fuente: Operación de Aeronaves Pilotadas a Distancia, 2020 Elaboración propia	

3.3.10. Autoridad de inspección

Título	**Descripción**
Autoridad de inspección	Todo propietario u operador de una RPA debe permitir a los inspectores de la AAC en cualquier momento y lugar, realizar las inspecciones y chequeos necesarios para determinar el cumplimiento de la reglamentación aeronáutica vigente.

Fuente: Operación de Aeronaves Pilotadas a Distancia, 2020 Elaboración propia

3.4. TIPOS PENALES RELACIONADOS CON AERONAVES EN EL ECUADOR

Dentro de los tipos penales relacionado con aeronaves en el Ecuador y están tipificados en el Código Orgánico Integral Penal, se presentarán los siguientes, en los cuales solo se consideran como circunstancia el uso de la aeronave, pero no son tipos penales aeronáuticos. Además, se detalla, el numeral del artículo, una descripción, la estructura de la norma en la que se describe la acción, el bien jurídico protegido, tipo y por último la sanción.

3.4.1. Tortura y tratos crueles, inhumanos o degradantes en persona protegida

Artículo	**Descripción**	**Estructura de la norma**
119	Tortura y tratos crueles, inhumanos o degradantes en persona protegida.	**Acción:** La persona que, con ocasión y en desarrollo de conflicto armado, en territorio nacional o a bordo de una aeronave o de un buque de bandera ecuatoriana, torture o inflija tratos crueles, inhumanos o degradantes a persona protegida. **Bien jurídico protegido:** Las personas y bienes protegidos por el Derecho Internacional Humanitario. **Tipo:** Doloso

		Sanción: Pena privativa de libertad de 13 a 16 años.

Fuente: Código Orgánico Integral Penal, 2014
Elaboración propia

3.4.2. Secuestro extorsivo

Artículo	**Descripción**	**Estructura de la norma**
162 numeral 4	Secuestro extorsivo	**Acción:** Si la persona tiene como propósito cometer otra infracción u obtener de la o las víctimas o de terceras personas dinero, bienes, títulos, documentos, beneficios, acciones u omisiones que produzcan efectos jurídicos o que alteren de cualquier manera sus derechos a cambio de su libertad. **Circunstancias:** Si se comete con apoderamiento de nave o aeronave, vehículos o cualquier otro transporte. **Bien jurídico protegido:** La libertad personal. **Tipo:** Doloso

		Sanción: Pena privativa de libertad de 10 a 13 años. Se aplicará la pena máxima si concurre en la circunstancia antes mencionada.
Fuente: Código Orgánico Integral Penal, 2014 Elaboración propia		

3.4.3. Desaparición involuntaria

Artículo	**Descripción**	**Estructura de la norma**
163.1 numeral 3	Desaparición involuntaria	**Acción:** La persona que prive de la libertad, retenga, arrebate, desaparezca, traslade a lugar distinto a una o más personas, en contra de su voluntad y niegue información de su paradero o destino. **Circunstancias:** Si se comete con apoderamiento de nave o aeronave, vehículos o cualquier otro transporte. **Bien jurídico protegido:** La libertad personal. **Tipo:** Doloso **Sanción:** Pena privativa de libertad de 7 a 10 años. Será sancionada con pena

		privativa de libertad de 10 a 13 años, cuando concurra en la circunstancia antes mencionada.

Fuente: Código Orgánico Integral Penal, 2014
Elaboración propia

3.4.4. Tráfico ilícito de migrantes

Artículo	Descripción	Estructura de la norma
213	Tráfico ilícito de migrantes	**Acción:** La persona que, con el fin de obtener directa o indirectamente beneficio económico u otro de orden material por cualquier medio, promueva, capte, acoja, facilite, induzca, financie, colabore, participe o ayude a la migración ilícita de personas nacionales o extranjeras, desde el territorio del Estado ecuatoriano hacia otros países o viceversa o, facilite su permanencia irregular en el país, siempre que ello no constituya infracción más grave. **Circunstancias:** se sancionará a los dueños de

		los vehículos de transporte aéreo, marítimo o terrestre y a las personas que sean parte de la tripulación o encargadas de la operación y conducción, si se establece su conocimiento y participación en la infracción. **Bien jurídico protegido:** La migración. **Tipo:** Doloso **Sanción:** Pena privativa de libertad de 7 a 10 años. Cuando como producto de la infracción se provoque la muerte de la víctima, se sancionará con pena privativa de libertad de 22 a 26 años.
Fuente: Código Orgánico Integral Penal, 2014 Elaboración propia		

3.4.5. Contrabando

Artículo	Descripción	Estructura de la norma
301	Contrabando	**Acción:** La persona que, para evadir el control y vigilancia aduanera sobre mercancías cuya cuantía sea igual o superior a diez salarios

		básicos unificados del trabajador en general. **Circunstancias:** Oculte por cualquier mecanismo mercancías extranjeras en naves, aeronaves, vehículos de transporte o unidades de carga, sin que se hayan sometido al control de las autoridades aduaneras. **Bien jurídico protegido:** La administración aduanera. **Tipo:** Doloso **Sanción:** Pena privativa de libertad de 3 a 5 años. Además, una multa de hasta 3 veces el valor en aduana de la mercancía objeto del delito, si concurre en la circunstancia antes mencionada.

Fuente: Código Orgánico Integral Penal, 2014
Elaboración propia

3.4.6. Incendio

Artículo	Descripción	Estructura de la norma
364	Incendio	**Acción:** La persona que incendie los bienes o lugares

		Circunstancias: Embarcaciones, aeronaves, transporte terrestre, almacenes, astilleros, edificios o cualquier otro lugar que sirva de habitación y mantenga en su interior a una o más personas en el momento del incendio. **Bien jurídico protegido:** La seguridad pública. **Tipo:** Doloso **Sanción:** Pena privativa de libertad de 10 a 13 años.

Fuente: Pablo Andres Pereira Vinueza
Elaboración

3.4.7. Terrorismo

Artículo	Descripción	Estructura de la norma
366	Terrorismo	**Acción:** La persona que individualmente o formando asociaciones armadas, provoque o mantenga en estado de terror a la población o a un sector de ella, mediante actos que pongan en peligro la vida, la integridad física o la libertad

		de las personas o pongan en peligro las edificaciones, medios de comunicación, transporte, valiéndose de medios capaces de causar estragos. **Circunstancias:** La persona que, respecto de un transporte terrestre, una nave o aeronave, plataformas fijas marinas, se apodere de ella, ejerza control sobre la misma por medios tecnológicos, violentos, amenaza o intimidación; derribe, destruya, cause daños, coloque o haga colocar un artefacto o sustancia capaz de destruirlo o causar daños que le incapaciten para su transportación. **Bien jurídico protegido:** La seguridad pública. **Tipo:** Doloso **Sanción:** Pena privativa de libertad de 10 a 13 años.

Fuente: Código Orgánico Integral Penal, 2014
Elaboración propia

3.5. TIPOS PENALES AERONÁUTICOS INTERNACIONALES

Dentro de los tipos penales que son considerados como delitos aeronáuticos a nivel internacional, se presentaran los siguientes, en los que se detalla, la descripción del tipo, la estructura de la norma, en la que se describe la acción, las circunstancias, el sujeto activo, el sujeto pasivo, el bien jurídico protegido y por último el tipo.

3.5.1. Circulación aérea en zonas prohibidas, restringidas o peligrosas

Descripción	**Estructura de la norma**
Circulación aérea en zonas prohibidas, restringidas o peligrosas	**Acción:** Circulación aérea por zonas prohibidas, restringidas o peligrosas causando riesgo a la navegación aérea o a la seguridad y defensa de la nación. **Circunstancias**: Si la persona que conduce la aeronave no cumple con la orden de aterrizar; la pena se aumentará de un tercio a la mitad. **Sujeto activo:** Cualquier persona que conduzca una aeronave u objeto que se desplace o sostenga en el aire. **Sujeto pasivo:** El Estado **Bien jurídico protegido:** La seguridad y defensa del Estado. **Agravante:** Si la persona que conduce la aeronave no cumple con la orden de aterrizar. **Tipo:** Doloso
Fuente: Ley de Aeronáutica Civil de Venezuela, 2005 Elaboración propia	

3.5.2. Interferencia de la seguridad operacional y de la Aviación Civil

Descripción	**Estructura de la norma**
Interferencia de la seguridad operacional y de la Aviación Civil	**Acción:** Por cualquier medio o acto interfiera ilícitamente la seguridad operacional o de la Aviación Civil. **Sujeto activo:** Cualquier persona

	Sujeto pasivo: El Estado **Bien jurídico protegido:** La seguridad del Estado y la seguridad de la Aviación Civil, **Tipo:** Doloso

Fuente: Ley de Aeronáutica Civil de Venezuela, 2005
Elaboración propia

3.5.3. Lanzamiento de cosas o sustancias

Descripción	Estructura de la norma
Lanzamiento de cosas o sustancias	**Acción:** Lance cosas o sustancias nocivas como materias y objetos explosivos, gases, líquidos inflamables, materias tóxicas, materias radiactivas, materias corrosivas, sustancias infecciosas, muestras biomédicas, etc., desde una aeronave o desde cualquier objeto que sin serlo utilicen el espacio aéreo. **Sujeto activo:** Cualquier persona **Sujeto pasivo:** Cualquier persona **Bien jurídico protegido:** La seguridad de los ciudadanos y bienes en tierra. **Tipo:** Doloso

Fuente: Ley de Aeronáutica Civil de Venezuela, 2005
Elaboración propia

3.5.4. Desviación y obtención fraudulenta de rutas

Descripción	Estructura de la norma
Desviación y obtención fraudulenta de rutas	**Acción:** Desvíe la ruta sin causa justificada o utilice una ruta de manera fraudulenta, obtenga, tramite, otorgue una ruta de manera fraudulenta.

	Circunstancias: Si el desvío injustificado de la ruta persigue un provecho o causa falsa alarma, la pena privativa de libertad de 8 a 10 años. **Sujeto activo:** Cualquier persona **Sujeto pasivo:** El Estado **Bien jurídico protegido:** La seguridad del Estado y de la Aviación Civil. **Agravante:** Si el desvío injustificado de la ruta persigue un provecho o causa falsa alarma. **Tipo:** Doloso
Fuente: Ley de Aeronáutica Civil de Venezuela, 2005 Elaboración propia	

3.5.5. Señales de individualización de aeronaves

Descripción	**Estructura de la norma**
Señales de individualización de aeronaves	**Acción:** Coloque en una aeronave marcas falsas de nacionalidad, matrícula o cualquier otra señal de individualización. **Sujeto activo:** Cualquier persona **Sujeto pasivo:** El Estado **Bien jurídico protegido:** La seguridad del Estado y de la Aviación Civil. **Tipo:** Doloso
Fuente: Ley de Aeronáutica Civil de Venezuela, 2005 Elaboración propia	

3.5.6. Conducción ilegal de aeronaves

Descripción	Estructura de la norma
Conducción ilegal de aeronaves	**Acción:** Conducir una aeronave sin señales de individualización, el permiso correspondiente o con más de una nacionalidad. **Sujeto activo:** Cualquier persona **Sujeto pasivo**: El Estado **Bien jurídico protegido:** La seguridad de la Aviación Civil. **Tipo:** Doloso
Fuente: Ley de Aeronáutica Civil de Venezuela, 2005 Elaboración propia	

3.5.7. Derribo o inutilización de aeronaves

Descripción	Estructura de la norma
Derribo o inutilización de aeronaves	**Acción:** Por cualquier modo derribe o inutilice una aeronave. **Sujeto activo:** Cualquier persona **Sujeto pasivo:** El Estado **Bien jurídico protegido:** Seguridad del Estado y la seguridad de la Aviación Civil. **Tipo:** Doloso / No es punible el hecho cuando el daño se produce para evitar una mayor y en el ejercicio legítimo de la autoridad conferida a la Fuerza Armada Nacional.
Fuente: Ley de Aeronáutica Civil de Venezuela, 2005 Elaboración propia	

3.5.8. Transporte de mercancías peligrosas

Descripción	Estructura de la norma
Transporte de mercancías peligrosas	**Acción:** Transporte o autorice ilícitamente el transporte de mercancías peligrosas.

	Sujeto activo: Cualquier persona **Sujeto pasivo:** El Estado **Bien jurídico protegido**: La seguridad de los ciudadanos, bienes y de la Aviación Civil. **Agravante:** Si son armas, municiones de guerras, gas tóxico, inflamable, bacteriológicas, químicas o cualquier otra similar, la pena aumentará de un tercio a la mitad. Con la misma pena será sancionado quien las introduzca en los aeropuertos o las coloque en su zona perimetral. Si causa terror o temor a las personas, pone en peligro la seguridad física, propiedades, infraestructuras, calles de rodajes y pistas o cualquier otra similar, la pena será de 20 a 25 años de pena privativa de libertad. **Tipo:** Doloso

Fuente: Ley de Aeronáutica Civil de Venezuela, 2005
Elaboración propia

CONCLUSIONES

La dinámica y constante actividad de la aeronáutica civil internacional obliga a los Estados a innovar y renovar sus políticas públicas y legislación en la materia. Es así como el Ecuador, a través de la gestión de los organismos particulares y públicos involucrados en el sector del transporte aéreo, debe revisar los principios, lineamientos y normas jurídicas que rigen la actividad y las políticas públicas de la Aeronáutica Civil para su efectivo funcionamiento.

El derecho aeronáutico es una rama del derecho en auge y se encuentra en expansión el cual todavía no explota el amplio campo profesional, investigativo, científico y didáctico disponible, además las personas que están debidamente capacitadas y educadas en este campo tienen la oportunidad de aprovechar sus conocimientos con el fin lucrativo, científico o para el desarrollo del sector debido a la magnitud de crecimiento de la aviación en cada país.

Si bien es cierto que el país cuenta con normas sobre derecho aeronáutico, es necesario contar con los conocimientos y la formación suficientes, ya que, a diferencia de otras ramas del derecho, el objeto de dicho tratamiento es el origen jurídico de una técnica puramente científica. Es decir que se investigan procedimientos, operaciones y logísticas que, siendo de alta tecnología, están actualmente fuera de nuestro alcance.

El desconocimiento de la existencia de normativa legal acerca del derecho aeronáutico en el país también muestra una profunda falencia en actualización o investigación jurídica sobre esta, a diferencia de otros temas del derecho que no son regularmente común, y no tiene un enfoque académico a nivel de derecho del país, a breves rasgos se puede saber de manera mínima aspectos muy pequeños del derecho aeronáutico en cátedras de derecho internacional público o privado porque por lógica catedrática se enseñan aspectos que están relacionados con el espacio aéreo, la soberanía de los territorios , los convenios y tratados internacionales que ayudan a un mejor aprendizaje pero no específicamente los fundamentos claros en derecho aeronáutico.

Hay una relación causa-efecto que es importante demostrar y sobre todo poner en evidencia de que la raíz de toda falta o insuficiencia jurídica de normas u ordenamientos jurídicos parten de la premisa de una carencia de estudio de los fenómenos sociales que la acontecen, en este caso específico no existe un estudio a profundidad de los denominados fenómenos aeronáuticos que en este momento no son visibles ni reales pero la proyección que tienen en un futuro nos refleja

que debe existir una preocupación de carácter legal para impulsar, crear, expedir o modificar leyes aeronáuticas.

Esta rama del derecho en el país existe una total carencia de información y datos sobre el tema, además no existe ningún tipo de habilitación alguna de información sobre proyectos de investigación relacionados al derecho aeronáutico, por lo que en el Ecuador existe una escases de material bibliográfico que proporcione estudios realizados en esta área, también existe la ausencia de material audiovisual como también de material didáctico que imposibilitan al interesado a profundizar sus conocimiento acerca de esta rama tan importe del derecho.

Se deprende también que la ausencia de leyes jurídicas, procedimientos y normativas legales, imposibilitan la eficiencia, la operación, la ampliación y la aplicabilidad que puede ofrecer el derecho aeronáutico, como rama del Derecho. Si se habilitan los estudios y la investigación de estas nuevas normas y leyes, el derecho aeronáutico estaría creando una nueva proyección ante el enriquecimiento de nuevas normas jurídicas, satisfaciendo así las exigencias del campo legal.

Ecuador posee como derecho un espacio aéreo que está conformado por un espacio ficticio que con normas y leyes internacionales delimita y regula sus límites territoriales, de este espacio aéreo se desprende su control, protección, utilización, manejo y administración de las actividades aéreas de carácter licito que se ejecutan diariamente. El derecho aeronáutico depende de una estructura jurídica que rige su funcionabilidad, tanto nacional como internacional.

Lo que arroja esta investigación está relacionada a la ausencia de normas legales que sustenten la operación, la apertura de campo en la transacciones tanto nacionales como internacionales de carácter aeronáutico, por lo que la falta de material bibliográfico que podría estar al alcance del estudiante o de alguna persona que desee investigar es bastante escaso, lo cual se puede determinar que es una ciencia jurídica poco atendida con muchas falencias de información y de un gran desconocimiento por parte de funcionarios que laboran en servicios aeronáuticos, como también los ciudadanos en general.

La problemática fundamental de la insuficiencia de normas jurídicas de derecho aeronáutico en el Ecuador se debe a que no existe el estudio de esta ciencia jurídica por ende no se prioriza la creación de nuevas leyes como la tipificación de los delitos aeronáuticos como son la circulación

aérea en zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, interferencia de la seguridad operacional y de la Aviación Civil, lanzamiento de cosas o sustancias, desviación y obtención fraudulenta de rutas, señales de individualización de aeronaves, conducción ilegal de aeronaves, derribo o inutilización de aeronaves y transporte de mercancías peligrosas.

El derecho aeronáutico como rama legal, concede la gran posibilidad de otorgar un beneficio sustentable en el ámbito internacional, ya que la proyección en un futuro cercano se basa en optimizar todos los recursos para los cuales el derecho aeronáutico deberá implementar y establecer ,convenios, estrategias, alianzas, etc., para estar a la vanguardia ante las necesidades que se presenten, para lo cual el derecho aeronáutico como rama del derecho no puede tener en estos tiempos ningún tipo de insuficiencia de carácter legal que podría ser perjudicial para nuestro sector aeronáutico, por lo que deberá contar con abogados especializados en esta materia y deben estar íntimamente ligados al conocimiento internacional.

RECOMENDACIONES

El Ecuador debe establecer soluciones a la problemática actual del sector aeronáutico para propiciar su progreso sostenible y sustentable, además se maximice en su condición de factor dinamizador de la economía, en cumplimiento de lo dispuesto en la Constitución de la Republica del Ecuador y los Convenios Internacionales que ha ratificado el Ecuador. El estado ecuatoriano debe sostener estrechos vínculos y alianzas con los organismos internacionales públicos y privados que rigen la aviación civil como es la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

El Estado debe efectuar acciones como la de integrar la legislación vigente e incorporar nuevas normas y reglas concernientes a la materia en un Código Aeronáutico o implementarlas en el Código Orgánico Integral Penal; además reorganizar la estructura orgánica de las instituciones encargadas de la ejecución de las políticas públicas del sector; modernizar la infraestructura aeronáutica, y, en general, aplicar los lineamientos de la política aeronáutica que pueden ser propuestas.

Las proyecciones internacionales demuestran que en el futuro aeronáutico es muy prometedor y frente a los avances jurídicos y tecnológicos del área aeronáutica en el mundo como

recomendación no se puedes dejar a un lado y se debe promover la inmediata capacitación a los jueces del país y la preparación académica de este sector, el cual no solo puede otorgar conocimientos de la materia sino también puede ayudar a repotenciar y generar seguridad dentro del sector aeronáutico nacional permitiendo así crecer en todos los aspectos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alban, E. (2015). Manual de Derecho Penal Ecuatoriano: Parte General, Código Orgánico Integral Penal. Quito: Ediciones Legales EDLE.

Álvez M., & Vicente, B. (2018). Estudio legal empírico sobre el uso del derecho comparado por parte del Tribunal Constitucional de Chile. Revista de derecho (Valdivia), 31(2), 155-174.

Ambrosini, A. (1935). Corso di Diritta Aeronáutico, Roma, VI.

Ambrosini, A. (1949). Derecho de la aviación. Argentina: Ed. Depalma.

Ambuchi, C. (2016). "La insuficiencia de normas jurídicas de derecho aeronáutico en el Ecuador". Tesis pregrado. Quito: Universidad Central del Ecuador. file:///E:/DERECHO/NOVENO%20SEMESTRE/TESIS%20NUEVA/Tesis%205.pdf

Anchondo, V. (2012). Métodos de interpretación jurídica. Quid iuris. Chihuahua.

Arias, F. (2006). El proyecto de investigación: Introducción a la metodología científica (5a ed.). Caracas: Episteme.

Bacigalupo, E. (1989). Manual de Derecho Penal, Parte General, Temis, Bogotá.

Barrado, R. (2018). Teoría del delito. Evolución. Elementos integrantes. ICAM. Ilustre Colegio de Abogados de Madrid.

Bermúdez, P. (1999): Savigny y su Teoría Hermenéutica. Concepción, Fondo de Publicaciones Universidad de Concepción.

Bunge, M. (1972). La investigación científica. Su estrategia y su filosofía. 2ª edición. Barcelona: Ariel.

Bustos, J. (2008). Derecho Penal: Parte General. Obras Completas. Vol. II. Quito: Editorial jurídica del Ecuador.

Cabanellas, G. (2015). Diccionario Jurídico Elemental. Buenos Aires: Heliasta.

Carrara, F. (1997): "Derecho Penal". Primera edición

Castillo, G. (2019). Lección 13: Teoría del delito. Tipo objetivo. Lecciones de derecho penal: parte general.

Chirino, A. & Jacob, I. (1991). Metodología de Resolución de Conflictos Jurídicos en Materia Penal. ILANUD. Proyecto Técnicas de Resolución de los Conflictos en Materia Penal, San José.

Chirino, A. (2004). "Perspectivas para una teoría del bien jurídico en el momento actual. Un aporte a la discusión de la reforma penal en Costa Rica" en Democracia, justicia y dignidad humana, compilado por Juan Marcos Rivero Sánchez y Javier Llobet Rodríguez, 33-113. San José, Costa Rica: Editorial Jurídica Continental.

Código Aeronáutico (2007). Quito. Registro oficial Suplemento 435 de 11 de enero.

Código Orgánico Integral Penal (2014). Quito. Suplemento 180 de 10 de febrero.

Collado, R. (2009): “Derecho Aeronáutico”. En Fernández de Buján y Fernández, F., Diccionario jurídico El Derecho. Grupo Editorial El Derecho y Quantor, Madrid.

Constitución de la República del Ecuador (2008) Asamblea Nacional de la República del Ecuador. Montecristi. Registro oficial, suplemento No. 449 de 20 de octubre.

Convenio de Paris, (1919). http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/lye/revistas/28/convencion-de-la-reglamentacion-de-la-navegacion-aerea.pdf

Convenio de Roma, (1952). http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/lye/revistas/24/convencion-de-roma-de-1952-relativa-a-los-da%C3%B1os-causados-por-aeronaves-extranjeras-a-los-terceros-en-la-superficies.pdf

Convenio de Tokio, (1963). https://www.icao.int/Meetings/LC35/Refererences/Tokyo%20Convention.EN.FR.SP.pdf

Convenio de Varsovia, (1929). https://elsalvador.eregulations.org/media/convenio%20de%20varsovia.pdf

Cruz, E. (2017). Teoría de la ley penal y del delito. IURE Editores, México.

Cutile, S. (2016). "Incorporación de los delitos aeronáuticos al Código Penal para su aplicación pronta y efectiva de acuerdo a los principios constitucionales del nuevo estado plurinacional" Tesis pregrado. Bolivia- La paz: Universidad Mayor de San Andrés. https://repositorio.umsa.bo/xmlui/bitstream/handle/123456789/18731/T-5071.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Del Río, M. (1945). "Los delitos en la ley de navegación aérea". Memoria de prueba para optar al grado de licenciado en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Chile. Santiago de Chile.

Donna, E. (2003). "Teoría del Delito y de la Persona". Buenos Aires: Editorial Astrea.

Echandía, A. (1999). Culpabilidad. Temis.

Encalada, P. (2015). Teoría constitucional del delito: análisis aplicado al Código Orgánico Integral Penal. Corporación de Estudios y Publicaciones.

Erdozain, M. (1963). "Espacio aéreo y su regulación internacional". Lecciones y Ensayos, n. 25.

Fernández, J. (2012). Derecho Penal. Parte General (primera ed., Vol. 1). Bogotá: Grupo Editorial Ibáñez.

Flores, A. (2014). El concepto de soberanía y sus transformaciones, con especial referencia al caso mexicano. Doctoral dissertation, Universidad Católica San Antonio de Murcia.

Folchi, M. (1970). Los delitos aeronáuticos. Editorial Astrea de Rodolfo de Palma y Hnos. S.C.A. Buenos Aires.

Galarza, N. (2014). "Proyecto de reforma al Código Aeronáutico ecuatoriano para la inclusión de artículos referentes a la disminución de la inseguridad en los usuarios del trasporte aéreo del Ecuador". Tesis pregrado. Riobamba: Universidad Regional Autónoma de los Andes. "UNIANDES". file:///E:/DERECHO/NOVENO%20SEMESTRE/TESIS%20NUEVA/Tesis%204.pdf

García, E. (2002). Introducción al estudio del derecho. México: Porrúa.

García, R. (2014). Código Orgánico Integral Penal comentado. Tomo I, Arts. 1 al 78, Principios y parte general. Quito: Latitud Cero Editores.

German, J. (2005). El derecho aeronáutico en nuestro país. Derecho Ecuador. https://derechoecuador.com/el-derecho-aeronautico-en-nuestro-pais/

Giler, J. (2018). Investigación Diagnóstica o Propositiva | Método científico | Investigación cualitativa.

González, J. (2008). Poder Judicial – Costa Rica – Programa de Formación Inicial de la Defensa Pública – Teoría del Delito; 1era. edición, San José de Costa Rica.

Guerrero, J. & Peinado J. (2017). El derecho aéreo entre lo público y lo privado: Aeropuertos, acceso al mercado, drones y responsabilidad, UNIA, Sevilla. https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1010&context=recursos_bibliograficos

Hurtado, J. (2016). El Sistema de Control Penal, Pacifico Editores SAC, Lima.

Jiménez, L. (1958). Tratado de Derecho Penal, Tomo III "El Delito". Buenos Aires, Editorial Losada, 2ª edic.

Jiménez, L. (1965). Tratado de Derecho Penal, Tomo II, Tercera edición. Buenos Aires: Losada.

Jiménez, J. (2010). Introducción a la Teoría General del Delito. México: Ángel Ediciones.

Jouvenel, B. (1995). De la souveraineté, Ed. Génoris, Paris.

Katayama, R. (2014). Introducción a la Investigación Cualitativa: Fundamentos, métodos, estrategias y técnicas. Lima: Universidad Inca Garcilaso de la Vega.

Lanza, C. (1987). Fundamentos de Derecho Aeronáutico. Imprenta y Manufacturas Weinberg. Bolivia.

Le Goff, M. (1934). Traite Théorique et Practique de DroitAerien, París.

Lena, J. (1959): Compendio de Derecho aeronáutico. Editorial Bibliográfica Argentina, Buenos Aires.

Ley de Aviación Civil (2006). Registro Oficial 244, de 5 de abril.

López, J. (2004). Derecho penal. Parte general: Introducción a la teoría jurídica del delito, Gaceta Jurídica, Lima.

Manzini, V. (1961). Tratado de derecho penal. Ediar Soc. Anón Editores.

Mapelli, E. (2003). "Historia de la limitación de responsabilidad en el transporte aéreo", Libro Homenaje a Diez Picazo, Tomo II, Civitas.

Meneses, M. & Castillo, R. (2011). "Elementos de la teoría del delito en los esquemas causalista y finalista y su influencia en la formulación de la teoría del caso". Tesis previa al grado de magister. Loja: Universidad Nacional de Loja. https://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/9319/1/Mar%c3%ada%20Cristina%20Meneses%20Sotomayor%20.pdf

Mila, F., Yánez, K. & Mantilla, J. (2021). Una aproximación a la metodología de la investigación jurídica. Revista Pedagogía Universitaria Y Didáctica Del Derecho, 8(2), 81–96. https://doi.org/10.5354/0719-5885.2021.60341

Mir, S. (2003). Derecho Penal Parte General, Reppertor S.A, Barcelona.

Muñoz, F. (1989). Teoría general del delito, 2. °ed., Tirant to Blanch, Valencia.

Muñoz, F. & García, M. (1993). Derecho Penal-Parte General. ed. Tirant Lo.

Muñoz, F. & Mercedes, A. (2002). Derecho penal. Parte general, Tirant lo blanch, Valencia.

Muñoz, F. (2004). Teoría General del Delito. Bogotá, Editorial Temis S.A. Bogotá, Colombia.

Muñoz, F. (2010). Derecho Penal: Parte General. Octava. Valencia: Tiranta Lo Blanch.

Peña, O. & Almanza, F. (2010). Teoría del delito. Manual práctico para su aplicación en la teoría del caso. Editorial Nomos & Thesis E.I.R.L. https://derecho.usmp.edu.pe/instituto/novedades/libro-teoria-del-delito-oscar-pena.pdf

Peña, T. & Pirela, J. (2007). La complejidad del análisis documental, Información, cultura y sociedad, 0(16), pp. 55-81. doi:10.34096/ics. i16.869.

Plascencia, R. (2004). Teoría del Delito, México, UNAM.

Planas, G. (1985). Nociones sobre el Concepto de Derecho Penal. Cuadernos de la Facultad de

Derecho, 51-71.

Protocolo de Guatemala, (1971). http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/5c462_OACI-1971GUATEMALA.PDF

Protocolo de la Haya, (1955). http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_149.pdf

Quintero, G. (2000). Manual de derecho penal. Parte general. Aranzadi.

Ramírez, A. (2017). "La aplicación de los principios de legalidad y lesividad en los delitos de sabotaje y terrorismo en un estado constitucional de derechos y justicia: análisis de casos". Programa de maestría en Derecho Pena. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar. file:///C:/Users/Hp/Downloads/T2366-MDPE-Ramirez-La%20aplicacion%20(1).pdf

Reglamento de Operación de Aeronaves Piloteadas a Distancia (2020). Quito. Resolución Nro. DGAC-DGAC-2020-0110-R.

Rodas, J. (2010). "Análisis de la legislación aeronáutica en Guatemala". Tesis pregrado. Guatemala: Universidad de San Carlos de Guatemala. file:///E:/DERECHO/NOVENO%20SEMESTRE/TESIS%20NUEVA/NUEVA/IMPORTANTE%201.pdf

Rodríguez, A. & Pérez, A. (2017). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento Revista EAN, 82, pp.179-200. https://doi.org/10.21158/01208160.n82.2017.1647

Rodríguez, A. (2002). Introducción al Derecho Aeronáutico. Santa Fe, Argentina, Argentina: El Cid Editor. https://elibro.net/es/ereader/uotavalo/35892?page=20

Roxin, C. (2009). Política criminal y sistema de derecho penal (Criminal Politik und Strafrecthssystem), Huelva, Universidad de Huelva-Imprenta Beltrán.

Sánchez, J. & Mourullo, G. (2019). Manual de introducción al Derecho penal (Vol. 2). Boletín Oficial del Estado.

Sequera, A. (2004). Derecho Aeronáutico Colombiano. Editorial ABC, Bogotá, D.C., Colombia.file:///E:/DERECHO/NOVENO%20SEMESTRE/TESIS%20NUEVA/NUEVA/Derecho%20Aerona%C3%BAtico%20Colombiano.pdf

Silvestroni, H. (2004). Teoría Constitucional del Delito. Editores del Puerto s.r.l. Argentina.

Tantaleán, R. (2016). Tipología de las investigaciones jurídicas. Derecho y Cambio Social.

Tantaleán, R. (2019). El problema de investigación jurídica. Derecho y Cambio Social, (57), 451-503.

Tapia, L. (1980). Curso de Derecho Aeronáutico. Editorial Bosch, Casa Editorial S.A. Barcelona.

Torres, E. (1992). Historia general de Centroamérica. Vol. VI. Madrid, España: FLACSO.

Tutasig, E. (2011). "El Derecho Aeronáutico y política aérea en el Ecuador". Tesis pregrado. Latacunga: Universidad Técnica de Cotopaxi. file:///E:/DERECHO/NOVENO%20SEMESTRE/TESIS%20NUEVA/Tesis%201.pdf

Vega, H. (2016). El análisis gramatical del tipo penal. En Justicia, 29, 53-71. http://dx.doi.org/10.17081/just.21.29.1233

Videla, F. (1996). El derecho aeronáutico, rama autónoma de las ciencias jurídicas. Argentina: Ed. Zabalia.

Vizcardo, J. (2016). Estudio de la ley penal y su aplicación en relación con su ámbito de validez espacial. Alma máter segunda época.

Zaffaroni, E. (2000). Teoría del Delito: Derecho Penal. Parte General. 2ª edic. Buenos Aires: Ediar.