

# «Ley penal en el espacio: problemas que plantea el corredor internacional de Puigcerdá a Llívia, enclave español en Francia» (\*)

Dr. JUAN-FELIPE HIGUERA GUIMERA  
Profesor de Derecho penal en la Universidad de Zaragoza

SUMARIO: I. Panorama general. Propósito y finalidad.—II. La peculiaridad y la originalidad del enclave español de Llívia. El Tratado de Paz de los Pirineos, de 7 de noviembre de 1659. La carretera que une Puigcerdá con Llívia.—III. La situación jurídica actual: Aplicación de la Ley Penal francesa, en base al principio de la «territorialidad»: Consecuencias jurídicas.—IV. La posibilidad de aplicar la Ley Penal española, en base al principio de la «personalidad», con carácter subsidiario.—V. Perspectivas futuras: A) ¿Hacia un convenio franco-español, que regule y fije el ejercicio de la jurisdicción penal?: Propuestas de «lege ferenda». B) La Convención Europea de 30 de noviembre de 1964, para la Represión de las Infracciones de Tráfico. Índice bibliográfico.

## I.—PANORAMA GENERAL. PROPOSITO Y FINALIDAD

Es mi deseo y propósito efectuar en este estudio monográfico un análisis sobre el ejercicio de la jurisdicción penal, estableciendo cuál ha de ser ésta, en la carretera que une Puigcerdá con el término de Llívia (1).

---

(\*) A Helena.

(1) El enclave español de Llívia es muy interesante e importante no solamente desde un punto de vista histórico, sino también cultural y artístico, incluso es un lugar magnífico para turismo, y para pasar unos días con «tranquilidad». Todos estos aspectos, desde luego, son muy importantes, pero no serán objeto de este estudio. Desde un punto de vista histórico, véase SANABRE, J., «El tractat dels Pirineus i la mutilació de Catalunya», colección Tramuntana, Ed. Barcino, Barcelona, 1978; CUTCHET I MOREU, S., «Llívia, enclau Espanyol a França», Barcelona, julio 1978; RUIZ DEL CASTILLO Y DE NA-

Este problema, prácticamente desapercibido en el pasado, en la actualidad, y debido al aumento del parque motorizado ha tomado un gran interés relevante. Piénsese no ya solamente en los habitantes de Llivia, sino también en el elevado número de turistas españoles que visitan esta bonita localidad en verano y también en invierno, siendo el centro de innumerables excursiones (2).

En esta monografía se estudia el principio de la «territorialidad» de la ley penal francesa, que, actualmente, y teniendo presente la legislación vigente, como luego veremos, es la ley penal aplicable a los posibles delitos y faltas que allí se puedan cometer (especialmente delitos o faltas culposos de resultado material, en relación con accidentes de tráfico automovilístico). Se estudia también el principio de la «personalidad» de la ley penal española, y la posibilidad, muy limitada, como luego veremos, de ser aplicada. Finalmente efectúo propuestas de «lege ferenda», pues la actual situación, a mi juicio, no es oportuna ni conveniente, planteando algunos problemas.

La peculiaridad y gran originalidad del «enclave», hace que este pequeño estudio y contribución se realice de una forma verdaderamente *ilusionada*.

Para realizar este estudio tomo como punto de partida los diversos problemas prácticos que la actual situación plantea.

Este término municipal forma parte de la sin igual, magnífica y hermosísima comarca natural, denominada con el nombre de «*La Cerdaña*».

## II.—LA PECULIARIDAD Y LA ORIGINALIDAD DEL ENCAVE ESPAÑOL DE LLIVIA. EL TRATADO DE PAZ DE LOS PI-RINEOS, DE 7 DE NOVIEMBRE DE 1659. LA CARRETERA QUE UNE PUIGCERDA CON LLIVIA

Llivia, y todo su término municipal, pertenece a la provincia de Gerona, pero está situado dentro del territorio francés. Tiene una extensión de 12,87 Km.<sup>2</sup>. Según el censo de 1980, cuenta con 1.036 habitantes. Dentro del término existen dos pequeñas localidades, denominadas Gorguja y Sareja. A los efectos judiciales, Llivia, que tiene un juzgado de paz, pertenece al partido judicial de Puigcerdá (Gerona) (3).

---

VASCUES, R., «Llivia» (Enclave español en Francia), imprenta del Servicio Geográfico del Ejército, Madrid, 1976. Desde un punto de vista artístico y turístico, véase ENRÍQUEZ DE SALAMANCA, C., «La Cerdaña», Madrid, 1979, páginas 16 a 35.

(2) Véase las estadísticas en el «Primer Quadern d'informació municipal», Llivia, 1980, y en el «Segon quadern d'informació municipal», Llivia, 1981, publicación del Ayuntamiento de Llivia.

(3) Véase el «Segon quadern d'informació municipal», Llivia, 1981, pág. 29.

Por el Tratado de Paz de los Pirineos, firmado en la Isla de los Faisanes, el 7 de noviembre de 1659, entre España y Francia, ésta última nación devolvía a España las ciudades ocupadas por ella en Flandes, y España cedía a Francia los condados de Rosellón, Capcir, Vallespir, Conflent, y también parte de La Cerdaña, como veremos (4).

En las negociaciones de este tratado, por parte española asistió don Luis Haro, y por parte francesa el cardenal Mazarino (5).

En el artículo 42 de este tratado, se disponía que La Cerdaña quedaría para España, excepto las tierras que se hallaran situadas en la vertiente de Languedoc, nombrándose para ello dos comisiones por cada una de las potencias, para así fijar con exactitud los detalles de la nueva delimitación de la frontera franco-española (6).

El 31 de mayo de 1660, don Luis Haro y el cardenal Mazarino, firman una nueva declaración sobre el artículo 42 del Tratado de paz de los Pirineos (7), mediante la cual España cedía los Condados y Veguerías del Rosellón y del Conflent, y Francia reconocía a España la soberanía sobre Cataluña y todo el Condado y Veguería de La Cerdaña, menos el Valle de Querol y la Torre Cerdana, y el territorio que comunica el Valle de Querol con el Capcir y el Conflent: en conjunto, *treinta y tres pueblos* situados en el mencionado valle, y en caso de no llegar a este número, España se comprometía a traspasar a Francia otros tantos pueblos limítrofes de La Cerdaña, hasta completar los *treinta y tres* convenidos.

Con la finalidad de precisar y designar los citados *treinta y tres pueblos* convenidos, se reúnen en la misma villa de Llivia, por parte española, el Dr. Miguel de Salva y de Vallgornera, y por parte francesa, el obispo de Orange, Jacinto Serroni, firmando el día 12 de noviembre de 1660 la siguiente convención:

«Habiendo venido en Cerdaña y tenido muchas juntas, después de habernos comunicado respectivamente nuestros poderes y dado copia de ellos, y consideradas todas las razones de una y otra parte, vistos y reconocidos todos los villajes y términos de aquéllos hemos resuelto y concluydo, que los treinta y tres villages que han de quedar a su Magestad christianísima en Cerdaña en virtud del artículo sobredicho serán los siguientes: Carol, con todo el valle, que serán contados los lugares de él por dos; Enveix, con toda su montaña y jurisdicción, que los lugares de ella serán con-

(4) Este tratado es reproducido por DUMONT, «Corps Universel Diplomatique du Droit des Gens», Vol. VI, part. II, pág. 334; de LEONARD, «Recueil des traités de Paix, etc., vol. IV.

(5) SANABRE, J., loc. cit., págs. 57 y ss.; RUIZ DEL CASTILLO Y DE NAVASCUES, R., loc. cit., págs. 36 y 37; CUTCHET, S., loc. cit., pág. 43.

(6) Por parte española intervinieron D. Miguel de Salvá de Vallgornera y D. José Romeu de Ferrer, y por parte francesa, el arzobispo de Tolosa, Pierre de Marca, y el obispo de Orange, el italiano Jacinto Serroni, que no llegaron, en principio, a un acuerdo (Reinado de Felipe IV, y Luis XIV).

(7) Vid., SANABRE, J., loc. cit., pág. 87.

tados por dos; Ur y Florí, por uno; Villanova y Escaldes, por uno; Dorres, Angustrina, Targaçona, Palmanill, Egat, Odelló, Viá, Bolquera, Vilar de Orcaña, Esteva, Bojanda, Callagosa, Ro, Vedimans, La Perxa, Ruet, Lló, Eyna, Sant Pere dels Forcats, Santa Leocadia y Llus, por uno; Err, Planes, Cáldegas y Ongés, por uno; Nahuja, Osseja, Palau, Ix, todos los cuales sobredichos viallajes han de quedar a su Magestad christianíssima con todas sus jurisdicciones, términos y dependencias.

Y porque el territorio de Ix passa de la otra parte de la ribera que viene de Ur, dicho el río Ratur, nos los comissarios deputados habemos declarado y declaramos, que no obstante que las divisiones de España y Francia se deben tomar por todos los demás villajes por las divisiones de los términos y sus jurisdicciones, con todo lo que toca al villaje de Ix, solamente la división de España y Francia se tomará a la dicha ribera, siguiendo su corriente natural, y se seguirá su pendiente hasta encontrar el término de Aja, que quedará por España, de suerte que la mitad del dicho río y la mitad del puente que llaman de Llívia será de España, es a saber, la que mira a Puigcerdá, y la otra mitad será de Francia, es a saber, la que mira a Llívia o coll de la Perxa, no pretendiendo por esta división separar el dicho territorio del dicho villaje de Ix en lo que toca al dominio, propiedad, frutos, pastos, ni otra cualquier cosa a él perteneciente, no debiendo entenderse esta separación sino España y Francia y no del dominio o propiedad particular del dicho territorio, que quedará siempre unido al dicho villaje de Ix.

Por lo que toca a Llívia y su baylia, nos los comissarios deputados declaramos que quedará enteramente a su Magestad cathólica, con condición que en ningún tiempo podrá Su Magestad mandar fortificar ni Llívia ni ningún otro lugar o puesto de dicha baylia y territorio, y el comisario de España se obliga a hacer ratificar particularmente y expresamente este acuerdo y convención de que no se puede fortificar Llívia ni ningún otro lugar ni puesto de su baylia y territorio por su Magestad cathólica en el cual caso el comisario de Francia consiente que Llívia y su Baylia queden a Su Magestad Cathólica. Y porque para ir de Llívia a Puigcerdá y de Puigcerdá a Llívia, o por ir de un villaje a otro de los que quedan a su Magestad Christianíssima, puede suceder que se habrá de passar por los términos de Llívia o Puigcerdá, o por los términos de algunos lugares de Francia, nos los comissarios deputados declaramos que cualquier género de mercancías o provisiones que pasarán por dichos términos yendo por el camino real de Llívia a Puigcerdá o de Puigcerdá a Llívia, o yendo de un villaje

a otro de los que quedan a Francia no pagarán ningún derecho a los oficiales de forana o otros aduaneros o arrendadores, o otros cualquier receptores de derechos de los dos reynos. Declarando a más que los dichos caminos reales y passajes que habrán de tomar para ir a Llivia a Puigcerdá, o de Puigcerdá a Llivia, o por ir de un villaje a otro de los que quedan por Francia, serán libres a unos y a otros súbditos de los dos reynos respectivamente, por cualquier cosa que sea, *no entendiendo que esta libertad de passaje pueda servir por los delitos que pudieran cometerse en dichos caminos o passajes, porque la captura y castigo de ellos tocará a los ministros de la parte de cuyo fuere el territorio de dichos passajes*» (8). (La parte subrayada es nuestra).

Es preciso poner de relieve, pues tiene una gran importancia que Llivia, por ser *villa*, y no villaje, o pueblo, no pasó a Francia. Efectivamente, el emperador Carlos I, en uno de sus viajes, en 1528, pasó por Llivia y confirmó el título de villa, otorgando la correspondiente carta (9).

En relación al ejercicio de la jurisdicción penal, Llivia, al ser territorio español, se aplica el Derecho penal español, en todo el término.

En cuanto a los delitos que puedan cometerse en los caminos y pasajes, a que se refiere la citada convención, en especial de Puigcerdá a Llivia, y viceversa, la captura y castigo de ellos, tocará, según esta convención, a los ministros de la parte de cuyo fuere el territorio de dichos pasajes. Es decir, que se establece el principio de la «territorialidad».

El tratado de límites entre España y Francia (desde el Valle de Andorra, hasta el Mediterráneo) firmado en Bayona, el 26 de mayo de 1866, no solamente fija la frontera franco-española en ese territorio concreto, sino que también fija los límites y el perímetro del término de Llivia, en los artículos V y XVI (10).

(8) Archivo Real, Barcelona. Consejo de Aragón. Vid. SANABRE, J., loc. cit., páginas 57 y ss. Véase la Convención firmada entre España y Francia en la Villa de Llivia, el 12 de noviembre de 1660, en The Consolidated Treaty series edited and annotated by Clive Parry, L. d., Volume 6, 1660-1661, Oceana Publications, Inc, Dobbs Ferry, New York. España quedaba obligada a no fortificar militarmente en ningún tiempo Llivia, ni otro punto alguno del territorio enclavado en Francia.

(9) El emperador Carlos I, ofrendó a la iglesia de Llivia, también en el año 1528, una magnífica dalmática y una capa pluvial, que actualmente se encuentra en la sacristía de la Iglesia, Vid., CUTCHET, S., loc. cit., pág. 38. Agradezco al Rvdo. Rector de la parroquia de Llivia, D. Celso Durán Colom, la información y su acogida. Véase también RODRÍGUEZ ZAPATA, C. A., «Llivia, una parte de España en Francia», Diario «ABC», de Madrid, suplemento dominical, 13 de septiembre de 1981.

(10) En el artículo XXII del citado Convenio se menciona nuevamente la obligación de España de no fortificar militarmente el enclave.

En el artículo XXIII se establece que los ganados de Llivia tienen *libre paso* a través del territorio de Agustrina, con objeto de ir a los pastos de Carlit y regresar de ellos, en virtud de una transacción de 1754.

Es muy importante el artículo XXI de este tratado que dice:

«Conforme a la convención de 12 de noviembre de 1660, continuará gozando de completa franquicia el uso libre de los caminos que cruzan el término enclavado de Llivia y el de Puigcerdá en favor de los franceses que vayan de un punto a otro de la Cerdaña francesa tanto para el servicio agrícola como para las operaciones de comercio y demás usos de la vida. La misma libertad y franquicia se conserva también a los españoles que atraviesen el territorio francés entre Llivia y Puigcerdá por el camino directo que une estas dos villas atravesando el río Reur por el puente de Llivia, cuyo puente pertenece por mitad a España y a Francia.

Por ambas partes se establecerá el servicio de Aduanas, de modo que no entorpezca el goce de estas exacciones.

*Esta libertad de circulación no altera en lo demás la soberanía territorial sobre estos caminos; y así los extranjeros que cometieren crímenes, delitos o contravenciones, en cualquiera de dichas vías, estarán sometidos a los Tribunales y Autoridades del país en que se halle el camino».* (Lo subrayado es nuestro).

En el último párrafo de este artículo, se establece expresamente el principio de la «territorialidad», en base de la soberanía de Francia sobre esos caminos, sin embargo este párrafo al querer aclarar concretamente ese principio en relación a los posibles delitos que cometan los «extranjeros» que estarán sometidos a los Tribunales y Autoridades del país en que se halle el camino, ¿no habría base para establecer que cuando se trate de una persona española, que no es desde luego extranjera, pues se trata de un convenio bilateral entre España y Francia, pudiera aplicarse la ley penal española? A mi juicio, esto no es posible, pues este mismo párrafo establece como principio de carácter general el de la «soberanía territorial francesa sobre esos caminos».

Por consiguiente el Estado francés, en base a los anteriores convenios ya citados ejerce su plena jurisdicción en la carretera que va desde Puigcerdá al término de Llivia, y más exactamente desde la mitad del puente sobre el río Raour, que mira a Llivia hasta el citado término (11).

---

En el artículo XXVIII se establece la *libre circulación* de las personas, con expresa condición de no abandonar el camino, en diversos pasos que se especifican de una forma expresa. Véase este convenio en el «Corpus Iuris Gentium», de Luis García Arias, Zaragoza, 1968.

(11) Véase el mapa del Servicio Geográfico del Ejército, 2.ª Ed. Madrid, 1942, también el mapa que reproduce RUIZ DEL CASTILLO Y DE NAVASCUES, R., loc. cit., entre las páginas 86 y 87. Vid., el mapa de Cerdaña-Capcir, Haute-Ariège, séries randoonnées Pyrénéennes, itinéraires de petites et grandes randoonnées, Institut géographique national, France, 1980.

Esta carretera, en la actualidad, es atravesada por la vía férrea del ferrocarril francés denominado «train jaune» de Villefranche de Conflent a la Tour de Carol, y por la carretera francesa RN-20, que va de Bourg-Madame a Ur, incluso hay otra carretera que la atraviesa, es la D-30, que va desde Ur a Cáldegas (12).

Muchos accidentes, algunos de gravedad, se han producido en esta carretera que va desde Puigcerdá a Llivia. Es muy peligrosa al ser cruzada sucesivamente, en muy pocos metros, por un ferrocarril, y dos carreteras, sobre todo la RN-20 es de gran tráfico automovilístico.

A mi juicio, esta carretera debe ser de tráfico «preferente» sobre las otras carreteras que la cruzan. Sin embargo, la preferencia la tienen las carreteras francesas, actualmente.

Para evitar estos peligros, se firmó el convenio franco-español de 9 de junio de 1978, ratificado por Instrumento de 3 de marzo de 1980, sobre la construcción de una variante del tramo fronterizo, de la carretera N-152 (de Barcelona a Puigcerdá), y la carretera CD-68 (13).

Con la construcción de esta variante se realizará un nuevo puente sobre el río Raour, y un paso elevado sobre el ferrocarril de Villefranche del Conflent-La Tour de Carol, y sobre la RN-20, consiguiéndose un enlace directo y más seguro y rápido entre Puigcerdá y el término de Llivia (14).

Para realizar esta obra se constituirá una comisión mixta, hispano-francesa, para asegurar la mejor ejecución de la operación, elegir las empresas que serán invitadas a ofertar, estudiar las ofertas, elegir la empresa adjudicataria, etc....

Muy importante es el artículo 3 de este convenio bilateral al establecer que: «El dominio de la obra, una vez realizada corresponderá al Departamento de los Pirineos Orientales en cuanto a la parte ejecutada sobre territorio francés, y al Estado español para la ejecución en su propio territorio.

En el artículo 12 del mismo convenio, se estipula que este nuevo acceso Puigcerdá-Llivia, tendrá la misma condición jurídica en el orden internacional que el actual al que ha de sustituir, manteniéndose en su integridad como de aplicación al mismo todo lo acordado hasta la fecha entre Francia y España, partiendo del tratado de 26 de mayo de 1866, que fija los límites entre España y Francia (desde el Valle de Andorra hasta el Mediterráneo), y que ya hemos citado anteriormente.

En mi opinión, ha sido una lástima que no se hubiese *aprovechado* este convenio bilateral entre ambos países, para establecer un régimen jurisdiccional distinto al actual, tal como propongo en el apartado V de este estudio, y a donde ahora me remito.

(12) Queda prohibido salir fuera de la carretera y girar a derecha o izquierda por alguna de las carreteras que cruzan, según las señales de circulación francesas.

(13) Publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el 7 de abril de 1980, número 84.

(14) Un plano de proyecto puede verse en el «Primer quadern d'informació municipal», Llivia, 1980, pág. 74.

### III.—LA SITUACION JURIDICA ACTUAL: APLICACION DE LA LEY PENAL FRANCESA, EN BASE AL PRINCIPIO DE LA TERRITORIALIDAD». CONSECUENCIAS JURIDICAS

Actualmente, teniendo en cuenta los Convenios anteriormente citados, la jurisdicción penal francesa conoce de todos los delitos y de las faltas, dolosas o culposas, que se cometan en la carretera de Puigcerdá a Llivia, y en concreto desde la mitad del puente sobre el río Raour, que mira a Llivia hasta este término.

Este mismo régimen jurídico, en cuanto al ejercicio de la jurisdicción penal, es el que continuará y existirá también cuando se construya la nueva variante.

Es preciso resaltar que el principio de la «territorialidad» de la ley penal francesa, no está formulada con carácter general y de una forma expresa, ni por el Código penal de Napoleón, ni por el Código de instrucción criminal, ni por el actual Código de Procedimiento Penal (15), sin embargo, parece obvia su formulación, pues el principio de la «territorialidad» de las leyes penales, es una consecuencia de la «soberanía» de los Estados.

Las consecuencias jurídicas de la aplicación de la ley penal francesa, y el ejercicio de la jurisdicción penal, tiene como efecto que muchos españoles sean enjuiciados por los tribunales franceses.

Los españoles que circulen por esta carretera tendrán que estar en posesión de la correspondiente «Carta Verde». La resolución de la Dirección General de Seguros, de acuerdo con el informe emitido por el Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación, de fecha 20 de noviembre de 1978, mantiene también la tesis de que es preciso poseer la *Carta Verde*, para circular por la carretera, «aun cuando se trate de españoles con derecho a paso» (16). Por consiguiente, los vecinos de Llivia, tienen que tener la mencionada carta verde para circular por la carretera. Son los únicos españoles que forzosamente tienen que tener la citada carta verde.

---

(15) Véase el «Avant-Projet définitif de Code Penal», Llibre I, Dispositions générales, Commission de révision du Code Penal, la documentación française, París, abril 1978, pág. 29; los artículos 17 a 22, del Avant Projet, tienen por objeto establecer expresamente este principio, y precisar sus consecuencias.

(16) Véase esta resolución en el «Primer quadern d'informació municipal». Llivia, abril 1980, en el segundo punto de la resolución de la Dirección General de Seguros, de fecha 27 de septiembre de 1979, viene a confirmar la resolución de 20 de noviembre de 1978, y se dice que se ha dirigido una comunicación al Ministerio de Asuntos Exteriores.



#### IV.—LA POSIBILIDAD DE APLICAR LA LEY PENAL ESPAÑOLA, EN BASE AL PRINCIPIO DE LA «PERSONALIDAD», CON CARACTER SUBSIDIARIO

Como hemos visto hasta ahora, la Jurisdicción competente y preferente para enjuiciar los delitos o faltas que se puedan cometer en las tantas veces citada carretera es la jurisdicción francesa. La base jurídica son los convenios internacionales a los que hemos hecho referencia anteriormente.

*La ley penal española*, según la legislación vigente podría aplicarse a las acciones u omisiones cometidas en la carretera, en virtud del principio de la «personalidad». Según este principio, la ley penal de un Estado se aplica únicamente a sus ciudadanos, con independencia del lugar donde se realicen las conductas delictivas, aunque las hayan realizado en un país extranjero (17).

En el ordenamiento jurídico español, este principio de la «*personalidad de la ley penal española*» es de carácter subsidiario, y complementario al principio de la territorialidad, para castigar los delitos cometidos por los españoles en el extranjero. Este principio está recogido en los artículos 339 y 340 de la Ley Orgánica del Poder Judicial de 15 de septiembre de 1870. Es preciso distinguir, en cuanto a la aplicación de este principio, entre: a) *Delitos cometidos por españoles contra españoles en el extranjero* (art. 339), y b) *Delitos cometidos por españoles contra extranjeros, en el extranjero* (art. 340).

a) *Delitos cometidos por españoles contra españoles en el extranjero*. El artículo 339, establece que serán juzgados por los Tribunales españoles, cuando concurren las circunstancias siguientes: 1.ª) Que se querrelle el ofendido, o cualquiera de las personas que puedan hacerlo con arreglo a las leyes. 2.ª) Que el delincuente se halle en territorio español. 3.ª) Que el delincuente no haya sido absuelto, indultado o penado en el extranjero y en este último caso haya cumplido su condena. Si hubiera cumplido parte de la pena, ha de tenerse en cuenta para rebajarle proporcionalmente la que corresponda (art. 339, último párrafo, en relación con el art. 337).

b) *Delitos cometidos por españoles contra extranjeros en el extranjero*. El art. 340, establece, para que pueda conocer la jurisdicción española, los mismos requisitos que en el art. 339, y «además», que los hechos constituyan un delito de los que el Código penal español califica como «*graves*» (delitos castigados con pena superior a seis años, haciendo una interpretación histórica-sistemática). La conducta ha de constituir, «además» delito en el país, en que se realizó (art. 341).

---

(17) Véase CEREZO MIR, J., «Curso de Derecho Penal español», Parte General, I, Introducción, Teoría Jurídica del delito. I Ed. Tecnos, 2.ª Edición, Madrid, 1981, pág. 241 y ss.

La aplicación de la ley penal española, tiene, pues, un carácter subsidiario o supletorio, y está subordinado a la ley penal extranjera (18).

Para conocer la jurisdicción penal española, por ejemplo, a través del Juzgado de Instrucción de Puigcerdá, el Juzgado de Distrito de esta misma población o también el Juzgado de paz de Llívia, se tendrían que dar *todos* los requisitos establecidos en la Ley Orgánica del Poder Judicial de 15 de septiembre de 1870 (19).

V.—PERSPECTIVAS FUTURAS: A) ¿HACIA UN CONVENIO FRANCO-ESPAÑOL QUE REGULE Y FIJE EL EJERCICIO DE LA JURISDICCION PENAL? PROPUESTAS DE «LEGE FERENDA». B) LA CONVENCION EUROPEA DE 30 DE NOVIEMBRE DE 1964 PARA LA REPRESION DE LAS INFRACCIONES DE TRAFICO

A) La situación jurídica actual de aplicar la Ley penal francesa, en virtud del *principio de la territorialidad*, no me parece convincente, según mi opinión personal.

Esta situación es la que va a *continuar en el futuro*, pues el Convenio de 8 de junio de 1978, firmado por ambos países, sobre la construcción de una variante del tramo fronterizo en la carretera N-152 (España) y CD-68 (Francia) de Puigcerdá a Llívia, las únicas previsiones que hace en esta materia es la mera remisión a la situación anterior, es decir, la actual.

La jurisdicción francesa seguirá conociendo de los delitos y de las faltas que se puedan cometer en esta carretera. Los españoles, al ser enjuiciados por los Tribunales franceses, tendrán que sufrir un procedimiento penal extranjero.

Una situación mucho más conveniente y oportuna, y al mismo tiempo favorable para España y Francia, sería establecer, por medio de un convenio bilateral, como principio general el de la «*territorialidad*» de la ley penal francesa. Según este principio de la ley penal francesa se aplicaría a todos los delitos y faltas que se cometan en la carretera, pero sería preciso establecer una «*excepción*» cuando el responsable sea un español, pues entonces se aplicaría la ley penal española y se ejercería la jurisdicción penal española.

---

(18) En este sentido CUELLO-CALÓN-CAMARGO, «Derecho Penal», I, Parte General, Vol. I, 18 Ed., Ed. Bosch, S. A., Barcelona, 1980, pág. 243. JIMÉNEZ ASÚA, L., «Tratado de Derecho Penal», II, pág. 761; ANTÓN ONECA, J., «Derecho Penal. Parte General», pág. 116, nota 2, Madrid, 1949.

(19) En el proyecto de Ley Orgánica de Nuevo Código Penal Español, en el artículo 10, se recoge de forma muy amplia, el principio de la personalidad según mi opinión.

El ejercicio de la jurisdicción en la Isla de los Faisanes, que pertenece pro-indiviso a España y Francia, cosa que no ocurre con la carretera que une Piugcerdá y Llivia, que es enteramente de Francia, fue resuelto de forma muy convincente por el Convenio de 27 de marzo de 1901, firmado en Bayona, y ratificado el 12 de agosto de 1902 (20), que después de establecerse el denominado *derecho de vigilancia* en la isla, que pertenece pro-indiviso a España y Francia (21), *durante seis meses*, de forma alternativa, el artículo 2 establece que los españoles y los franceses son justiciables de sus tribunales nacionales respectivos por las infracciones que cometan en la isla. Los delincuentes de otra nacionalidad son justiciables de los tribunales del país que ejerza el derecho de vigilancia en la isla cuando la infracción se cometa. Sin embargo, si se hallan juntamente complicados en una misma causa en unión de españoles o franceses, serán justiciables de los mismos tribunales que éstos.

Creo que la solución que propongo es más oportuna y conveniente. Asimismo, es favorable para ambos países.

También podría sustentarse que esta carretera es «neutral» como lo atestigua una fotografía, que se guarda en el Ayuntamiento de Llivia, en donde un conjunto de soldados españoles, al parecer, terminada la Guerra Civil Española, se dirigen a Llivia. En esta fotografía aparece un cartel en francés que dice «*Chemin neutre*» (22). Este cartel permaneció durante algunos años después, hasta que desapareció de ese lugar, según me han manifestado testigos que lo presenciaron.

Si esta carretera es *neutral*, lógicamente, en mi opinión, la jurisdicción penal debería ser compartida, tal y como lo he propuesto anteriormente (costumbre internacional).

A mi juicio, el ejercicio de la jurisdicción española no debe *extenderse* a las «propiedades» que el término de Llivia tiene en Francia, los denominados pastos de Llivia a los que tiene acceso a través de las servidumbres de paso (Carredada de Nambet y Carredada de Nirvol) (23). También los delitos o faltas que se cometan en todo el trayecto de las servidumbres de paso, deben ser enjuiciadas por Francia. Una cosa es la *soberanía española*, y otra bien distinta las *propiedades extranjeras* que en este caso tiene el municipio de Llivia.

B) Creo, sin embargo, que la solución de este problema sería po-

(20) Véase este convenio para reglamentar el ejercicio de la Jurisdicción en la Isla de los Faisanes, publicado en la «Gaceta de Madrid» el día 17 de octubre de 1902.

(21) El tramo de la carretera, en donde Francia ejerce su Jurisdicción, el dominio sobre la misma pertenece a este país. El mantenimiento técnico de la carretera corresponde a Francia y así lo hace actualmente.

(22) Quisiera agradecer el señor Alcalde de la Villa de Llivia, don Valentín Suriá, así como al señor Secretario del Ayuntamiento y del Juzgado de Paz, don José Vinyet i Estebanell, la ayuda y la información prestada durante mi estancia en Llivia (otoño 1981).

(23) Llivia, Angoustrine y Targassone, tienen derechos de compás ciudad en Encenísima y Nirvol, y disfrute de pastos en Solá de Ramis y Coma Cerna.

sible y más factible, si en lugar de efectuar el convenio internacional que he propuesto, España y Francia firmaran *la Convención Europea de 30 de noviembre de 1964, para la represión de las infracciones de tráfico*, en el que se prevé la remisión de las actuaciones judiciales y la ejecución de una sentencia extranjera en el país de residencia del delincuente (24), (25).

Esta ha sido mi pequeña contribución para fijar el ejercicio de la jurisdicción penal en la original y característica carretera, y es una opinión y juicio personal. Deben tenerse en cuenta, desde luego, otros criterios distintos.

## BIBLIOGRAFIA

- ANTÓN ONECA, J., *Derecho Penal. Parte General*. Madrid, 1949.
- Avant-Projet Definitif de Code Penal. Livre I. Dispositions Generales*. La Documentation Française, París, 1978.
- CUTCHET I MOREU, S., *Llivia, Enclau Espanyol a França*. 3.ª Edición, Barcelona, 1978.
- CEREZO MIR, J., *Curso del Derecho Penal Español*. Parte General I, Introducción Teoría Jurídica del delito, I. Ed. Tecnos, Madrid, 1981.
- Code Penal*. Ed. Dalloz, París, 1978-79.
- CUELLO-CALÓN-CAMARGO, *Derecho Penal*, I. Parte General. Volumen I, 18 Ed. Editorial Bosch, S. A., Barcelona, 1980.
- GARCÍA ARIAS, L., *Corpus Iuris Gentium*. Zaragoza, 1968.
- ENRÍQUEZ DE SALAMANCA, C., *La Cerdaña*. Ed. Cayetano Enríquez de Salamanca, Madrid, 1979.
- Institut Geographique National «Cerdagne-Capcir»*. Serie randonnées Pyrénéennes.
- PIA DALMAU, J. M.ª, *La Farmacia de Llivia*. Separata de la Revista de Gerona, número 66, primer trimestre de 1974.
- PARRY CLIVE, *The Consolidated Treaty*. Series edited and annotated by Clive Parry. Volume 6 (1960-1961). Oceana Publications Inc, Dobbs Ferry, New York.
- RUIZ DEL CASTILLO Y DE NAVASCUES, R., *Llivia (Enclave Español en Francia)*. Imprenta del Servicio Geográfico del Ejército, Madrid, 1976.
- SANABRE, J., *El Tractat dels Pirineus, i la mutilació de Catalunya*. Colección Traquuntana. Editorial Barcino, Barcelona, 1978.

---

(24) Véase Rapport Explicatif sur la Convention Européenne pour la répression des infractions routières. Conseil de L'Europe. Strasbourg, 1970.

(25) Son también muy importantes la Convención Europea de 28 de mayo de 1970, sobre el valor internacional de las sentencias penales (ejecución de las sentencias penales extranjeras). La Convención Europea de 15 de mayo de 1972, sobre la transmisión de procedimientos penales, y la Convención Europea de asistencia judicial en materia penal, de 20 de abril de 1959, es preciso decir que España ha firmado y ratificado esta última convención Europea, con fechas de 24 de julio de 1979 (firma) y 23 de mayo de 1967 (ratificación), respectivamente.