2ej
438

FACULTAD DE DERECHO

# La Nacionalidad Mexicana de los Buques

QUE PARA OBTENER EL TITULO
DE LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :

Araceli Vigueras Oropeza

MEXICO, D. F. 1983

Universidad Nacional Autónoma de México
UNAM
Biblioteca Central
Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**
**Tesis Digitales**
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

# I N D I C E


Prólogo ..... 1

Introducción ..... 2

## C A P I T U L O I

### ANTECEDENTES HISTORICOS-LEGISLATIVOS

1.1.—Constituciones ..... 4
1.2.—Leyes Ordinarias ..... 7
1.3.—Tratados Internacionales ..... 16

## C A P I T U L O II

### CONCEPTOS

2.1.—Concepto gramatical de buque ..... 23
2.2.—Conceptos doctrinales de buque ..... 24
2.3.—Concepto legal de buque ..... 32
2.4.—Concepto que se propone ..... 37
2.5.—Elementos del concepto propuesto ..... 38
2.6.—Concepto de nacionalidad ..... 40
2.7.—Conceptos doctrinales de nacionalidad ..... 42
2.8.—Admisión del concepto de nacionalidad de las cosas en la ley mexicana ..... 47

## CAPITULO III

## LA NACIONALIDAD DE LAS COSAS EN DOCTRINA

2.9.—Concepto que se propone de nacionalidad de las cosas..... 54
2.10.—Elementos del concepto ..... 55
3.1.—Doctrina extranjera ..... 57
3.2.—Doctrina mexicana ..... 63

## CAPITULO IV

## LA NACIONALIDAD DE LOS BUQUES EN EL DERECHO VIGENTE MEXICANO

4.1.—Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos... 67
4.2.—Código Penal ..... 72
4.3.—Código Civil para el Distrito Federal..... 74
4.4.—Ley de Vías Generales de Comunicación..... 75
4.5.—Ley de Navegación y Comercio Marítimos..... 77
4.6.—Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los buques Mercantiles Nacionales ..... 78

## CAPITULO V

## ESTUDIO PARTICULAR DE LA NACIONALIDAD DE LOS BUQUES

5.1.—Requisitos para adquirir la nacionalidad mexicana..... 80
5.2.—Cambio de nacionalidad ..... 91
5.3.—Extinción de la nacionalidad mexicana..... 92
5.4.—Efectos de la nacionalidad de los buques..... 93
5.5.—Prueba de la nacionalidad de los buques..... 94
5.6.—Buques carentes de nacionalidad..... 95
5.7.—La doble nacionalidad de los buques ..... 96
Conclusiones ..... 98
Bibliografía ..... 99

———oOo———

# P R O L O G O

El Derecho Internacional Privado resultó ser para mí, una de las ramas más interesantes y a la vez más complejas de la profesión del abogado. Sin embargo, cuando llegó el momento de escoger el tema de mi trabajo recepcional, me incliné por esta materia, motivada por el interés que el doctor Arellano García imprimía a su cátedra.

La nacionalidad es un tema que se incluye en el programa de Derecho Internacional Privado, y al abordarlo, el doctor Arellano García se refirió entre otros aspectos, a la nacionalidad de las personas físicas, a la de las personas morales y al que se desarrolla en el presente trabajo y que es el que corresponde a la nacionalidad de las cosas, y más concretamente a la de los buques.

En efecto, al estudiar este tema, cabe preguntarse si las cosas, consideradas como objetos inanimados, carentes de voluntad; pueden ser sujetos de las obligaciones y derechos que, en atención al concepto generalmente aceptado, implica la nacionalidad.

Como podrá observarse, esta interrogante plantea un problema que reviste el mayor interés, por lo que me pareció una buena oportunidad para estudiarlo con más detenimiento. Aunque en términos generales el tema desarrollado en este trabajo es el de la nacionalidad de las cosas, concreta y específicamente me refiero más bien a la nacionalidad de los buques, en virtud de la gran cantidad de relaciones jurídicas que surgen en torno a ellos, así como por la personalización exagerada que de los mismos se hace.

Aprovecho además la ocasión para expresar al doctor Arellano García mi más profundo agradecimiento por la ayuda y orientación que me prestó para la elaboración de este trabajo.

# I N T R O D U C C I O N

Como ya se explicó en el prólogo que antecede, el tema central a desarrollar es el relativo a la nacionalidad mexicana de los buques.

Hablar de la nacionalidad, implica, como sucede con cualquier institución jurídica, referirse a los antecedentes históricos-legislativos de la misma, para así estar en mayor aptitud de entender y comprender su naturaleza y funcionamiento a través del estudio de las diversas normas jurídicas que regularon las diversas relaciones jurídicas a que da origen dicha institución; es por esta razón que el capítulo primero se refiere a dichos antecedentes.

Es importante también hacer mención de los conceptos que del vocablo en estudio se proponen; de esto se ocupa el capítulo segundo. En efecto, al estudiar la nacionalidad es imprescindible dar una definición de la misma.

Un concepto gramatical es insuficiente para tener una definición completa, tanto de nacionalidad, como del vocablo "buque", por lo que ambos conceptos se definen desde tres puntos de vista: gramatical, doctrinal y legal.

El capítulo tercero se refiere a la posición que asume tanto la doctrina mexicana, como la extranjera respecto de la nacionalidad de las cosas.

Posteriormente, se hace una revisión de diversos cuerpos legales para estudiar brevemente la aceptación que en el derecho vigente mexicano se le da al hecho de que los buques posean una nacionalidad.

En el quinto y último capítulo se analizan ya particularmente varios aspectos que se estudian en relación a los individuos y que en este caso, tiene aplicabilidad respecto de los buques y son los que se refieren a los requisitos para adquirir la nacionalidad mexicana, el cambio de la misma su extinción, prueba de la nacionalidad de los buques, la carencia y doble nacionalidad de los mismos, etc.

## CAPITULO I

## ANTECEDENTES HISTORICOS-LEGISLATIVOS

En el desarrollo de este capítulo, trataré lo referente a los antecedentes histórico-legislativos de la nacionalidad de los buques.

A manera de introducción estimo pertinente hacer primero una breve referencia a los antecedentes del concepto de nacionalidad, tomado éste en su acepción general. Se puede decir entonces que: "los antecedentes de la nacionalidad corren paralelos con los del Estado. Prescindiendo de la forma que ha revestido el Estado en el transcurso de la humanidad, siempre ha tenido una base formada por la población.

El elemento nacional junto al territorial, han prevalecido con carácter primordial, según las épocas y los países. Para ciertos pueblos la concepción del Estado está casi enteramente constituída por el elemento nacional. En la antigüedad la idea del Estado era también bastante imperfecta. El Estado no extraía su nombre y esencia del territorio concreto en que se desarrollaba, sino de los hombres que lo componían.

No decían como nosotros, Egipto, Grecia, etc., sino los egipcios, griegos, etc.

Bajo la legislación de Roma se distinguió la "natio" como el grupo sociológico definitivamente constituído y el "populus" como agrupación unificada por el derecho". (1)

En el feudalismo el elemento territorial ocupa el primer plano en el Estado y por lo tanto, el elemento personal pasa casi desapercibido, concepción que domina toda la edad media.

En el renacimiento los conceptos de la "natio" y el "populus" se confundieron llamándose indistintamente "pueblo" y "nación" y en la revolución francesa se mezclaron con el de "ciudadanía". Es hasta comienzo del siglo XIX que la nacionalidad fue considerada como objeto de las legislaciones y adquiere la importancia que tiene en la actualidad.

1.—Arjona Colomo Miguel, **Derecho Internacional Privado, Bosch**, casa editorial,, 1954, p. 11.

El concepto pasa de la fase sociológica al concepto jurídico. Esta evolución del concepto, llevada a cabo en Francia, dió origen a la reglamentación de las cuestiones sobre nacionalidad, adquiriendo la reglamentación del concepto una importancia considerable.

"La creación de los cuerpos legislativos y el reconocimiento de los derechos políticos fué necesario para la fijación previa de las condiciones de adquisición y de pérdida del estado jurídico y del goce de los derechos políticos, es decir, de la nacionalidad". (2)

Ahora bien, el concepto de nacionalidad, cuya evolución se ha esbozado muy someramente, ha sido aplicado a las personas físicas, y aún a las personas morales, cuestión muy debatida por cierto. Sin embargo, por ser un tema diferente del tratado en el presente trabajo, no he de referirme a él.

En efecto, como lo señalé anteriormente, el tema de este capítulo es el relativo a los antecedentes históricos-legislativos de la nacionalidad de los buques, el cual ha originado todavía más polémicas que el que se refiere a la nacionalidad de las personas morales, como se verá más adelante.

Así entonces, el presente capítulo se ha dividido para su estudio en tres incisos, corresponde el primero a los antecedentes de la nacionalidad de los buques que se encuentran en las constituciones anteriores a la vigente.

1. 1.—Constituciones.

Respecto de estos ordenamientos y después de hacer una revisión de los mismos, se observa que no se hace referencia de una manera expresa a la nacionalidad de los buques; sin embargo se puede entender que a ella se alude cuando se establece como una de las facultades del Congreso de la Unión, la expedición de las patentes de corso.

Según definición de la Enciclopedia General del Mar, la patente es el "título para el goce de un empleo o privilegio" (3)

A su vez, el corso se define como la "navegación que se hace con buques mercantes provistos de patentes del gobierno, en busca de buques enemigos para apresarlos". (4)

2.—Arjona Colomo Miguel, Ob. Cit. p. 12.
3.—Enciclopedia General del Mar, ediciones Garriaga, Madrid, Barcelona, 1957, Tomo V, p. 206.
4.—Ob. Cit. Tomo II, p. 471.

"El Diccionario Marítimo Español de 1831, define el concepto en el sentido de ser la navegación que se hace en busca y persecución de piratas y embarcaciones enemigas, apresándolas cuando se encuentran, acepción que modifica ligeramente el Diccionario de la Lengua de la Real Academia Española, al definir la voz del epígrafe como "campaña que hacen por mar los buques con patente de su gobierno para perseguir a los piratas o a las embarcaciones enemigas". (5)

Luego entonces, se puede decir que la patente de corso es el título o permiso otorgado por el gobierno de un Estado, para el efecto de que sus buques mercantes se dediquen a la navegación en busca y persecución de buques piratas y embarcaciones enemigas, considerándolos entonces como buena presa.

"Esta institución de la patente de corso, tuvo su mayor auge durante los siglos XVII y XVIII y fué reglamentada en España por las ordenanzas de la real Armada de 1748 y 1751, para cristalizar definitivamente en la ordenanza de corso de 20 de junio de 1801.

Esta ordenanza obligaba "ab initio" a solicitar del comandante militar de marina la patente de corso." previo afianzamiento, cuyo límite eran sesenta mil reales de vellón, en garantía de no hostilizar buques conacionales o que arbolaran pabellón de país en paz con la corona". (6)

Así entonces, al hablar de patentes de corso, se hace referencia a la nacionalidad de los buques de un Estado determinado, pues esta patente sólo se concede a aquellos buques que son nacionales del Estado que las otorga, los cuales se dedicarán a la persecución de buques enemigos, carácter que dependerá de la nacionalidad que éstos ostenten, la cual se vera reflejada en el pabellón que enarbolen.

a) Constitución de 1824.

Estuvo vigente hasta el año de 1835 y es la primera en la que se alude a la expedición de las patentes de corso, como una de las facultades del Congreso de la Unión.

En el título III, sección V, de esta Constitución, en la fracción XVII del artículo 50 se establece que "las facultades exclusivas del congreso general son las siguientes: Dar reglas para conceder patentes de corso, y para declarar buenas o malas las presas de mar y tierra". (7)

5.—Idem. p. 471.
6.—Idem. p. 472.
7.—Tena Ramirez Felipe, **Leyes Fundamentales de México, 1808-1975**, edit. Porrúa, sexta edición 1975. p. 175.

b) Constitución de 1836.

A la Constitución de 1824, siguió la Constitución centralista de 1836, que se conoce también con el nombre de Constitución de las siete leyes, en virtud de que dicho ordenamiento constitucional se dividió en siete estatutos.

En el tercero de estos estatutos es en donde se hace referencia a la patente de corso, el artículo 44 establece que: "corresponde al congreso general exclusivamente: fracción X.—Decretar la guerra, aprobar los convenios de paz y dar reglas para conceder las patentes de corso". (8)

c) Bases Orgánicas de 1843.—

Sancionadas por Santa Anna el 12 de junio de 1843 y publicadas el catorce del mismo mes y año, se refieren a la patente de corso en el título IV, sección correspondiente a las atribuciones y restricciones del congreso, en su artículo 66, que estipula que son facultades del Congreso: fracción XI.—"Decretar la guerra por iniciativa del presidente; aprobar los convenios y tratados de paz, y dar reglas para conceder patentes de corso".(9)

En el título V, que regula las facultades del poder ejecutivo, se hace nueva mención a la patente de corso en el artículo 86, que establece como una de las obligaciones del presidente: fracción XXI.—"Declarar la guerra en nombre de la Nación, y conceder patentes de corso". (10)

d) Constitución Federal de 1857.—

Promulgada el 11 de marzo de 1857, señala en la fracción XV del artículo 72, como una de las facultades del Congreso, la de "reglamentar el modo en que deben expedirse las patentes de corso, para dictar leyes, según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir las relativas al derecho marítimo de paz y guerra". (11)

e) Constitución Federal de 1917.—

Fue promulgada el cinco de febrero de 1917 y entró en vigencia el primero de mayo del mismo año. Este ordenamiento jurídico es el primero que se refiere de una manera expresa a la nacionalidad de los buques.

En efecto, el artículo 30 de nuestra constitución vigente se refiere a ella cuando establece que: "la nacionalidad mexicana se adquiere por nacimiento o por naturalización. A) Son mexicanos por nacimiento: III.—Los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes". (12)

8.—Ibidem, p. 219.
9.—Ibidem, p. 415.
10.—Ibidem, p. 419
11.—Ibidem, p . 618.
12.—Constitución Politica de los Estados Unidos Mexicanos, quincuagésimanovena edición, 1976, p. 32.

Es al hacer referencia a este cuerpo legal que se da por concluido el apartado correspondiente a los antecedentes históricos legislativos del concepto de nacionalidad aplicado a los buques, por lo que a constituciones políticas se refiere; para seguir posteriormente con el siguiente inciso, que es el relativo a las leyes ordinarias.

1.2.—Leyes Ordinarias.—

El apartado que se desarrollará a continuación, es el correspondiente a los antecedentes históricos-legislativos de los buques en las leyes ordinarias que estuvieron en vigor con anterioridad a las actualmente vigentes.

Comentaré a manera de introducción que debido al florecimiento del comercio exterior de España en la edad media, el cual se remonta al siglo XII, este fué grandemente fomentado por los monarcas; por lo que son innumerables los privilegios otorgados a las ciudades marítimas con este objeto.

Es entonces en los cuerpos legales más antiguos del derecho comercial, en donde se puede encontrar algún antecedente de la nacionalidad de los buques.

Así pues, es importante señalar que el 27 de enero de 1398, Enrique III de Castilla, dispuso que todos los comerciantes de sus reinos cargaran sus mercaderías en naves nacionales, como medida proteccionista para estimular el auge de la marina mercante nacional.

Sergio Riveaux dice al respecto, que: "en los primeros años del tráfico marítimo se realizó en forma libre en lo que a la navegación misma se refiere; ya que en cuanto al aparejo y carga de los navíos y a la nacionalidad de las embarcaciones y de la tripulación existían las respectivas reglas monopolistas que debían ser observadas.

Del tráfico marítimo realizado a América en derrota libre, fueron excluidos desde el primer momento los buques y marinos extranjeros. En la práctica sin embargo, estas disposiciones nunca fueron observadas fielmente: la escasez de naves nacionales templó la estrictez de la prohibición".(13)

Después del descubrimiento de América, el comercio de Indias dio un gran auge económico a España, comercio que no sólo se reservaba a los súbditos del rey de España, con diversas restricciones, sino que también debían atenderse a la nacionalidad de los barcos.

13.—Riveaux Sergio, Política Comercial de España en Indias. **Anales Jurídicos Sociales,** número 12, p. 61.

"Por pragmática del 3 de septiembre de 1500 se prohibió dar permiso para ir a Indias a cualquier barco extranjero siempre que hubiere de propiedad de españoles; disposición que fue repetida el 21 de mayo de 1571, el 27 de enero de 1572 y en 26 de diciembre de 1595 y forma las leyes 20 y 22, título 30, libro nueve de la recopilación de leyes de Indias; y según Antúnez y Acevedo, los barcos debían ser fabricados en España". (14)

La política naval fue doblemente afianzada durante el reinado de DN. Felipe II; el monarca desarrolló un amplio plan de fomento y protección de la marina mercante y a la vez procuró regularizar el sistema de flotas establecido por Dn. Carlos V.

Para este efecto fueron dictadas una serie de leyes con el objeto de salvaguardar los intereses de la marina nacional. Un ejemplo son las leyes III, IV y XVIII, título X, libro VII de la nueva recopilación que prohibía cargar mercaderías en navíos extranjeros, habiéndolos nacionales. Sin embargo, la escasez de buques nacionales obligó a la corona a admitir con frecuencia a los buques extranjeros.

Siguiendo el orden cronológico de datos, es importante señalar el derecho de tonelaje que en 1642 la corona estableció para su propio beneficio. "A este impuesto estuvieron afectos todos los barcos que vinieren a realizar el comercio a Indias sin la correspondiente autorización del Consejo de Indias.

Este tonelaje de la corona tuvo dos complementos: el derecho de media anata que se hacía efectivo sobre el privilegio otorgado para conducir carga, y el derecho de extranjería que se cobraba a los barcos no españoles admitidos por especial licencia en la naveación de Indias". (15)

Por su parte Inglaterra, en el acta de navegación de Cromwell de 1651, exigía para reconocer como nacional a un buque que este fuese de construcción nacional y nacionales también el armador, el capitán y todos los tripulantes, que sus propietarios fuesen igleses; sistema que fue seguido posteriormente por Francia en el acta de navegación del 21 de septiembre de 1793", en la cual sólo se consideran nacionales los buques de construcción francesa, y los capturados al enemigo y confiscados por contravención a las leyes del país". (16)

Algunos acontecimientos políticos redundaron en provecho del comercio americano, como lo fue la alianza hispano-francesa que se creó a raíz del advenimiento al trono de Felipe V, lo que tuvo consecuencias apreciables en materia mercantil". (17)

14.—Esquivel Obregón Toribio, **Apuntes para la Historia del Derecho en México**, Tomo II P. 145.
15.—Riveaux Sergio, Ob. Cit. p. 63.
16.—Negrín Ignacio de, Derecho Internacional Marítimo, edit. Madrid Vda. e hijos de Avienzo Impresores, 2a. edición 1883 p. 71.
17.—Riveaux Sergio, Ob. Cit. p. 65.

"En lo que a América concierne, hay que mencionar la Real Cédula del 11 de enero de 1701, que permitió a todas las embarcaciones francesas anclar en puertos indianos con el objeto de carenar y abastecer sus embarcaciones y se recomendó a las autoridades resguardar y proteger dichas embarcaciones de los ataques de enemigos.

Por Cédula del 5 de abril de 1720, se renovó la prohibición de emplear barcos extranjeros, exceptuando los que ya entonces hubieran sido adquiridos por españoles, o que adquieran en los próximos dos años". (18)

En España, se puede hacer referencia a la ordenanza de matrículas del 12 de agosto de 1802, confirmada por la real orden del 8 de febrero de 1862, y que en su título IX, artículo primero, se refiere a la nacionalidad marítima y establece que: "ninguna embarcación de propiedad española podrá usar de esta, ni navegar dentro o fuera de mis puertos sin estar matriculada; por lo tanto, debiendo constar puntualmente en todos los partidos y distritos el número y clase de todas las embarcaciones pertenecientes a vasallos míos, se llevarán listas exactas, en que se acredite el dueño del buque, su porte, fábrica y principales medidas, su clase y nombre por el que fuere conocida". (19)

Esta misma ordenanza estipula en el artículo 23 de su título X que "ninguna embarcación de tráfico de altar mar o de costa ha de navegar sin rol o sin lista de tripulación, expresándose de cada individuo el trozo, partido y tercio a que corresponde, y la clase en que sirve, firmándola el comandante del partido o ayudante del distrito, para entregarla al capitán o patrón, que habrá de responder de ella como del paradero de los individuos de su dotación; y por lo tanto, los comandantes de mis escuadras y bajeles, los de tercios y provincias, y cualesquiera otros que en el mar o en los surgideros hallasen alguna nave española sin la expresada lista o rol formal de su equipaje, la detendrán y embargarán inmediatamente, dando parte al comandante o ayudante del ancladero que tomase o en que estuviese, no siendo la capital del Departamento, en el que lo participará al comandante general de él, para que éste, por medio del comandante principal, providencie el castigo, según resultare de la indagación". (20)

"En 1812, Alejandro primero de Rusia, promulga su famoso "UKASE", prohibiendo a los navíos extranjeros, bajo pena de confiscación, dedicarse a la pesca en el estrecho de Behring hasta el grado 51 de latitud norte a una distancia de cien millas inglesas de los continentes asiático y americano". (21)

18.—Esquivel Obregón Toribio, Ob. Cit. p. 145.
19.—Negrín Ignacio de, Ob. Cit. p. 328.
20.—Ibidem, p. 329.
21.—Alvarado Garoica, Teodoro. Revista de **Derecho Internacional**, Año XXXI número 122, Tomo LX-30 de junio de 1952, p. 203.

En el arancel para las aduanas marítimas y de frontera de la República Mexicana del 16 de noviembre de 1827, se estatuye en el artículo primero que "queda abolido el derecho de anclaje, y a todo buque extranjero que por cualquier motivo arribe a nuestros puertos, se le cobrarán 17 reales por tonelada, de las cuales se cederán 2 a los Estados a que pertenezcan los puertos". (22)

Es conveniente referirse también a la real orden del 5 de diciembre de 1828 que son disposiciones del gobierno español relativas a los documentos necesarios para acreditar la nacionalidad de las embarcaciones mercantes, y en la que se lee:

"Ministerio de Marina-Excmo Sr.-Se ha enterado el Rey nuestro señor del oficio de V.E. número 403 de 8 de noviembre próximo pasado, que trata de los documentos con que deben navegar los capitanes o patrones de los buques españoles del tráfico, los de corso y mercancías. Y conformándose su majestad con lo propuesto por V.E., se ha servido mandar que los referidos capitanes o patrones de tales buques lleven la Real patente de navegación. ..... (23)

El artículo 590 del código de comercio español de 30 de mayo de 1829, permitía la adquisición de buques extranjeros; pero la ley del primero de noviembre de 1837 derogó aquella prescripción, prohibiendo el abanderamiento y matrícula de los que no fuesen construídos en el reino, con excepción de las presas.

La ley de aduanas del nueve de julio de 1841, permitió la introducción de naves extranjeras de más de 400 toneladas; y la real orden del 7 de enero de 1848 la de vapores de hierro de todos portes.

En Inglaterra, posteriormente al acta de Cromwell de 1651, el acta de 1854 titulada "de la marina mercante", sólo considera la propiedad de la embarcación para los efectos de la nacionalidad.

Por lo que se refiere a México, independientemente de las disposiciones vigentes en la Nueva España, mencionaré otros ordenamientos jurídicos que se refieren a la nacionalidad de las embarcaciones y son las señaladas a continuación; siguiendo un orden cronológico, se pueden citar las siguientes:

a) Código de Comercio de 1854.—

El artículo 468 estipula que: "las naves se estiman para los efectos del derecho, entre los bienes muebles, y se adquieren por los mismos medios que toda cosa que está en el comercio humano, bajo las propias

22.—Dublán y Lozano, **Legislación Mexicana**, edición oficial 1876, Imprenta del Comercio, Tomo II, p. 26.
23.—Negrín Ignacio de, Ob. Cit. p. 329.

reglas, sino aparece alguna modificación en este código; y siendo nacionales deberán estar registradas en la matrícula de mar de algún puerto de la República y sujetos a su ordenanza". (24)

El artículo 504 señala que "el capitán que llegue a puerto extranjero se presentará al cónsul mexicano dentro de 24 horas desde que se le dio la plática, y le declarará el nombre, matrícula, procedencia y destino del buque, la especie del cargamento que conduce, la causa o causas de su arribada, y recogerá del mismo funcionario certificado de su declaración, del tiempo en que arribó y en el que parte, todo lo prevenido en éste artículo hará ante el capitán del puerto, si el de la arribada fuese mexicano". (25)

b) Código de Comercio de 1884.—

El Código de comercio de 1854, fué derogado por el de 1884, en cuyo artículo número 1036 estatuye que las "embarcaciones extranjeras surtas en puertos mexicanos no pueden ser embargadas por deudas que no hayan sido contraídas en el territorio mexicano y en utilidad de las mismas embarcaciones, á no ser por sentencia pronunciada en país extranjero que debe ejecutarse con arreglo á las leyes de la República". (26)

c) Código de Comercio de 1889.—

A su vez, el código de comercio de 1884 fue sustituído por el ordenamiento legal del 15 de septiembre de 1889. Este código dedica su libro tercero a la materia del comercio marítimo, y en su artículo 654 repite las disposiciones contenidas en el numeral 1036 del código anteriormente vigente.

d) Ley de Subvenciones a la Marina Mercante Nacional.—

Expedida durante el período presidencial de don Pascual Ortiz Rubio, el 13 de noviembre de 1930, señala en el artículo 4o. que los contratos de subvención, serán celebrados previa solicitud de los armadores de buques mercantes nacionales, siempre que tenga saldo la partida del presupuesto de egresos destinada para ese objeto.

e) Ley sobre Vías Generales de Comercio y medios de Transporte, del 29 de agosto de 1931.

Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 del mismo mes y año, hace referencia a la nacionalidad de los buques, al estipular en el artículo 119 que: Las embarcaciones mercantes nacionales, que toquen puertos mexicanos, tienen obligación de hacer el servicio de conducción

24.—Código de Comercio de 1854, p. 115.
25.—Ibidem p. 125.
26.—Código de Comercio de 1884, p. 269.

de correspondencias, con el destino a otros puertos de la República, o extranjeros, hasta donde las condiciones de la embarcación lo permitan, ya sea mediante contrato con la Secretaría de Comunicaciones o ya conforme a la tarifa que tenga establecida.

Sigue haciendo la ley mencionada, alusión a la nacionalidad de los buques, al referirse en el artículo 217 a las atribuciones que le competen a la Secretaría de Comunicaciones, en materia de comunicaciones por agua.

Así señala que a dicha secretaría se le atribuye la autoridad: fracción III.—A bordo de las embarcaciones mercantes en los términos del derecho y tratados internacionales y los requisitos de la presente ley:

c) Por el capitan de la embarcación respectiva, a falta de cualquiera de las personas enumeradas anteriormente, tratándose de buques nacionales.

Se puede mencionar también el artículo 410, que se refiere a que los tripulantes de una embarcación nacional deben ser contratados en los términos de la ley de la materia, estimándose como no tripuladas las embarcaciones dotadas con personal que no tenga celebrado contrato por escrito, si deben salir al extranjero, o que teniéndolo no se consigne en él la cláusula relativa a su repatriación.

Por su parte, el artículo 411 estipula que deben ser mexicanos por nacimiento:

I.—Los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanas, cuyo mando debe recaer en capitanes de altura, capitanes o pilotos.

A su vez, el artículo 246 se refiere a las prerrogativas exclusivas de las embarcaciones mercantes mexicanas, señalando que también podrán hacer uso de ellas las embarcaciones extranjeras, previo permiso de la Secretaría de Comunicaciones, otorgado conforme a las reglas respectivas y en tanto se estime conveniente.

Es así como la ley en referencia, hace alusión en múltiples ocasiones a la nacionalidad de los buques, para los efectos de este trabajo, me parece suficiente con los artículos anteriormente señalados.

f) Ley de Vías Generales de Comunicación del 29 de agosto de 1932.

Esta ley, que reformó la del 29 de agosto de 1931, tiene también una importancia considerable por lo que a nacionalidad de buques se refiere. En efecto, se puede apreciar en varios de sus artículos, que acepta tácita y expresamente que los buques son susceptibles de ostentar una nacionalidad.

Se pueden mencionar como ejemplo, entre otros artículos, los siguientes:

Artículo 215.—Las embarcaciones nacionales y extranjeras; que naveguen en aguas territoriales; quedan sujetas por este solo hecho al cumplimiento de la leyes de la República.

Este mismo ordenamiento, reglamenta en sus artículos del 218 al 221, las concesiones otorgadas a las naves extranjeras que son exclusivas de las mexicanas.

El artículo 226 señala que las navegaciones a que se refieren los artículos 223 y 224 hechas por embarcaciones nacionales en los tráficos a que se refieren las fracciones I, III, IV, V, VI del artículo 225 se declaran de interés nacional.

Por su parte, el artículo 227, estipula que las embarcaciones nacionales autorizadas para hacer exclusivamente las navegaciones y tráficos a que se refiere el artículo anterior, no podrán ser obligadas a proveerse de patente de sanidad.

Es importante señalar entre otros, el artículo 233 que textualmente dice que los capitanes de las embarcaciones que arriben a cualquier punto de la jurisdicción nacional, están obligados a justificar a satisfacción de la capitanía correspondiente y dentro de las 24 horas hábiles siguientes a las de su arribo, fracción I.—la nacionalidad de la embarcación.

Asimismo, el artículo 256 establece que los capitanes de las embarcaciones que deseen salir de puerto, deben presentar ante la capitanía del mismo, el pedimento de despacho correspondiente, con los datos necesarios para otorgarlo y que fijará el reglamento respectivo, según la navegación y tráfico de las embarcaciones. Además, deben comprobar la nacionalidad de la embarcación de su mando, .....

El artículo 268 dice que quedan sujetos al régimen de inspección, de conformidad con esta ley y el reglamento respectivo.

I.—Las embarcaciones de nacionalidad mexicana, aun cuando estas se encuentren en construcción.

II.—Las embarcaciones extranjeras que se encuentren comprendidas en algunos de los siguientes casos.

El artículo 282 estatuye que todos los buques mercantes, nacionales y extranjeros que arriben, salgan o enmenden su lugar de atraque o fondeo, quedan exceptuados de la obligación de tomar práctico.

Así se podrían seguir enumerando varios de los artículos que integran el cuerpo legal que se comenta; pero considero que es innecesario, pues sería infructuoso transcribir todos y cada uno de sus artículos, cuando se puede consultar directamente dicho ordenamiento, en todo caso, para la finalidad que se sigue en el desarrollo de este capítulo, estimo suficiente los preceptos señalados con anterioridad.

g) Ley de Vías Generales de Comunicación del 30 de diciembre de 1939.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 10 transitorio de la ley que se estudia en este apartado, queda derogada la Ley de Vías Generales de Comunicación del 29 de agosto de 1932.

Dicho ordenamiento, que inició su vigencia el 19 de febrero de 1940 y que es la que actualmente rige en materia de comunicaciones, dedica su libro tercero a la materia de comunicaciones por agua.

Al igual que en el apartado anterior, es necesario repetir que se podría enumerar un artículo tras otro, pero en vista de que la ley que se comenta será materia de estudio en el desarrollo de otro capítulo, sólo me referiré a unos cuantos preceptos, con los que considero suficiente para poder captar que, al igual que en las otras leyes a que se ha hecho referencia en este apartado, en esta también se acepta como válido el concepto de nacionalidad de los buques.

Así pues, en el capítulo primero del libro tercero, el artículo 169 señala el ámbito en el que la Secretaría de Comunicaciones ejerce su autoridad, y en su fracción tercera se refiere a las embarcaciones que no sean de guerra, en los términos del derecho y tratados internacionales, la presente ley, sus reglamentos y demás disposiciones relativas:

c) Se ejerce por el capitán de la embarcación respectiva, a falta de las personas enumeradas anteriormente, tratándose de buques nacionales.

En el capítulo tercero, el artículo 189 establece que la navegación en los mares territoriales de la República es libre para las embarcaciones de todos los países, en los términos del derecho y tratados internacionales.

Las embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas mexicanas quedan sujetas por este sólo hecho al cumplimiento de las leyes de la República y de sus respectivos reglamentos.

El artículo 287, estipula que los tripulantes y oficialidades de las embarcaciones nacionales deben ser contratados en los términos de la Ley Federal del Trabajo.

h) Ley de Navegación y Comercio Marítimos, expedida el 10 de enero de 1963.

Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de noviembre de 1963, se refiere también a la nacionalidad del buque, cuando en su artículo 2o. establece que los buques mexicanos en alta mar serán considerados territorio mexicano.

El artículo 4o. de la propia ley, señala que los delitos que se cometan a bordo de buques se considerarán, conforme lo dispone el Código Penal Federal, como ejecutados en territorio de la República, en los siguientes casos:

a) Cuando sean cometidos por mexicanos o por extranjeros en altamar, a bordo de buques nacionales;

b) Cuando se ejecuten a bordo de un buque mexicano surto en puerto o en aguas territoriales de otra nación, si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenezca el puerto; y

c) Cuando se cometan a bordo de un buque extranjero surto en puerto o en aguas nacionales si se turbare la tranquilidad pública o si el presunto delincuente o el ofendido, no fueren de la tripulación. En caso contrario se obrará conforme al derecho de reciprocidad.

El artículo 36 establece que a los buques mexicanos procedentes de puertos nacionales sólo se les exigirán los siguientes documentos para otorgarles permiso de entrada al puerto:

I.—Despacho de navegación;

II.—Manifiesto de carga;

III.—En su caso lista de pasajeros;

IV.—Rol de tripulantes;

V.—Diario de navegación.

El artículo 37 estipula que a los buques extranjeros o nacionales procedentes de un puerto extranjero, se les exigirá además de los documentos señalados con anterioridad, los siguientes:

I.—Patente de sanidad;

II.—Relación de pasajeros que habrán de internarse en el país y de los que volverán a embarcar;

III.—Declaración de explosivos o cualesquiera otras mercancías peligrosas que se hallen a bordo, sea que vayan a ser desembarcadas o permanezcan en tránsito;

IV.—Certificado de arqueo.

Los preceptos antes transcritos, ponen de manifiesto que los buques son susceptibles de tener una nacionalidad; considero por lo tanto, que no es necesario seguir comentado la ley en estudio, toda vez que, como ya lo señale anteriormente, para los efectos de este capítulo, resulta suficiente con los preceptos ya mencionados.

Es entonces con la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, actualmente en vigencia, con la que se da por concluído el segundo apartado del capítulo primero, y siguiendo entonces el orden pre-establecido para el desarrollo de la presente tesis, toca ahora desarrollar el apartado correspondiente a los antecedentes históricos-legislativos de la nacionalidad de los buques en los tratados internacionales.

1.3.—Tratados Internacionales.—

El apartado siguiente y el último a desarrollar en este capítulo, es el relativo a los antecedentes históricos-legislativos de la nacionalidad de los buques en los tratados internacionales, celebrados entre México y otras naciones.

Señalaré entonces a continuación algunos de los tratados que consideré importante mencionar para los efectos que se persiguen en este apartado.

a) Tratado Internacional de Comercio celebrado entre México y la República de Colombia el 31 de diciembre de 1823.

Es importante mencionar el artículo 2o. que dice que: "Las producciones territoriales de uno y otro país, introducidas por sus puertos en buques indistintamente mexicanos o colombianos gozarán de la rebaja de un dos y medio por ciento sobre los derechos de importación que deben adeudar por las leyes vigentes de dichos puertos, o debieren adeudar en lo sucesivo las producciones extranjeras de igual clase, importados en los mismos buques nacionales de México o Colombia". (27)

El artículo 4o. del propio tratado establece que "las producciones o artefactos extranjeros, importados en buques indistintamente mexicanos o colombianos gozarán de la misma rebaja que en cada país respectivamente esté acordada o se acordare en beneficio del pabellón nacional". (28)

Por su parte, el artículo 5o. estipula que las mercaderías y efectos exclusivamente propios de ambas partes o de una de los dos, importados en buques nacionales y procedentes de sus puertos, gozarán de un cinco por ciento de rebaja sobre los derechos que las mismas debieran adeudar con arreglo a las leyes generales.

b) Tratado de Amistad, Navegación y Comercio del 25 de octubre de 1827, celebrado entre los Estados Unidos Mexicanos y S.M. El Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda.

El tratado que se comenta dice en su artículo 5o. que: "no se impondrán otros ni más altos derechos ni cargos por razón de toneladas, fanal, emolumentos de puertos, prácticos, derecho de salvamento en caso de pérdida o naufragio, ni algunas otras cargas locales en ninguno de los puertos de México a los buques ingleses, sino los que únicamente pagan en los mismos los mexicanos; ni en los puertos de los territorios de su majestad británica se impondrán a los buques mexicanos otras cargas que las que en los mismos pagan los ingleses". (29)

27.—Dublán y Lozano, Ob. Cit. Tomo I, p. 702.
28.—Ibidem, p. 702.
29.—Dublán y Lozano, Ob. Cit. Tomo II, p. 20.

En cuanto a los requisitos que se exigen para otorgar una nacionalidad al buque, se puede hacer referencia al artículo siete del mismo tratado; y que en su parte conducente dice que:

"para evitar cualquiera mala inteligencia con respecto a las cualidades que respectivamente constituyan un buque británico o mexicano, se estipula por el presente, que todos los buques construídos en los dominios de su majestad británica, o que hayan sido apresados al enemigo por los buques de guerra de su majestad británica, o por súbditos de su referida majestad provistas de patente de corso de los lores comisionados del almirantazgo, y condenados conforme a las reglas establecidas en uno de los tribunales de presa de su majestad como buena presa, o que hayan sido condenados en un tribunal competente por la infracción a las leyes sancionadas para impedir el comercio de esclavos, y que pertenezca y esté navegando y registrado, según las leyes de la Gran Bretaña, será considerado como buque británico; y que todos los buques construídos en el territorio de México, o apresados al enemigo por los buques mexicanos, y condenados en los mismos términos que sean de la pertenencia de algún ciudadano o ciudadanos de dicha nación, y cuyo capitán y tres cuartas partes de la tripulación sean ciudadanos mexicanos, excepto en los casos en que las leyes provean otra cosa por circunstancias extremas serán considerados como buques mexicanos". (30) &

& Se estipula además, que todo buque hábil para traficar según los requisitos arriba expresados, y las prevenciones que se hacen en este tratado se hallará provisto de un registro, pasaporte o carta de seguridad, firmado por la persona debidamente autorizada para expedirla conforme a las leyes de los respectivos países (cuya forma se comunicará), certificando el nombre, la ocupación y residencia del propietario o propietarios en los dominios de su majestad británica o en los territorios de México cada uno, en su caso, y que él o ellos, es o son, el solo propietario o propietarios, en la proporción que haya de especificarse, junto con el nombre, cargamento y demás circunstancias del buque con respecto al tamaño, medida y otras particularidades que constituyen el carácter nacional del buque, como puede suceder.

c) Tratado de Amistad, Navegación y Comercio con S. M. el Rey de Dinamarca del 19 de julio de 1827.

El artículo 4o. de este tratado internacional señala que "no serán impuestos otros ni más altos derechos por razón de toneladas, faro, puerto, cuarentena, práctico o salvamento, en caso de avería o naufragio u otros derechos semejantes, generales o locales a los buques de cada una de las partes contratantes en el territorio de la otra, que los que actualmente pagan o en lo sucesivo pagaren en los mismos los buques nacionales". (31)

31.—Ibidem, p. 191.

El artículo 6o. establece que: "así los buques mexicanos como sus cargamentos, no pagarán a su paso por el Sund y el Belts otros ni más altos derechos que los que se pagan o en adelante se pagaren por la nacion más favorecida". (32)

El artículo 7o. dice que "las dos partes contratantes han acordado que reciprocamente serán considerados y tratados como buques mexicanos y dinamarqueses todos los que fueren reconocidos como tales, en los Estados y dominios a que respectivamente pertenezcan según las leyes existentes, o que en adelante se promulgaren". (33).

d) Tratado de Amistad, Navegación y Comercio entre la República Mexicana y las Ciudades Libres y Anseáticas de Lubeek, Bremen y Hamburgo, firmado en Londres el 7 de abril de 1832.

El artículo III expone que "En consideración á la limitada extensión de los territorios de las Repúblicas de Lubeek, Bremen y Hamburgo, y de la íntima unión de comercio y navegación existente entre estas Repúblicas, se ha extipulado y convenido, que todo buque con pabellón de una de estas Repúblicas, y que se reconozca pertenecer exclusivamente á uno ó a varios ciudadanos súbditos de la una o de la otra, será tenido y considerado para los objetos de esta comisión, como buque perteneciente á Lubeek, Bremen o Hamburgo; y recíprocamente todo buque con bandera mexicana, y que pertenezca exclusivamente a uno o a varios ciudadanos mexicanos o súbditos de México, y cuyo capitán sea también mexicano o súbdito de México, será tenido y considerado para todos los objetos de esta convención como buque mexicano; y se conviene además, que todo buque mexicano que vaya directamente con su cargamento a los puertos de Lubeek, Bremen o Hamburgo (de cualquiera país que proceda) o sucesivamente, será considerado para estos mismos objetos bajo el pié de un buque Ansiático que navegue con su cargamento entre estos puertos". (34)

A su vez, el artículo IV estipula que "todo buque hábil para navegar según las condiciones en el artículo precedente, deberá estar provisto de un registro, pasaporte o carta de seguridad firmada por la persona debidamente autorizada al efecto (cuya forma se comunicará mutuamente por las partes contratantes), la cual se especificará, según las leyes de cada país, el nombre, la ocupación y residencia del propietario del cargamento, las dimensiones y todas las otras circunstancias que comprueben la nacionalidad del buque". (35)

El artículo VI dice que "los derechos de toneladas, de faro, de puerto, práctico, salvamento y otros cargos locales, serán en todos los puertos

32.—Ibidem, p. 192.
33.—Ibidem, p. 192.
34.—Dublán y Lozano, Ob. Cit., Tomo IV, p. 228.
35.—Ibidem. p. 228

de Lubeek, Bremen y Hamburgo, para los buques mexicanos, exactamente los mismos que se paguen en los mismos puertos por los buques de la nación más favorecida; y del mismo modo, dichos derechos serán en todos los puertos de México para los buques de Lubeek, Bremen y Hamburgo, absolutamente los mismos que los pagados en dichos puertos por la nación más favorecida". (36)

e) Tratado Internacional entre México y Perú, firmado en Lima el 16 de noviembre de 1832.

El artículo 10 establece que "Serán considerados buques mexicanos o peruanos respectivamente, todos aquellos de cualquiera construcción que sean, que de buena fé pertenezcan a los naturales de una o de otra República a que respectivamente pertenecen, son reconocidos como nacionales, según las leyes y reglamentos existentes, o que en adelante se promulgen; de las que se hará oportuna comunicación de la una a la otra parte". (37)

f) Tratado de Amistad, Navegación y Comercio entre la República Mexicana y S.M. el emperador de Austria, firmado en Londres el 30 de julio de 1842.

El artículo 4o. dice que "Los buques mexicanos que entren o salgan de los puertos de S.M. el emperador de Austria y los buques austriacos que entren o salgan de los puertos de la República Mexicana, no pagarán por la importación o exportación de ninguna mercancía o artículo de comercio, cualquiera que sea, otros ni más altos derechos, de cualquier clase que sea, que los que actualmente pagan o hayan de pagar en lo sucesivo los buques de la nación más favorecida.

Toda mercancía que pueda importarse legalmente en buques de la nación más favorecida, en los puertos de ambas partes contratantes, o exportarse de ellos, podrá igual y recíprocamente importarse o exportarse en buques mexicanos o austriacos, cualquiera que sea su destino o el lugar de donde salgan". (38)

Artículo 6o.—"Serán considerados y tratados recíprocamente como buques mexicanos o austriacos, todos aquellos reconocidos como tales en las posesiones o Estados a quien pertenece respectivamente, en virtud de las leyes y reglamentos actualmente en vigor, o que se promulguen en lo sucesivo, de las cuales leyes y reglamentos, la una de las partes dará comunicación a la otra a su debido tiempo, en la inteligencia de que los comandantes de dichos buques habrán de probar siempre su nacionalidad por carta de mar, extendidas en la forma acostumbrada, y revestidas de la firma de las autoridades competentes del país a que pertenezcan dichos buques". (39)

36.—Ibidem, p. 228.
37.—Dublán y Lozano, Ob. Cit. Tomo II, p. 633
38.—Dublán y Lozano, Ob. Cit. Tomo IV, p. 670
39.—Ibidem. p. 671

g) Tratado de Amistad, Navegación y Comercio, celebrado entre el Rey de Prusia y diferentes Estados soberanos Alemanes, firmado en México el 10 de julio de 1855.

El artículo cuarto de este tratado establece que: "los buques de los estados alemanes contratantes no pagarán en los puertos de México, por la importación o exportación de cualesquiera mercancía, diversos o más crecidos derechos que los que éstas mismas mercancías paguen o pagaren en lo sucesivo en los respectivos países cuando son o sean importadas por buques nacionales; y los productos y mercancías de origen mexicano importados en los estados alemanes contratantes en buques que no sean mexicanos; suponenido su importación permitida según las leyes vigentes, serán considerados y tratados como buques mexicanos....." (40)

h) Tratado de Amistad, Navegación y Comercio entre la República Mexicana y S.M. el Rey de los belgas del 20 de julio 1861.

Artículo VIII.—"Serán considerados como buques mexicanos en Bélgica; y como buques belgas en México, todos los buques que navegaren bajo las banderas respectivas y que llevaren las cartas de mar y documentos exigidos por las leyes de cada uno de los Estados, para la justificación de la nacionalidad de los buques de comercio". (41)

i) Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre los Estados Unidos Mexicanos y S.M. el Rey de Italia del 14 de diciembre de 1870.

El artículo IV señala que "Serán considerados recíprocamente como buques mexicanos o italianos, los que sean reconocidos como tales en sus respectivos países, conforme a las leyes y reglamentos vigentes y que naveguen bajo la bandera respectiva, llevando los documentos que prescriba la legislación del Estado á que pertenezcan, para justificar su nacionalidad y calidad de buques mercantes". (42)

Artículo VII.—"Todos los objetos de comercio, ya sean productos naturales o industriales de alguno de los Estados contratantes, o ya sean productos de cualquier otro país, cuya importación en buques de otros países se permita por las leyes en los puertos del uno o del otro Estado contratante, podrán ser igual y recíprocamente importados en buques mexicanos o italianos, sin pagar otros ni más altos derechos que los que actualmente pagan o pagaren en adelante los buques de la nación más favorecida". (43)

40.—Dublán y Lozano, Ob. Cit. Tomo VIII, p. 22
41.—Dublán y Lozano, Ob. Cit. Tomo IX, p. 447
42.—Dublán y Lozano, Ob. Cit. Tomo XII, p. 618
43.—Ibidem. p. 618

j) Tratado de Amistad, Comercio y Navegación con Suecia y Noruega, firmado en México el 29 de julio de 1885.

Artículo 6.—"Cada una de las altas partes considerará y tratará como buques de la otra a los que navegaren bajo la bandera de ésta y llevaren las patentes y documentos prescritos por la legislación de la misma para justificar la nacionalidad del buque". (44)

k) Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de Bélgica, firmado el 7 de junio de 1895.

Artículo VI.—"Serán considerados como mexicanos en Bélgica y como belgas en México, los barcos que naveguen bajo los pabellones respectivos y sean portadores de los papeles de á bordo, así como los documentos exigidos por las leyes de cada uno de los Estados para justificar la nacionalidad de los barcos mercantes". (45)

Artículo VII.—"Los barcos mexicanos que vayan a los puertos de Bélgica y los barcos belgas que vengan a los puertos de México, con cargamento o en lastre, no pagarán otros ni más altos derechos de tonelaje, puerto, faro, practicaje, cuarentena, u otros que afecten el casco del barco, que aquellos a que estén o estuvieren sujetos los barcos de la nación más favorecida". (46)

Artículo VIII.—"Las disposiciones del presente tratado no son aplicables a la navegación costera ó de cabotaje, cuyo régimen queda sometido a las leyes respectivas de los Estados contratantes. Sin embargo, las embarcaciones mexicanas en Bélgica y las embarcaciones belgas en México, podrán descargar una parte de su cargamento en el puerto de primer arribo". (47)

l) Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre los Estados Unidos Mexicanos y el imperio de China, firmado en Washington el 14 de diciembre de 1899.

Este documento hace referencia a la nacionalidad de los buques en el artículo 9 que dice que: "los buques de guerra de cada una de las partes contratantes serán admitidos en los puertos de la otra, en donde todos los de las demás naciones tuvieren permiso de entrar, y serán tratados como los de la nación más favorecida.

Tendrán entera libertad para comprar provisiones, carbón y los artículos necesarios para un viaje, así como para hacer aguada y todas las reparaciones necesarias.

44.—Dublán y Lozano, Ob. Cit. Tomo XVII, p. 631
45.—Dublán y Lozano, Ob. Cit. Tomo XXVI p. 208
46.—Ibidem. p. 208
47.—Ibidem. p. 208

Los buques de guerra estarán exentos de todo impuesto, tanto a su llegada como a su partida.

Los comandantes de buques mexicanos de guerra en China y las autoridades superiores locales se tratarán mutuamente sobre la base de igualdad". (48)

Para la finalidad que se persigue en este trabajo, estimo pertinente que con los documentos jurídicos que he citado, es posible tener una visión general de los antecedentes que de la nacionalidad de los buques se encuentran plasmados en una de las fuentes del derecho internacional, como son los tratados internacionales; resultaría por demás innecesario, seguir haciendo una transcripción de los artículos de tales documentos que hacen referencia a la nacionalidad de los buques, como una aplicación del concepto a las embarcaciones, generalmente aceptada.

48.—Dublán y Lozano. Ob. Cit., Tomo XXXII, p. 208

## CAPITULO II

## C O N C E P T O S

El siguiente capítulo a desarrollar, es el correspondiente a la definición de los conceptos de buque y de nacionalidad; mismos que se estudiarán en su acepción gramatical, doctrinal y legal.

### 2.1.—CONCEPTO GRAMATICAL DE BUQUE.—

Al utilizar el método gramatical para dar una definición de buque, es necesario recurrir a la etimología, los sinónimos, es decir, a la definición exclusivamente lingüística.

Etimológicamente, el vocablo "buque", "procede de la voz celta "buc", que significa dimensión o magnitud, criterio que coincide con el vulgar y que sigue el diccionario de la lengua, además de exigir la autonomía de impulsión". (1)

Consultando el diccionario jurídico de Izquierdo Muñoz Homero, dicho autor da una definición que dice que se entiende por buque "En general, cabida o capacidad de algo.—Casco de una embarcación.—Barco con cubierta y de tamaño, solidez y fuerza, adecuados para navegaciones de importancia". (2)

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, proporciona un concepto similar al anteriormente expresado y dice que buque es "Casco de la nave, barco con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza, es adecuado para navegaciones o empresas marítimas de importancia". (3)

1.—Ray Domingo, **Derecho de la Navegación**, Buenos Aires, 1964, p. 191
2.—Izquierdo Muñoz Homero, **Diccionario Jurídico**.—palabras de uso frecuente, Boletín del Instituto de Derecho Comparado—Universidad central de Ecuador, año VII, número 7, p. 88
3.—Diccionario de la Lengua Española, Real Academia Española, Edit. Espasa—Calpe, XVIII edición, Madrid 1956, p. 211

Al analizar cada una de estas definiciones, se observa que generalmente se alude al buque como una construcción de gran tamaño, cuyo destino es la navegación marítima.

Sin embargo, es obvio que una definición similar a las que se han expresado con anterioridad, es insuficiente para alcanzar los objetivos perseguidos en este trabajo; por lo tanto, una vez que se ha dado una definición gramatical del vocablo en estudio, es necesario recurrir a los conceptos que de buque proporciona la doctrina, así como la definición legal que del propio concepto se proporciona; cuestiones que son materia de estudio en los apartados siguientes.

## 2.2.—CONCEPTOS DOCTRINALES DE BUQUE.

Desde el punto de vista doctrinal, el pretender dar un concepto de buque entraña un problema bastante complejo.

Al respecto, José Domingo Ray señala que el término buque "es definido o caracterizado de diversas maneras, en función de propósitos distintos.

Así por ejemplo, cuando se pretende determinar que construcciones flotantes deben considerarse o no buque, se toma a este como condición de la aplicación de las normas referentes al derecho de la navegación, es decir, que se define al "buque" a fin de precisar cuando se aplican unas normas en vez de otras.

En cambio, cuando se afirma que el buque es un patrimonio afectación, no se trata de determinar que construcciones revisten o no este carácter, sino especificar que constituye un conjunto de cosas afectadas a un mismo fin". (4)

Por otra parte, la dificultad para dar una definición exacta de buque, surge del hecho de que existe una gran variedad de clases dentro de la misma y genérica denominación, ya sea por las diferencias de tonelaje o de destino, o porque unas definiciones atienden al derecho público y otras al derecho privado.

Se han intentado numerosas definiciones tendientes a precisar el concepto de buque o nave; "mientras la mayor parte de los autores italianos y franceses emplean preferentemente la palabra nave, es más común en las leyes iberoamericanas la primera denominación". (5)

Tomando en cuenta todas estas consideraciones, cabe ahora citar las diferentes denominaciones que de buque proponen diversos autores.

4.—Ray José Domingo, Ob. Cit. p. 187
5.—Enciclopedia Jurídica Omeba, edit. Bibliográfica Argentina, 1955, Tomo II, p. 418

a) Ulpiano.—en el derecho romano se comprendía dentro del concepto de nave a toda construcción flotante, cualesquiera fueran su forma o dimensiones, apta para el transporte en aguas marinas fluviales o lacustres. Así entonces, Ulpiano define a la nave diciendo que "Navem accipere debemus, sive marinam, sive fluviatelem, sive in aliquo stagno naviget, sive schedia sit". (6)

Ahora bien, es importante mencionar que en el código italiano de 1882 no existía una definición genérica de buque y se hacía referencia a la navegación en general, sin establecer restricciones.

"Abocados los tribunales al problema, surgen distintos criterios, dibujándose un panorama jurisprudencial totalmente divergente, reflejo del doctrinario". (7)

La doctrina se divide entonces en dos corrientes:

1.—Se pronunciaron por un criterio amplio, entre otros, Targa, Baldasserone, Bruschettine, Pipia, Spaciano, Brunetti, Crisafuli y Buscemí.

2.—Los que siguen un criterio restringido y que pueden subdividirse en dos grupos. Por una parte, los que distinguen según la clase de navegación que realiza la embarcación, y exigen que la construcción flotante por su estructura y armamento resulte capaz de emprender expediciones marítimas (teoría de Guidi), que tenga un tonelaje aceptable (teoría de Prinzivalli) o que esté provista de acta de nacionalidad (teoría de Berlingieri). Por la otra, aquellos que exigen que la embarcación tenga autonomía de propulsión (teoría de Bisaldi y Manara).

Entre los autores que siguen un criterio amplio para definir al buque, se pueden citar los siguientes:

b) Bruschettini.— Al igual que Ulpiano, cuya definición ya he citado, Bruschettini propone un concepto genérico de buque al cual se refiere como "todo género de construcción apta para resistir el mar, destinada a la navegación o a flotar establemente dentro de algún brazo de agua, provista o no de fuerza motriz, sin consideración alguna a su respectiva entidad o dimensión". (8)

c) Scialoja.—Señala este autor que en el derecho italiano vigente es más amplio el concepto de buque porque no hay una definición limitativa y porque en el sistema del derecho de la navegación también está incluido el régimen de la navegación interna; además, porque no se ha establecido un mínimo de tonelaje como condición para aplicar el derecho naval.

6.—Ibidem. p. 418
7.—Ray José Domingo, Ob. Cit. p. 189
8.—Enciclopedia Jurídica Omeba, Tomo II, p. 419

Concluye Scialoja, afirmando que en sentido genérico, buque es "toda embarcación apta para trasladarse de un lugar a otro mediante cualquier medio de propulsión o tracción y destinada normalmente al servicio de la navegación (es decir directa o indirectamente al transporte de cosas o personas)". (9)

d) Von Gierke.—autor alemán, define al buque como "un medio de locomoción por agua, que viene a ser un cuerpo hueco de una dimensión no del todo insignificante". (10)

e) Melo.—por su parte, el doctor Melo dice que el buque es "toda construcción capaz de sostenerse en el agua susceptible de gobierno, de impulsión y de maniobra y dedicada a un comercio lucrativo". (11)

Independientemente de que con posterioridad daré mi propio concepto del vocablo en estudio, juzgo conveniente hacer mención de que en la definición anterior se advierte, a mi juicio, un error en cuanto que se establece un fin lucrativo para que una embarcación merezca el calificativo de buque. No creo que tal finalidad sea presupuesto indispensable para que una embarcación pueda ser considerada como buque, pues existen naves que no tienen precisamente esa finalidad lucrativa como son los buques de recreo, los buques de exploraciones científicas, etc., y que sin embargo no dejan de ser aceptados como tales.

f) Brunetti.—buque es "la embarcación destinada al transporte de personas y de mercancías, y que tiene aptitud para la navegación marítima y fluvial". (12)

Brunetti distingue entre naves propiamente dichas y naves menores, al expresar que "El concepto de nave, es fundamentalmente técnico, mientras que el de nave destinada a expediciones marítimas, es de por sí jurídico, y nos servirá más adelante para aclarar la distinción entre naves propiamente dichas y naves menores, que basada en la ley positiva, presupone, para éstas últimas, como ya adquirida, la noción técnica arriba señalada". (13)

Al enumerar los elementos que en opinión de Brunetti, concurren a formar el concepto de buque (nave en derecho italiano), el autor se refiere a las siguientes:

9.—Enciclopedia Jurídica Omeba, Tomo II, p. 419
10.—Martí Bague, Juan Antonio, **Algunas consideraciones sobre el concepto jurídico de buque**, Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad de Madrid, números 31 y 32 1968, vol. XII, p. 232. .
11.—Enciclopedia Jurídica Omeba, Tomo II, p. 419.
12.—Martí Bague, Juan Antonio, Ob. Cit. p.. 231
13.—Brunetti, Antonio, **Derecho Marítimo Privado**, Tomo I, Bosch Casa Editorial, p. 274

1o.—Debe tratarse de un cuerpo flotante que posea, rudimentariamente, el aspecto de una embarcación, y que de un modo permanente, esté destinada a sostenerse sobre el agua, sea marítima, fluvial o lacustre.

2o.—Debe tratarse de un casco provisto de capacidad y desplazamiento apropiado para trasladarse por una superficie líquida; la nave es una especie de vehículo, caracterizado por el camino que debe recorrer. "Por esto no son naves, las construcciones flotantes, que están fijas o cuando menos destinadas a permanecer fijas en determinada localidad, aun cuando fuesen susceptiles de ser trasladados de un lugar a otro, como son las boyas o balizas, los viveros para la conservación del pescado, los barcos flotantes, los diques de reparación, los pontones puentes y los pontones para elevadores mecánicos no provistos de propia fuerza motriz, etc.". (14)

3o.—No es esencial para el concepto de nave, la capacidad de moverse por fuerza propia; basta la posibilidad de libre movimiento con medios propios o ajenos. Correlativamente no influye la disminucion ni el tonelaje; el concepto técnico de nave se aplica con igualdad de expresión, se trate de una barca, de una barcaza, de un motoscaff o de un trasatlántico, ya que el tonelaje si tiene influencia (como mejor se verá más adelante), bajo cualquier repercusión en el terreno de la ordenación administrativa o aun privada, no tiene absolutamente ninguna en la precisión del concepto técnico-jurídico antes indicado y para diferenciarla de los otros muebles que posean la misma naturaleza de flotantes.

4o.—La capacidad de locomoción, debe hallar su complemento en la aptitud para transportar personas y cosas. Es un elemento esencial, que ha sido ya puesto de relieve más arriba, al aludir a la insuficiencia del de la flotabilidad.

Estima Brunetti que es esencial que para que una embarcación sea considerada como buque, es necesario el destino al transporte comercial, o lo que es lo mismo, a una especulación empresaria; "No se puede decir que en nuestra legislación la nave esté sometida a las normas del derecho comercial sólo porque esté destinada a una especulación comercial. El requisito del destino, en rigor, no es esencial. Basta que estructuralmente la nave corresponda al concepto más arriba indicado. Todo cuanto sirve para calificar el objeto, se conecta con los contratos jurídicos que surgen o nacen con ocasión de la navegación, pero no es indispensable para clasificar la nave entre las cosas del Derecho comercial, resultando claramente del título del libro II "Del comercio marítimo y de la navegación" que ésta es considerada tal, independientemente de la especulación de que puede ser objeto". (15)

14.—Ibidem. p. 275
15.—Ibidem. p. 278

Otras legislaciones sin embargo, como la germánica (código de comercio de 1897), siguen un sistema que se puede llamar subjetivo, ocupándose solamente de las naves destinadas al tráfico marítimo, dejando así, fuera de la diciplina jurídica del código, una notable cantidad de construcciones destinadas a otras funciones (naves de la marina de guerra, postales, para servicios aduaneros, para transportes del Estado, para el aprendizaje marítimo, para deportes, etc.).

Así pues, al referirse Brunetti a la distinción que hace el código de comercio entre naves propiamente dichas y naves menores, dice que las primeras son aquellas "construcciones aptas para resistir el mar, destinadas a la navegación marítima, o promiscua, dotadas de acto de nacionalidad y del rol de tripulación". (16) Mientras que las naves menores son las de proporción más modesta, que normalmente no surcan el mar, pero están destinadas a navegar sobre una determinada superficie de agua, son estas dotadas de acto de nacionalidad y de rol de tripulación". (17)

g) Hugo Charmy.—Charmy estima conveniente establecer ciertas bases para dar una definición amplia del concepto de buque; y expresa que "Entendemos por nuestra parte, que para dar una definición amplia de buque, deben tenerse en cuenta las siguientes circunstancias:

1.—Se trata de construcciones del hombre, los materiales que se emplean para ello no interesan a la definición y son susceptibles de variar con el tiempo. Así como de la madera y el hierro se ha pasado a las estructuras de acero, el progreso aunado de la ciencia y la industria puede reemplazarlo en el futuro por otros distintos.

2) Por su forma, estructura y peso, es una construcción capaz de sostenerse a flote en la superficie del agua.

3) Consta de una estructura, que constituye la principal, y de una serie de accesorios que la completan y que están unidos a ella en forma artificial pero conexa, integrando un todo destinado a una finalidad común: la navegación.

4) Para que dicha finalidad pueda realizarse, es decir, para que el buque esté en condiciones de trasladarse por la superficie del agua sobre la que flota, se requieren dos elementos técnicos: medios de impulsión o tracción y medios de control o manejo.

En cuanto a los primeros, se acostumbra considerar separadamente la navegación a vela, como impulsada por el viento, y la navegación por medios mecánicos (motores de cualquier tipo). De todas maneras, aún en el primer caso, para convertir la fuerza del viento en fuerza traslativa, se

16.—Brunetti Antonio, Ob. Cit. p. 281
17.—Ibidem. p. 282

requiere el concurso mecánico por la presencia de aparejos destinados a tal fin.

5) Entendemos que una definición genérica no debe tener en cuenta al tráfico a que se destina la embarcación: marítimo o fluvial, ni limitarse por la exigencia de un mínimo de tonelaje.

6) Sentado el principio de que la finalidad de estas construcciones es la navegación, vale decir, el transporte por agua de personas o cosas, es inadecuado imponer al mismo un fin lucrativo que no existe en todos los casos, por ejemplo los buques de placer". (18)

Del análisis hecho con anterioridad, el doctor Hugo Charmy concluye que la definición de buque dada por Ulpiano, es actual y acertada por lo genérica, y al dar su propia definición del concepto, dice que "buque es toda construcción apta para mantenerse a flote en el agua y dotada de medios de propulsión y dirección, constituida por una estructura principal y diversos accesorios unidos a ella en forma artificial, pero conexa, que forman un todo destinado a una finalidad común: la navegación, vale decir, el transporte de cosas o de personas a través de los mares y de los ríos y lagos navegables". (19)

Por lo que se refiere a la segunda corriente, que sigue un criterio restringido para definir al buque, esta se subdivide a su vez en dos grupos:

1.—Los que distinguen según la clase de navegación que realiza la embarcación.

Al respecto, observa Gidel "que es bastante difícil dar una definición satisfactoria del buque. Su noción jurídica fluctúa entre un concepto muy amplio y otro restringido, subordinado al elemento acuático en que el buque actúa". (20)

Aparece entonces el primer elemento de diferenciación entre el buque de mar como categoría distinta del buque fluvial.

En efecto algunos autores señalan como elemento decisivo para aplicar a una embarcación el concepto de buque, el que esta se dedique habitualmente a la navegación marítima, entre otros se puede citar a Bonnecase, Danjon y Guidi etc.; resulta entonces conveniente hacer referencia a aquellos autores que siguen un criterio restringido para conceptuar al buque y que toman en cuenta el tipo de navegación que el buque realiza; entre dichos autores se pueden nombrar los siguientes:

18.—Enciclopedia Jurídica Omeba, Tomo II, p. 419
19.—Ibidem. p. 419
20.—Fariña Francisco, **Derecho Comercial Marítimo**, Tomo I, Bosch casa editorial, segunda edición, 1955, p. 77.

h) Francisco Fariña.—al dar su definición de buque, Fariña condiciona la aplicación del concepto al hecho de que la embarcación se destine al tráfico marítimo, pues dice que "buque es cualquier embarcación empleada en el transporte de mercancías por mar". (21)

i) Guidi.—a criterio de Guidi, "nave a los efectos del derecho marítimo, es sólo aquella construcción que cumple actividades de navegación; para lo cual no basta la capacidad y el destino para transportar sobre las aguas un cargamento (lo cual puede efectuar también una barca de vela o una barcaza rústica), sino que se precisa la organización del viaje o de la expedición, o sea el armamento, el capitán, la tripulación, las prácticas administrativas a la salida y a la arribada". (22)

Para Guidi entonces, es insuficiente el concepto propuesto por Brunetti, según palabras proias de este último, porque a su modo de ver, las llamadas naves menores, serían consideradas tales según criterio del código civil, no según el del comercio, perteneciendo a este únicamente las construcciones aptas para las expediciones marítimas.

j) Raúl Cervantes Ahumada.—el doctor Cervantes Ahumada expresa que el calificativo de "buque" hace necesario que se produzcan dos extremos, a saber:

1o.—que la embarcación sea técnicamente apta para la navegación en mar abierto.

2o.—que esté destinada al tráfico marítimo.

Tomando en cuenta estos factores, Cervantes Ahumada define al buque como "todo instrumento o aparato apto para la navegación en mar abierto y legalmente destinado al tráfico marítimo". (23)

Es necesario ahora referirse a aquella corriente doctrinaria que exige que la embarcación tenga un tonelaje aceptable para merecer la categoría de buque.

k) Prinzivalli.—En general, la doctrina no atiende al tamaño de la embarcación para calificarla como buque, a excepción de la legislación belga, que exige un mínimo de tonelaje. En efecto, ni el código de comercio italiano, ni el de la marina mercantil, dan la definición de nave en su aspecto jurídico; se hallan elementos para una distinción entre naves menores y naves propiamente dichas (Art. 490 del código de comercio italiano), lo mismo en relación al tonelaje (Art. 897 código de comercio), pero de ello no puede deducirse un criterio regulador para una definición; no obstante, es el lineamiento que sigue Prinzivalli.

21.—Fariña Francisco, Ob. Cit. p. 88
22.—Brunetti Antonio, Ob. Cit. p. 272
23.—Cervantes Ahumada Raúl, **Derecho Marítimo**, edit, Herrero, S. A., primera edición 1970, p. 214

Por otra parte, tampoco se toma en cuenta el hecho de que el buque tenga autonomía de propulsion, para que sea aceptado como tal, aunque algunos estudiosos (Bisaldi, Manara, etc.), exigen la concurrencia de este requisito para que una embarcación se repute como buque.

Sobre este punto Brunetti expresa: "la investigación resulta interesante respecto de la llamada pirodraga (no se confunde con los remolcadores que tienen las características de una nave), que la Corte de Apelación de Lucca, en una célebre decisión (29 diciembre 1903, Dir maritt., pág. 401), dispone que debe considerarse como una máquina destinada exclusivamente a la excavación y limpieza de los canales y de los puertos. Nosotros creemos que ha de distinguirse entre la draga, pura y simple, máquina flotante, y la draga, máquina flotante provista de fuerza motriz. En este segundo caso, por la posibilidad de traslado, la máquina asume las características fundamentales de la nave". (24)

Otra de las corrientes que sigue un criterio restringido para definir al buque, es aquella que exige el requisito de que el buque debe estar estar provisto de acta de nacionalidad, dicho criterio es seguido por Berlingieri, ya que propende a excluir del concepto de "nave" a las embarcaciones menores no provistas de acto de nacionalidad, alegando que "la distinción resalta claramente de los artículos 39, 149, 410, 413, 414 del Cód. mar. mer. y del Regl. maritt. por los cuales los botes, las barcas y las pequeñas embarcaciones dedicadas a la pesca limitada, no pueden identificarse con las naves propiamente dichas, no obstante todas las incoherencias y las imprecisiones del Cód. com.". (25)

En realidad, estimo exagerado condicionar la categoría de buque al hecho de que una embarcación esté o no provista de acto de nacionalidad; pues éste tiene por objeto la identificación de la nave y tiende a impedir que las relaciones de derecho público y privado que en torno a ella se forman, se vean envueltas en incertidumbres y dificultades en su regulación, pero tal circunstancia es insuficiente para incluir o excluir, según sea el caso, una embarcación dentro del concepto de buque. (nave en el derecho italiano).

Además, como acertadamente expresa Brunetti, respecto de lo afirmado por Berlingieri, "Esta observación, que es indudablemente de gran importancia de jure condendo, no tiene en cuenta que en nuestro sistema, el concepto técnico jurídico de la nave, procede no tanto de las expresiones usadas por el legislador en materia administrativa, usadas aquí y allá en el Código y en los Regl. marítimos, cuanto de los principios generales del derecho, mientras que la diferenciación de trato, especialmente

24.—Brunetti Antonio, Ob. Cit. Tomo I, p. 275-276
25.—Brunetti Antonio, Ob. Cit. Tomo I, p. 276

en el campo del derecho administrativo, entre naves de mayor o menor tonelaje, queda justificada por la mayor o menor extensión de la navegación a la cual están destinadas, presuponiéndose siempre, para entre ambas, la categoría, la estructura de la nave". (26)

## 2. 3.—CONCEPTO LEGAL DE BUQUE.

Acorde con el orden establecido, corresponde ahora estudiar el concepto legal de buque. En este aspecto considero pertinente referirme a las opiniones emitidas por el doctor Juan Antonio Martí Bagué, que señala que "un buque es una cosa material, pero junto a esto es algo más, es también, por así decirlo, una cosa jurídica". (27)

"El buque, por sí mismo, representa un conjunto de derechos y obligaciones, tiene un nombre, está inscrito en un registro, etc., es decir, constituye una individualidad distinta de cada una de las piezas que le componen y de todos los materiales que han entrado en su construcción". (28)

Según señala el propio doctor Martí Bagué; Estasén ha comparado al buque con el hombre, como ser capaz de derechos y obligaciones, en el terreno de lo jurídico.

"Así como la ley ha creado derechos para el hombre, decía Estasén, extendiendo la vida moral y la acción jurídica más allá de su vida material —y esto en los dos sentidos, antes de nacer y después de muerto—, así sucede también con los buques, los cuales son objeto de derechos y obligaciones antes de colocarse la quilla en el astillero, y continúan las consecuencias jurídicas a que dan lugar mucho tiempo después de haber desaparecido de la superficie de las olas". (29)

Afirma el doctor Martí Bagué, "no muere el buque a pesar de haber encallado en la playa y quedar inservible; no muere a pesar de que choque contra una roca y se abran tremendas vías de agua que le hagan zozobrar; no muere cuando lo destruye la explosión de una caldera o un incendio ....."
El buque sólo muere decía Estasén, después de haber pagado todas sus deudas y cumplido todas sus obligaciones". (30)

Por su parte Gidel sostiene que el buque es "una colectividad organizada bajo la jefatura del capitán y regida por la ley del pabellón que

26.—Ibídem. p. 276
27.—Martí Bagué, Juan Antonio, **Algunas consideraciones sobre el concepto Jurídico de buque**, Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad de Madrid, vol. XII, números 31 y 32, 1968, p. 229
28.—Ibídem. p. 229
29.—Ibídem. p. 229-230
30.—Ibídem. p. 230

enarbola. Después de caracterizarlo así, afirma que puede asimilarse a una persona con la condición de que no sea más que una simple comparación, ya que en caso contrario se incurriría en el mismo error de quienes lo han equiparado al territorio, en el concepto de uno de los elementos tradicionales del Estado". (31)

Por lo que se refiere a la consideración del buque como parte del territorio del Estado, este es un aspecto que será motivo de estudio en otro apartado; por lo que, por el momento, no haré comentario alguno en lo que a este punto se refiere.

En cuanto a la cuestión que se venía tratando, es importante mencionar que este mismo aspecto del buque —su personalidad jurídica— se reconoció en el Congreso de Génova en 1892. "En este Congreso Internacional se habló exageradamente de la "personalidad jurídica del buque" de un modo expreso, queriendo significar con la expresión personalidad jurídica, la aptitud legal para intervenir en negocios jurídicos". (32)

En este sentido, es obvio que un buque no es una persona, sino una cosa material; no obstante que el doctor Martí Bagué se refiere a él como una "cosa jurídica", resulta exagerada la tendencia de hablar de una personalidad jurídica del buque.

Es cierto que los buques se hallan inscritos en un registro, que se habla de una nacionalidad del mismo y de sus derechos y obligaciones, atributos que se consideran propios de las personas, aún así, a pesar de todas las circunstancias especialísimas arriba anotadas, el buque debe ser considerado como una cosa, un objeto material, o como dice Romero del Prado, "una entidad patrimonial en la cual se encarnan las relaciones jurídico-patrimoniales de quienes lo tienen en su patrimonio". (33)

En todo caso, tomando en cuenta lo anteriormente dicho,, sería más correcto referirse al buque no como un sujeto, sino como un objeto de derecho.

Ahora bien, una vez que ya ha quedado establecido que la pretendida personalidad del buque, es una mera comparación, resultado de sus características tan peculiares, citadas ya con anterioridad; es conveniente hacer referencia a algunas de las definiciones legales que de buque establecen las legislaciones de Estados diversos.

Inglaterra.—buque es "toda embarcación utilizada para la navegación y que no sea movida por remos". (34)

32.—Martí Bagué, Juan Antonio, Ob. Cit. p. 230

33.—Romero del Prado Víctor N., **Derecho Internacional Privado**, edit. Assandri, Córdoba 1961, Tomo III, p. 215

34.—Fariña Francisco, Ob. Cit. p. 77

31.—Ray José Domingo, Ob. Cit. p. 187

La legislación inglesa no establece como presupuesto el destino a la navegación marítima, para que una embarcación sea considerada como buque.

Holanda.—"todas las embarcaciones cualquiera que sea su clase y especie; por buques hay que entender todas las empleadas en la navegación por mar o destinadas a la misma". (35)

Bélgica.—La legislación belga, en la ley del 10 de febrero de 1908, exige un mínimo de tonelaje como requisito para otorgar a una embarcación la categoría de buque, al que define como "todas las embarcaciones de veinticinco toneladas o más, que realizan o están destinadas a realizar habitualmente en la mar el transporte de personas y cosas, la pesca, el remolque o cualquier otro acto lucrativo de navegación". (36)

La definición anterior restringe en demasía el concepto en estudio, lo que ocasiona que del mismo se vean excluidas numerosas embarcaciones que a mi juicio, deben tener la calificación de buque. Además de establecer un mínimo de tonelaje, establece también la limitación de la navegación marítima y el que la misma persiga un fin lucrativo. Acorde con los lineamientos de la legislación belga, quedarían fuera del concepto de buque los que se dedican a la navegación fluvial y los que no tienen una finalidad lucrativa (los buques escuela, los de recreo, etc.), que son embarcaciones que no deben quedar excluidas de la categoría de buque.

Japón.—"buque en el sentido de este código, significa la embarcación empleada en la navegación marítima a fin de realizar actos de comercio". (37)

Alemania.—el código de comercio alemán "considera al buque en relación fundamental con un servicio de comercio, en su sentido más amplio, como transporte, remolque, salvamento y recuperación, la pesca de altura, practicaje remunerado, dragaje, barcos-faros. Excluye del concepto los buques-escuela, los dedicados a investigaciones científicas o misiones análogas, los buques públicos no destinados a operaciones comerciales, los dedicados a extinción de incendios, servicios de policía, etc.

La condición esencial del buque mercante es el destino habitual y actual a la navegación marítima, con independencia del destino dado al buque anteriormente o cuando fue construido y de que esté inscrito en el registro marítimo o en el fluvial". (38)

35.—Ibidem. p. 77
36.—Fariña Francisco, Ob. Cit. p. 78
37.—Ibidem. p. 78
38.—Ibidem. p. 78

Se observa en las definiciones anteriores que la dificultad para dar un concepto satisfactorio de buque, surge al tratar de precisar la extensión que debe darse a ese término. En general, las legislaciones de los diversos países, entre otros los ya mencionados, no suministran una definición satisfactoria de tal concepto, pues cada una de ellas sigue un criterio diferente para definirlo (mínimo de tonelaje, navegación marítima, finalidad lucrativa, etc.), no tomando en cuenta que en los espacios marítimos hay muchas embarcaciones de muy distinta naturaleza.

Casi todas las legislaciones, al definir al buque, coinciden en afirmar como condición primordial la navegación marítima; por lo que respecta a nuestro derecho positivo, la ley no proporciona un concepto legal de buque, pero determina que se "aplicarán a los navíos las reglas relativas a los bienes muebles". (39)

El hecho de que la ley antes mencionada, establezca que los navíos están sujetos a las reglas aplicables a los bienes muebles, induce a hacer referencia al señalamiento que hace el doctor Martí Bagué, en relación a la conceptuación del buque como una "cosa jurídica"; de tal afirmación, se deriva una cuestión bastante interesante, relativa a la ubicación del buque dentro de algunos de los grupos en que se dividen los bienes, es decir, que es de gran importancia establecer si un buque queda comprendido dentro de los bienes muebles, o por el contrario, se trata de un bien inmueble.

Al llegar a este punto, se hace necesaria la referencia a la definición que de buque proporciona el doctor Cervantes Ahumada, que dice que es "un bien mueble, compuesto de elementos diversos (casco, máquinas, anclas, velas en su casco, etc.), que en su conjunto constituye un aparato apto para navegar en el mar, y que está destinado a la navegación". (40)

Generalmente, el buque es ubicado por las diferentes legislaciones y los diversos tratadistas, dentro de la categoría de los bienes muebles; sin embargo, resulta totalmente erróneo clasificar de una manera tajante a los buques como bienes pertenecientes al grupo de los muebles, pues estos, no pueden ser considerados estrictamente como cosas muebles o inmuebles; toda vez que como más adelante se verá, las normas jurídicas que regulan las relaciones jurídicas derivadas de los diversos actos realizados en torno al buque, son, en unas ocasiones, las aplicables a las cosas muebles, o las que rigen a los inmuebles en otras.

"En el derecho romano y bajo el testimonio de Pablo, los buques estaban considerados como muebles (Digesto, XLIII, 24 quod vi aut. dam). Igualmente lo fue en la mayoría de las antiguas costumbres marítimas de Europa.

39.—Cervantes Ahumada Raúl, Ob. Cit. p. 757 (artículo 106 de la ley de Navegación y Comercio Marítimo del 10 de enero de 1963.
40.—Cervantes Ahumada, Raúl, Ob. Cit. p. 213

Sin embargo, en algunos países, el derecho consuetudinario trataba, desde ciertos puntos de vista, los buques como inmuebles, al menos cuando pasaban de cierta importancia; así en Holanda, Bretaña, Burdeos y Provenza, se reconocía a los acreedores los mismos derechos sobre los buques que sobre los inmuebles.

Pero un edicto de ocho de octubre de 1666 condenó estas costumbres locales como abusivas, y la ordenanza de marina de 1681 declaró de una manera absoluta que, "todo buque y cualquier otra embarcación de mar son reputables muebles (LII, T. 10, Art. 1o.)". (41)

En efecto, los buques son cuerpos que pueden transportarse de un lugar a otro, y por lo mismo, están regidos por las reglas que en general gobiernan todos los bienes muebles.

De todos modos, no hay que olvidar que los buques son bienes muebles de un género particularísimo; pues "ya sea en razón de la masa enorme y del valor considerable que comunmente tienen, bien sea en razón de la especie de personalidad de que gozan, están sometidos a ciertas normas que se acercan de aquellas por que se rigen los inmuebles, y aún a normas que no se aplican a ninguna otra especie de bienes". (42)

Entonces, si se quiere determinar la naturaleza de un buque, se puede decir que en general, este tiene la categoría de un bien mueble, pero este principio se ve atenuado por las características tan peculiares del mismo buque, lo que hace que en algunas ocasiones, haya excepciones, y sean entonces las normas reguladoras de las cosas inmuebles, las aplicables. Más aún, hay ciertos aspectos en las relaciones jurídicas originadas en torno al buque, que no se rigen por las reglas que regulan los inmuebles, ni por aquellas que reglamentan los muebles; sino por normas jurídicas propias de la naturaleza sui generis que caracteriza al buque.

Así por ejemplo, la propiedad de los buques no se adquiere instantáneamente, por el sólo hecho de la posesión, como puede adquirirse la de los otros muebles corporales. Dicha propiedad se adquiere por una posesión prolongada, es decir por usucapión; como la de los inmuebles, pero la prescripción adquisitiva de los buques, no es la misma que la de los inmuebles.

Los cambios de propietario de los buques no son oponibles a terceros por sí mismos, como la de los demás muebles corporales, sino que al igual que ocurre en los inmuebles, deben ser publicadas.

Todos los acreedores indistintamente tienen un derecho de persecución sobre los buques de sus deudores, es decir, que su derecho de préstamo sobrevive a la enajenación de los buques y puede ser ejercido contra

41.—Danjon Daniel, **Tratado de Derecho Marítimo**, Tomo I, Instituto editorial Reus, 1a edición 1931, p. 108
42.—Ibidem. p. 109

terceros adquirentes. Esta noción no existe para los muebles ordinarios, que no son susceptibles de persecución, y, para los inmuebles, no está ni con mucho tan desarrollada, pues los inmuebles no pueden ser perseguidos más que por los acreedores privilegiados o hipotecarios, en tanto que los buques pueden serlo hasta por los acreedores quirografarios. Pero el derecho de persecución de los acreedores quirografarios y privilegiados se purga mucho más facilmente sobre los buques que sobre los inmuebles, estando expuestos a desaparecer rápidamente por una causa de extinción especial.

Los buques de determinado tonelaje son susceptibles de hipoteca, como los inmuebles, mientras que los muebles ordinarios no lo son jamás; pero los buques no son susceptibles más que de hipotecas convencionales, y no pueden estar afectos, como los inmuebles, a hipotecas legales o a hipotecas judiciales.

El embargo de los buques no tiene lugar en la misma forma que el embargo de los muebles ordinarios.

Desde el punto de vista del derecho internacional privado, la cuestión de saber que ley debe aplicarse a los buques extranjeros que se encuentren en los puertos de determinado país, no se presenta bajo el mismo aspecto que la de saber que ley gobierna los muebles ordinarios que pertenezcan a extranjeros que residan en el territorio de un país; mientras se inclinan a aplicar a los muebles ordinarios, en la mayoría de los casos, la del país en que se encuentran, se tiende por el contrario, a aplicar a los buques la ley de su pabellón, como se aplica a las personas el estatuto personal de su nación.

## 2.4.—CONCEPTO QUE SE PROPONE.—

Como ya se había indicado anteriormente, el pretender dar un concepto satisfactorio de buque, entraña un problema que ofrece múltiples dificultades.

Tomando en cuenta que todas las instituciones referentes a la navegación se vinculan esencialmente al buque; es lógico que al dar una definición de dicho concepto, éste debe comprender "literal y lógicamente todas las normas marítimas" para lograr así, según exoresión de José Domingo Ray, al citar a Crisafulli Buscemi, Salvatore, un concepto "idóneo para constituir el principio general del derecho de la navegación". (43)

Por tanto; es fundamental tener en cuenta que las disposiciones legales al aludir al buque, lo hacen con la finalidad de circunscribir cierta

43.—Ray José Domingo, Ob. Cit. p. 186

conducta, y entonces, no se puede definir el concepto sólo en base a un análisis técnico o gramatical aislado, en todo caso, un concepto así, no sería precisamente el más adecuado para precisar la conducta mencionada en la norma.

Una vez hechas estas consideraciones, trataré de dar un concepto de buque, procurando englobar dentro de una misma definición los lineamientos ya especificados con anterioridad.

Según mi criterio, el buque se puede definir como "todo género de construcción que puede clasificarse como un bien mueble de naturaleza y características peculiares y exclusivas que por su forma que consta de una estructura, que constituye la principal, y de una serie de accesorios que la complementan y que están unidos a ella en forma artificial pero conexa, integrando un todo destinado a una finalidad común, así como por su peso y la concurrencia de elementos técnicos (medios de impulsión o tracción y medios de control o manejo), tiene aptitud para realizar toda clase de navegación por agua, sea esta marítima o fluvial y que se traduce en el transporte de personas o cosas, sin importar que en las navegaciones realizadas, dicha construcción flote o no sobre la superficie del agua".

De ninguna manera se pretende que el concepto antes propuesto no sea susceptible de errores, y por lo tanto, no expuesto a observaciones, pero como ya se expresó anteriormente, en la definición se trató de incluir todos y cada uno de los elementos que se consideraron importantes para poder englobar en la misma las características propias e inherentes a todo navío que pueda merecer el calificativo de buque.

Los elementos de la definición anteriormente propuesta, serán desglosados y comentados en el apartado siguiente.

## 2.5.—ELEMENTOS DEL CONCEPTO PROPUESTO.

Es necesario dejar establecido, que es más conveniente el concepto amplio de buque, pues el seguir un criterio restringido, implica excluir del mismo varias embarcaciones que, a mi juicio, tienen la categoría de buque.

Entiendo entonces que para dar una definición amplia de buque, es necesario establecer los elementos siguientes:

a) Se trata, como lo señala el doctor Hugo Charmy, de construcciones del hombre, y los materiales que se empleen para ello, son independientes de la definición y susceptibles de variar con el tiempo.

"Así como de la madera y el hierro se ha pasado a las estructuras de acero, el progreso aunado de la ciencia y la industria puede reemplazarlo en lo futuro por otros distintos

b) Es un bien de naturaleza y características peculiares y exclusivas; en efecto, en principio podría decirse que un buque es un bien mueble, en atención a que es susceptible de trasladarse de un lugar a otro, sin embargo, es una cosa que no puede ubicarse tajantemente dentro de la categoría de los bienes muebles, pues no obstante que así se le considera en la mayoría de las legislaciones, el buque es regulado en ocasiones, por aquellas normas aplicables a los inmuebles, aún más, en ciertas circunstancias, las relaciones jurídicas surgidas en torno al buque, no son reguladas por aquellas normas aplicables a los bienes muebles, ni por las que rigen los inmuebles, sino que dichas relaciones son regidas por normas aplicables única y exclusivamente a esa construcción que llamamos buque.

c) Por su forma, estructura y peso; así como por la concurrencia de, elementos técnicos (medios de impulsión o tracción, y medios de control o manejo) se trata de una construcción capaz de realizar navegaciones de importancia.

No se trata aquí de establecer un mínimo de tonelaje, sin embargo, no se puede dejar de considerar aquellas embarcaciones pequeñas, que son movidas por remos, y que de ninguna manera pueden ser clasificadas como buques, tanto por su tamaño, realmente insignificante, como por la ausencia de elementos técnicos de impulsión y manejo; lo que las hace inservibles para realizar navegaciones de importancia.

d) Consta de una estructura, que constituye la principal y de una serie de accesorios que la complementan y que están unidos a ella en forma artifical pero conexa, integrando un todo, destinado a una finalidad común, la navegación.

e) Una definición genérica, no debe tomar en cuenta el tráfico a que se destine la embarcación; sea marítimo o fluvial.

f) Tomando en cuenta que la finalidad de los buques es la navegación, es decir el transporte por agua de cosas o personas; es erróneo imponer a la misma un fin lucrativo, que no existe en todos los casos, como cuando se trata de un buque escuela, de placer, de investigaciones científicas, etc.

g) No importa que el buque, al navegar, flote o no sobre la superficie del agua; en general, la gran mayoría de los autores y de las legislaciones definen al buque como "todo aparato flotante", lo que realmente es extraño, pues existen aparatos flotantes, que sin embargo no pueden equipararse con un buque, es el caso de los pontones y las dragas.

Por otra parte, se puede hacer referencia a otro aparato que aún cuando no flota siempre sobre la superficie del agua; es susceptible de realizar navegaciones de importancia, y por lo tanto, de ser utilizado en el transporte de personas y cosas; lo que, en otras palabras, quiere decir que puede y debe ser considerado como buque, tal es el caso de los submarinos.

"La cuestión de la navegación submarina desde el punto de vista jurídico-comercial presenta algunos problemas, pues ha sido muy poco estudiada y por esto nuestro interés por ella. La justificación de este poco interés de los mercantilistas por esta cuestión puede ser debido a que, hasta hoy, la navegación submarina sólo por vía de ensayo ha dejado de usarse para fines agresivos y de destrucción. Pero lo cierto es que ya ha sido utilizado el submarino para el transporte pacífico de personas o de mercancías, como por ejemplo durante la guerra de 1914 a 1918, en que se empleó la navegación submarina para el transporte de mercancías entre Alemania y Estados Unidos; y en estos casos hay que considerar ineludiblemente al submarino como un "buque" desde el punto de vista jurídico mercantil.

La primera referencia doctrinal y de Derecho Mercantil que encontramos respecto a los submarinos, es en el año 1920, en una obra de Malagarriga. En ella, este autor decía que "no había razón para distinguir entre los navíos comunes, capaces de navegar sobre la superficie de las aguas, y los navíos capaces de navegar sumergidos. Ripert, en 1939, pareció no tomar en cuenta la expresada circunstancia —o sea, la de que hay embarcaciones que pueden navegar bajo el agua—, al referirse al buque como "construcción flotante". (44)

Es obvio que el submarino, aunque puede navegar sumergido, pues esta es su razón de ser, no deja de ser flotante, en cuanto puede mantenerse y navegar sobre la superficie del agua.

## 2.6.—CONCEPTO DE NACIONALIDAD.

Al tratar de definir este término, surge el inconveniente de que la palabra nacionalidad consagra el equívoco que ha venido haciéndose en el idioma, pues proviene de la palabra nación, y de lo que quiere hablarse no es del lazo que liga al individuo con la nación sino con el Estado, que es una concepción absolutamente diferente. "No basta por lo tanto la nación para constituir la nacionalidad, ya que el Estado puede no corresponder a la nación y el término nacionalidad se refiere esencialmente al lazo jurídico que liga al individuo con el Estado, aún cuando el Estado no corresponde a la nación". (45)

44.—Martí Bagué, Juan Antonio. Algunas consideraciones sobre el concepto jurídico de buque, Revista de la Facultad de la Universidad de Madrid, números 31 y 32 1968, Vol. XII, p. 237.

45.—Arce Alberto, **Derecho Internacional Privado**, edit. Universidad de Guadalajara, sexta edición, 1968, p. 11

Entonces, el vocablo nacionalidad, tiene dos significados diferentes:

Uno político y más bien de carácter social y otro de carácter jurídico. En consecuencia, no debe confundirse nación y Estado.

"La Nación es el conjunto de individuos que tienen un alma común y que desean seguir una suerte colectiva común. Esta comunidad de aspiraciones tiene y debe tener una base objetiva variable, por lo demás, según los casos: comunidad de raza, de lengua, de religión, de historia o aún simplemente de intereses, tal comunidad es lo esencial. Las Naciones afirma Haurio, son fenómenos espirituales y la nacionalidad es una mentalidad". (46)

Arjona Colomo hace referencia al principio de las nacionalidades, según el cual debería existir coincidencia entre la nación y el Estado, "ya que toda nación tiende legítimamente a formar un Estado distinto y autónomo, a constituirse en comunidad jurídica organizada". (47)

Sin embargo, aunque lo ideal sería que nación y Estado coincidieran, esta circunstancia, de hecho, no siempre se produce; por consiguiente, cuando se habla de nacionalidad, es absolutamente necesario especificar que dicho término es utilizado desde dos puntos de vista: el concepto sociológico y el concepto jurídico.

Desde el punto de vista sociológico, se define la nacionalidad como un vínculo entre el individuo y una nación, entendida esta según Niboyet como el deseo de querer vivir en colectividad. En otras palabras, y según expresión de Renán, como "el deseo de permanecer unidos por los mismos recuerdos del pasado y las mismas esperanzas en el porvenir". (48)

Por otra parte, el Estado es el único que puede ejercer en las relaciones internacionales la autoridad política, la autoridad soberana. El Estado es entonces, la expresión jurídica de la nación, cuando esta ha sido reconocida internacionalmente.

Desde un enfoque jurídico, es insuficiente referirse a la nación para dar un concepto jurídico de nacionalidad. Jurídicamente, la nacionalidad se define como un vínculo jurídico-político entre un individuo y un Estado determinado. Respecto de este concepto se hablará más ampliamente en el apartado siguiente.

Sin embargo, no está por demás dejar asentado que cuando se haga referencia a la nacionalidad, hay que hacer caso omiso de la idea de nación y lo único que se debe tomar en cuenta es el Estado, considerado como una comunidad organizada, quien en todo caso, es el que determina los requisitos que se deben satisfacer para poder otorgar su nacionalidad.

46.—Ibidem. p. 1
47.—Ibidem. p. 2-3
48.—J.P. Niboyet, **Principios de Derecho Internacional** Privado, editora nacional, México 1965, p. 77

## 2.7.—CONCEPTOS DOCTRINALES DE NACIONALIDAD.

Acorde con la finalidad que se persigue en el presente trabajo, (estudiar la nacionalidad de los buques); es conveniente conocer el concepto que de nacionalidad —tomado este en su acepción general—dan los diversos autores, para así poder estar en mayor posibilidad de poder determinar si dicho concepto es aplicable a los buques.

a) Alberto G. Arce.—este autor define la nacionalidad como "el lazo político y jurídico que une a un individuo con un Estado". (49)

b) J. P. Niboyet.—también da su propio concepto y dice que la nacionalidad es "un vínculo político y jurídico que relaciona a un individuo con un Estado". (50)

Niboyet considera que la importancia de esta materia radica en el hecho de que todo individuo debe tener una nacionalidad.

"El Estado está constituído por individuos; podría concebirse un Estado sin territorio; tal fué el caso en la época de las invasiones, pero no es posible concebir un Estado sin individuos". (51)

Afirma Niboyet, que si el Estado está constituído por individuos, es lógico que sea el Estado mismo el que fije las condiciones requeridas para considerar a dichos individuos como sus nacionales.

c) Adolfo Miaja de la Muela.—según lo señala el autor que se comenta, reducida a su expresión más sencilla, la nacionalidad consiste en "un vínculo entre una persona y una organización política, productor de obligaciones jurídicas y derechos subjetivos recíprocos". (52)

Entonces, siguiendo los lineamientos de Miaja de la Muela, se dice que la nacionalidad ofrece una duplicidad de aspectos: desde el punto de vista privatístico, es una cualidad, un status de una persona individual o jurídica, otorgado por el ordenamiento del Estado o agrupación política que aparece conectado por aquél vínculo; en otro aspecto, es éste mismo vínculo entre la entidad política y el grupo de personas con las que esta aparece en una relación más estrecha que con las restantes, con quien pueda entrar en contacto.

En el primer aspecto, la tradición jurídica romana, nos ha trasmitido la noción de un status civitatis, en virtud del cual el cives se diferenciaba del peregrinus. Los Estados modernos, con distintas denominaciones, han admitido siempre la misma diferenciación entre el nacional y el que no lo es, llamado genéricamente extranjero.

49.—Arce Alberto, Ob. Cit. p. 11
50.—Niboyet, Ob. Cit. p. 1
51.—Ibidem. p. 2
52.—Miaja de la Muela Adolfo, **Derecho Internacional Privado**, quinta edición, 1970. Tomo II, p. 7

En otro aspecto, la nacionalidad se presenta como un vínculo; se ha dicho que este conecta a una organización política con una persona, pero todavía cabe precisar más, señalando que clase de organizaciones y de personas son las que pueden aparecer vinculadas por este lazo.

Entre las organizaciones, ante todo aparece el Estado, como susceptible de tener nacionales, y nadie por debajo de él, cuando está organizado de una forma unitaria.

Por lo que se refiere al otro extremo de la relación jurídica constitutiva de la nacionalidad, la cualidad de nacional, o extranjero, en concepto de Miaja de la Muela, es una particularidad de las personas. La conclusión a que llega el autor que se comenta, es lógicamente a la que se debe llegar, si se toma en cuenta el concepto que el mismo propone del vocablo en estudio; en lo personal, es un punto de vista al que no me adhiero, por las razones que se expondrán posteriormente.

d) Kelsen.—desde su punto de vista, la nacionalidad es "el complejo de los derechos y obligaciones de unos individuos considerados por el orden jurídico estatal como nacionales". (53)

En mi concepto, los elementos que toma en consideración Kelsen, para definir la nacionalidad, son más bien, una consecuencia del otorgamiento de la misma, pero no la nacionalidad en sí; más aún, un individuo, en ciertas circunstancias especiales, puede tener obligaciones y derechos respecto de un orden jurídico estatal determinado, sin ser necesariamente nacional del mismo.

e) Maury.—Al concepto anterior se opone otro, propuesto por Maury, según el cual, la nacionalidad consiste "en una cualidad de ciertas personas, de la que derivan aquellas obligaciones y derechos subjetivos". (54)

En efecto, según Maury, "la nacionalidad es un vínculo entre el individuo y el Estado. la sujeción permanente, sustancial de un individuo dado a un Estado dado". (55)

f) Eduardo Trigueros.—la nacionalidad, "es el atributo jurídico que señala al individuo como miembro del pueblo de un Estado". (56)

Según palabras propias de Eduardo Trigueros, la nacionalidad no puede conocerse ni definirse jurídicamente, sino es precisamente dentro del Estado, ya que un elemento esencial del Estado es el pueblo, cuyos integrantes son susceptibles de tener una nacionalidad.

53.—Ibidem. p. 13
54.—Ibidem. p. 13
55.—J. Maury, **Derecho Internacional Privado**, publicaciones Universidad de Puebla, 1949, p. 60
56.—**Trigueros Eduardo, La Nacionalidad Mexicana**, editados José Romero Laguna, 1940, p. 21

La idea de nacionalidad no pretende excluír la posibilidad de que el individuo quede sujeto a las normas jurídicas y por lo mismo obligado hacia el Estado, aún a sustentar su fuerza coactiva, ni la posibilidad de hacer que el nacional coopere en la formación del orden jurídico general, ya que tales situaciones pueden producirse como consecuencia de la nacionalidad, del lugar de residencia, de la edad, etc.; pero si insiste Trigueros, en que no han de ser tenidos en cuenta como elementos esenciales del atributo jurídico denominado "nacionalidad".

"El concepto de nacionalidad a través de su evolución histórica que hemos esbozado al principiar este capítulo, no ha sido visto siempre en toda su pureza: razones de orden político e histórico han hecho que frecuentemente, sea confundido con otros conceptos afines, principalmente con los conceptos de ciudadanía, de sujeción y algunas veces con los conceptos de pertenencia y de indegenato". (57)

g) André Weiss.—define la nacionalidad como el lazo contractual que liga al Estado con cada uno de sus miembros, pues dice que "consiste en un vínculo jurídico y político que existe entre las personas y el Estado como origen y garantía de derechos y deberes recíprocos". (58)

h) Antonio Sánchez de Bustamante y Sirvén.—al referirse a la definición que Weiss da de nacionalidad, Sánchez de Bustamante encuentra en la misma varios inconvenientes, y dice que "la nacionalidad descansa fundamentalmente en un sentimiento: el patriotismo. De él se derivan en gran parte sus carácteres y las obligaciones y facultades que envuelve y a él responden muchas de las prescripciones a que hemos de referirnos.

No obstante, y por una presunción casi siempre justificada, se atribuye una nacionalidad a los individuos en cuanto vienen al mundo, momento en que no es posible suponerles todavía sentimientos patrióticos, y la nacionalidad se otorga a las personas jurídicas y a los buques y aeronaves, como un reflejo de los elementos determinantes de las primeras y de la propiedad particular y la soberanía del Estado para los segundos, en el sentido respecto de ellos de una relación legal". (59)

Sigue diciendo Sánchez de Bustamante y Sirvén, respecto de la definición dada por Weiss: "Como hemos visto anteriormente, se le ha llamado un contrato sinalagmático, partiendo de la base de que impone obligaciones y derechos recíprocos; pero no es un verdadero contrato, ya que es imposible suponer que contrata el recién nacido a quien se atribuye una nacionalidad de origen, y ya que tampoco es posible hablar de lazos contractuales en los casos de naturalizaciones colectivas, forzadas, o semi-

57.—Ibidem. p. 21-22
58.—Sánchez de Bustamante y Sirvén Antonio, **Derecho Internacional Privado**, Habana Cultural, S. A., tercera edición 1943, Tomo I, p. 224
59.—Ibidem. p. 225

voluntarias. La existencia de derechos y deberes por ambas partes, así como la posibilidad de la rescisión en ciertas hipótesis, concurren en otras formas jurídicas diversas de la contratación. Debe decirse más bien que es "un vínculo jurídico de naturaleza especial, como tantos otros que el derecho conoce y regula". (60)

Por otra parte, cabe mencionar que resulta inadecuada la definición de Weiss, al considerar la nacionalidad como un contrato, ya que la voluntad del Estado prevalece sobre la del individuo y no se da la bilateralidad común a lo contratos.

"Todo hombre debe tener una patria. La humanidad está actualmente dividida en naciones, que son los órganos del derecho. La aplicación de ese derecho y la protección internacional del individuo requieren, mientras haya Estados diferentes, que los hombres se distingan unos de otros en razón de su nacionalidad.

El estudio de las obligaciones de cada Estado respecto de sus individuos y de las obligaciones de cada individuo respecto del Estado a que pertenece, comprueba que la civilización sería imposible sin ellas y que el derecho tiene que establecerlas fundándolas en el vínculo de la nacionalidad". (61)

i) Manuel G. Calderón.—por lo que se refiere al vocablo en estudio, afirma que, "podría caracterizársele como la unión del individuo con el grupo nacional independiente, a cuya autoridad está sometido y a quien le reconoce ciertos derechos, le impone determinadas obligaciones y le otorga su protección". (62)

Podría oponerse a la definición anterior, el hecho de que un individuo está sometido a ese grupo nacional, aún cuando tenga la calidad de extranjero, y que con este carácter goza también de derechos, aunque con ciertas limitaciones; que está impuesto de ciertas obligaciones, y aún más, en el supuesto de que haya reciprocidad con el Estado del cual el individuo es nacional, puede también gozar de la protección de un Estado determinado, no obstante no ser nacional del mismo.

i) Francisco Ursúa.—define la nacionalidad como "el vínculo jurídico que liga al hombre con el Estado al cual pertenece". (63)

Como se puede apreciar, la mayoría de los estudiosos dan una definición similar, con ligeras variantes, de lo que es la nacionalidad. La generalidad la define como un vínculo de carácter político-jurídico, que liga al individuo

60.—Ibidem. p. 225
61.—Ibidem. p. 225
62.—García Calderón K. Manuel, **Derecho Internacional Privado**, Lima 1969, p. 381.
63.—Arellano García Carlos, **Derecho Internacional Privado**, edit. Porrúa, tercera edición. 1979, p.. 116

con un Estado determinado. Otros autores dicen que la nacionalidad consiste en el conjunto de derechos y obligaciones que tiene un individuo, en relación con una organización estatal determinada, lo cuál implica el sometimiento de ese individuo a dicha organización.

Se puede observar entonces, que todos y cada una de las definiciones que se han citado para explicar que es la nacionalidad, limitan dicho concepto en su aplicación única y exclusivamente a la persona física, consecuentemente, excluyen del mismo a las personas morales y con mayor razón a las cosas.

A esta cuestión se refiere precisamente el doctor Arellano García, cuando hace alusión al concepto que proporciona Niboyet del vocablo en estudio, y expresa que "de aceptar el concepto anterior de Niboyet, en realidad, tomaríamos partido impremeditadamente en una cuestión que todavía no analizamos y que es la referente a la nacionalidad de las personas morales y de las cosas. Es decir, el concepto de nacionalidad de Niboyet excluye la nacionalidad de las personas morales y de las cosas, ideas con las que estamos en desacuerdo". (64)

En primer lugar, explica el doctor Arellano García, que al definir a la nacionalidad como un vínculo político, se provoca una confusión con la ciudadanía, en la que siempre existe una vinculación política; lo cual no necesariamente ocurre con la nacionalidad, ya que ciertas personas físicas, no ciudadanos, carecen de vinculación política y sin embargo, tienen nacionalidad, como ejemplo, el doctor Arellano cita a los menores de edad, los cuales, aún cuando tienen nacionalidad, no tienen derechos políticos.

Entonces, al definir la nacionalidad, el doctor Arellano dice que esta "es la institución jurídica a través de la cuál se relaciona una persona física o moral con el Estado en razón de pertenencia por sí sola, o en función de cosas, de una manera originaria o derivada". (65)

En este concepto se pretende, según palabras propias del autor que se comenta; por una parte, eliminar el enlace político, que se considera esencial de la ciudadanía, más no de la nacionalidad; establecer como diferencia específica de la nacionalidad, respecto de otros vínculos jurídicos entre personas físicas o morales con el Estado, el dato de que la vinculación jurídica se estatuye en razón de pertenencia. "La pertenencia aquí la entendemos no como una propiedad, sino como la circunstancia de que la persona física o moral, sea atribuible a un Estado". (66)

64.—Arellano García Carlos, Ob. Cit. p. 115
65.—Ibidem. p. 117
66.—Ibidem. p. 117

Enfatiza Arellano García en que la vinculación jurídica se establece entre personas; pues sería ilógico fijar un lazo jurídico entre Estado y cosas. "No obstante, es posible racionalmente, establecer una vinculación jurídica entre personas físicas o morales y el Estado derivadas de que ciertas cosas se consideren pertenecientes al Estado". (67)

Además, sigue diciendo la definición, "de una manera originaria o derivada", de esta forma, según lo expresa el doctor, se incluye dentro de la misma una característica actual de la nacionalidad, y es que la nacionalidad tiene el carácter de mutable.

Se puede observar entonces, que la definición de Arellano García del concepto de nacionalidad, difiere de las ya citadas anteriormente, en el hecho de que se incluye no sólo a las personas físicas, como los otros autores, sino que acepta la nacionalidad de las personas morales y de las cosas.

Al respecto, el doctor Arellano expresa que "Desde luego, no pretendemos, bajo ningún aspecto, que nuestra definición de nacionalidad sea perfecta pero cuando menos constituye un intento de englobar en una sola definición de nacionalidad la que se atribuye a las personas físicas, a las morales y a las cosas y pretende glosar también la nacionalidad adquirida por naturalización". (68)

## 2.8.—ADMISION DEL CONCEPTO DE NACIONALIDAD DE LAS COSAS EN LA LEY MEXICANA.

Al estudiar los conceptos que de nacionalidad proponen los diversos autores, se puede observar que en su generalidad, la mayoría de ellos tiene un concepto que dicho de diferente manera, con ligeras variantes, viene a significar lo mismo.

Así entonces, se ha podido constatar que al referirse a la nacionalidad, los autores ya citados aluden a la misma como un atributo de las personas físicas, y más restringidamente de las personas morales, pero no de las cosas. En efecto, a excepción del doctor Arellano García, la mayoría de los autores considera que el atribuírle una nacionalidad a las cosas, es una aplicación errónea de tal concepto, de tal manera que si se acepta dicha situación, sería tanto como aceptar la posibilidad de una vinculación jurídica entre el Estado y una cosa, lo cual resulta a todas luces un absurdo.

Respecto de esta cuestión, ya con anterioridad se expresaron los argumentos que el doctor Arellano García opone a los planteamientos que otros autores han esgrimido en relación a la imposibilidad de que las cosas tengan una nacionalidad.

67.—Arellano García, Ob. Cit. p. 117
68.—Ibidem. p. 117

En este apartado corresponde ahora dar una visión general de la posición que adopta nuestra legislación vigente con respecto a la atribución de nacionalidad a las cosas; iniciando con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para proseguir después con los diversos cuerpos legales que conforman nuestro derecho positivo.

a) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Respecto de este ordenamiento, se puede hacer referencia al artículo 27, pues dicho precepto establece que "La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del **territorio nacional**, corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada".

Este artículo hace mención en gran parte de su texto a la nacionalidad de las cosas, al referirse al territorio nacional.

El artículo 28 del mismo ordenamiento, en su parte conducente dice que: "Tampoco constituyen monopolios las asociaciones o sociedades cooperativas de productores para que, en defensa de sus intereses o del interés general, vendan directamente en los mercados extranjeros los productos nacionales o industriales que sean la principal fuente de riqueza de la región en que se produzcan, ....."

El artículo 30 de nuestra Constitución, hace referencia a la nacionalidad de las cosas y, más concretamente, a la nacionalidad de los buques, al establecer quienes son mexicanos por nacimiento.

El artículo 42 nuevamente se refiere al territorio nacional al enumerar las partes que componen el mismo.

El artículo 73 establece en su fracción XIV, como una de las facultades del Congreso de la Unión "levantar y sostener a las instituciones armadas de la Unión, a saber: Ejército, Marina de guerra y Fuerza Aérea Nacionales, y para reglamentar su organización y servicio".

Los mismos lineamientos sigue el artículo 76 del citado ordenamiento, al señalar como una de las facultades del Senado ratificar los nombramientos que haga el presidente de la República de ministros, agentes diplomáticos, cónsules generales, empleados superiores de hacienda, coroneles y demás jefes superiores del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales, en los términos que la ley disponga.

La fracción tercera del precepto ya citado, señala que el Senado puede autorizar al Presidente de la República, para que este pueda permitir la salida de tropas nacionales fuera de los límites del país, el paso de tropas extranjeras por el territorio nacional y la estación de escuadras de otras potencias por más de un mes, en aguas mexicanas.

El artículo 88 de la Constitución Política establece que el Presidente de la República no podrá ausentarse del territorio nacional sin permiso del Congreso de la Unión o de la Comisión permanente en su caso.

Al señalar las prohibiciones impuestas a los Estados de la Federación, el artículo 117, fracción VI, hace referencia a la imposibilidad de los Estados para gravar la circulación y consumo de efectos nacionales o extranjeros, con impuestos o derechos cuya exacción se efectúe por aduanas locales, .....

La fracción VII del mismo artículo estipula que los Estados no pueden expedir ni mantener en vigor leyes o disposiciones fiscales que importen diferencias de impuestos o requisitos por razón de la procedencia de mercancías nacionales o extranjeras, ya sea que estas diferencias se establezcan respecto de la producción similar de la localidad, o ya sea entre producciones semejantes de distinta procedencia;

La fracción VIII prohíbe a los Estados la atribución de emitir títulos de deuda pública pagaderos en moneda extranjera o fuera del territorio nacional;

El artículo 131 de la Constitución dice que es facultad privativa de la Federación gravar las mercancías que se importen o exporten, o que pasen de tránsito por el territorio nacional, .....

b) Código Penal.—

La legislación penal también hace referencia a la nacionalidad de las cosas al reglamentar todo lo relativo a esta materia, como se podrá ver enseguida.

El artículo cuarto dice que "los delitos cometidos en territorio extranjero por un mexicano contra mexicanos o contra extranjeros, o por un extranjero contra mexicanos, serán penados en la República, con arreglo a las leyes federales, si concurren los requisitos siguientes: .....

El artículo 5o. señala las condiciones que deben darse para que un delito se considere ejecutado en territorio mexicano, haciendo referencia a los buques, aeronaves y aguas extranjeras y nacionales.

En el artículo 146, el código penal nuevamente hace referencia a la nacionalidad de los buques, al tipificar el delito de piratería.

El artículo 191 señala una pena de seis meses a cuatro años de prisión y multa de cincuenta a tres mil pesos, o ambas sanciones a juicio del juez, para todo aquél que ultraje el escudo de la República o el pabellón nacional.

El artículo 236 establece que "la falsificación hecha por un mexicano en otro país, de moneda extranjera que no tenga circulación legal en la República, se sancionará en esta con seis meses a cinco años de prisión, si la nación ofendida reclamare y no hubiere sido castigado en ella".

El artículo 242, fracción V, dispone que: "se impondrán prisión de tres meses a tres años y multa de veinte a mil pesos: Al que falsifique los sellos nacionales o extranjeros adheribles".

La fracción tercera del artículo 257 del código penal establece una pena consistente en prisión de tres días a seis meses y multa de cien a mil pesos: a los que de cualquier modo contribuyan a la venta o circulación de billetes de loterías extranjeras.

c) Código Civil.—

Este ordenamiento, en su Título cuarto, capítulo II, regula lo relativo a las actas de nacimiento, y en el artículo 70 establece que: "Si el nacimiento ocurriere a bordo de un buque nacional, los interesados harán extender una constancia del acto, en que aparezcan las circunstancias a que se refieren los artículos del 58 al 65, en su caso, y solicitarán que las autorice el capitán o patrono de la embarcación y dos testigos de los que se encuentren a bordo, expresándose, si no los hay esta cirunstancia".

A contrario sensu, el artículo 73 regula las solemnidades que han de observarse, en caso de que el nacimiento ocurra en un buque extranjero.

Por su parte, el artículo 913, establece que son del dominio público las islas que se formen en los mares adyacentes al territorio nacional, así como las que se formen en los ríos que pertenecen a la Federación.

El artículo 1583 de la legislación civil, reglamenta las formalidades que se deben observar en los testamentos marítimos, y señala que "los que se encuentren en alta mar, a bordo de navíos de la marina nacional, sea de guerra o mercantes, pueden testar sujetándose a las siguientes prescripciones".

El artículo 1591, señala que el testamento marítimo solamente producirá efectos legales falleciendo el testador en el mar o dentro de un mes, contado desde su desembarque en algún lugar donde, conforme a la ley mexicana o a la extranjera, haya podido ratificar u otorgar de nuevo su última disposición.

d) Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, (Reglamentaria del Apartado B del Artículo 123 Constitucional, del 27 de diciembre de 1963).

Respecto de esta ley, se puede observar que se alude no solo a la nacionalidad de las cosas, sino que también menciona a los organismos nacionales, pues el artículo 98 dice textualmente que: "En caso de huelga, los trabajadores con funciones en el extranjero, deberán limitarse a hacer

valer sus derechos por medio de los organismos nacionales que correspondan; en la inteligencia de que les está vedado llevar a cabo cualquier movimiento de carácter huelguístico fuera del territorio nacional".

e) Ley del Instituto de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas Mexicanas, del 28 de mayo de 1976.

La fracción VIII del artículo 31, señala que "El personal de la Armada de México, embarcado en la flota de Petróleos Mexicanos durante el tiempo de la Segunda Guerra Mundial, siempre que figure en la relación oficial. El personal de la Armada de México, embarcado en las unidades a flote de la misma que, en cumplimiento de órdenes de operaciones, escoltaron a embarcaciones de la citada flota de Petróleos y de la Marina Mercante Nacional, durante el mismo período de guerra, tienen derecho al haber de retiro íntegro calculado en la forma establecida en el artículo 29 de esta ley".

El artículo 174 de la misma ley alude a la nacionalidad de las cosas, y más concretamente, de las embarcaciones, cuando dice que "la muerte de los militares ocurrida por caída al mar sin naufragio, encontrándose en embarcaciones dependientes de la Armada de México, será probada por el acta que se levante, y cuando el accidente ocurra en embarcaciones nacionales que no formen parte de la Armada de México o de una nación amiga o aliada, .....

f) Ley de Premios, Estímulos y Recompensas Civiles.

Artículo 6o.—Se establecen los siguientes premios que se denominarán y tendrán el carácter de nacionales;

I.—Condecoración Miguel Hidalgo;

II.—Orden Mexicana del Aguila Azteca;

III.—de Ciencias y Artes;

IV.—de Deportes; etc;

El artículo 10 estipula que "Las preseas únicamente podrán usarse por sus titulares, quienes lo harán en solemnidades y actos públicos en que sea pertinente ostentarlas.

El uso de las preseas otorgadas conforme a esta ley, tiene precedencia sobre el uso de cualquier otra Presea o Condecoración de origen extranjero y, tratándose de la Condecoración Miguel Hidalgo, sobre cualquier otra, sea nacional o extranjera".

g) Ley de Invensiones y Marcas, del 30 de diciembre de 1975.

Aunque son varios los artículos de esta ley que se podrían enumerar respecto de la nacionalidad de las cosas, considero que es suficiente con mencionar aquellos que según mi criterio sean necesarios para poder apreciar de una manera general que nuestro derecho positivo, pese a todas las observaciones hechas por los estudiosos de la materia, alude a la nacionalidad de las cosas, no como una aplicación incorrecta del concepto, sino como una situación totalmente aceptable y necesaria.

Se puede hacer referencia entonces al artículo 119, que señala que "Los productos nacionales protegidos por marcas registradas en México, deberán llevar ostensiblemente la leyenda "marca registrada", su abreviatura "mar. reg." o las siglas "M.R.".

El artículo 120 dice que "en los productos de elaboración nacional deberá indicarse la ubicación de la fábrica o lugar de producción. Cuando dichos productos se fabriquen también en el extranjero, tal indicación será la que corresponda al territorio nacional.

h) Nueva Ley Federal del Trabajo, expedida el 2 de diciembre de 1969.

El capítulo III, del Título VI, de la ley que se comenta, regula lo referente a las condiciones laborales de los trabajadores de los buques.

El artículo 187 estipula que "Las disposiciones de este capítulo se aplican a los trabajadores de los buques, comprendiéndose dentro de esta denominación cualquier clase de barco o embarcación que ostente bandera mexicana.

El artículo 201 señala que "A elección de los trabajadores, los salarios podrán pagarse en el equivalente en moneda extranjera, al tipo oficial de cambio que rija en la fecha en que se cobren, cuando el buque se encuentre en puerto extranjero".

El capítulo IV del mismo título ya citado anteriormente, establece en el artículo 215, que "las disposiciones de este capítulo se aplican al trabajo de las tripulaciones de las aeronaves civiles que ostenten matrícula mexicana".

i) Ley General de Población, expedida el 11 de diciembre de 1973.

Artículo 16.—"El servicio de migración tiene prioridad, con excepción del de sanidad, para inspeccionar la entrada o salida de personas en cualquier forma que lo hagan, ya sea en transportes nacionales o extranjeros, marítimos, aéreos o terrestres, en las costas, puertos, fronteras y aeropuertos de la República".

El artículo 29 dice que "El Reglamento respectivo determinará las normas a que quedará sujeta la vigilancia de tripulantes extranjeros en transportes marítimos de cualquier nacionalidad surtos en puertos nacionales".

j) Reglamento de la Ley General de Población, del 27 de abril de 1962.

La fracción tercera del artículo nueve establece que corresponde al Servicio de Puertos y Fronteras vigilar que el tránsito migratorio se efectúe con arreglo a las disposiciones de la Ley y de este Reglamento; impedir que entren o salgan del país las personas que no hayan llenado los requisitos correspondientes; expedir la documentación de los extranjeros de acuerdo con las instrucciones que reciban del Servicio Central; efectuar la inspección migratoria a bordo de los transportes terrestres, aéreos, marítimos y fluviales, ya sean nacionales o extranjeros;

k) Ley de Nacionalidad y Naturalización de los Mexicanos y de los extranjeros.

En su artículo primero, la ley que se comenta establece que son mexicanos por nacimiento: los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes.

El artículo 55 señala que "Se presume, mientras no haya prueba en contrario, que el niño expósito hallado en territorio mexicano, ha nacido en este".

l) Código de Comercio de 15 de septiembre de 1889.

El artículo 637 señala que "las monedas extranjeras efectivas o convencionales no tendrán en la república más valor que el de la plaza".

m) Ley General de Deudas Públicas, de 30 de diciembre de 1973.

El artículo 13 de esta ley atribuye a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la facultad para autorizar los financiamientos que promuevan las entidades, del sector público; cuando estos sean del exterior o se concerten en moneda extranjera tendrán en cuenta la oponión de la Comisión Asesora de Financiamientos Externos.

n) Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de 22 de diciembre de 1976.

Al referirse a las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el artículo 36 señala entre otras: "otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras nacionales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operaciones, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas;

El artículo 38 de la misma ley establece como una de las atribuciones de la Secretaría de Educación Pública: fracción XIX; "Formular y manejar el catálogo de los monumentos nacionales".

No se pretende que las leyes que se han señalado en este apartado agoten en modo alguno la panorámica de el derecho positivo mexicano respecto al planteamiento de atribuir una nacionalidad a las cosas; pero considero que tal enumeración es suficiente para poder apreciar que no hay error alguno en la aplicación del concepto de nacionalidad a las cosas, sino que por el contrario, este supuesto equívoco se deriva de que el vocablo "nacionalidad" se limita únicamente a la personas físicas y más restringidamente, a las personas morales, lo cual, como se verá más adelante, es un desacierto, que se desprende, como ya se apuntó antes, de que el concepto de nacionalidad generalmente aceptado, es por una parte limitativo, pues se define como un vínculo existente entre el Estado y un individuo; y por otra parte, involucra dentro de la propia definición, otras instituciones jurídicas que son afines a tal concepto, pero que se refieren a otro aspecto de la situación jurídica del individuo y que es totalmente diferente al que se define como nacionalidad, como es el caso de la ciudadanía.

## 2.9.—CONCEPTO QUE SE PROPONE DE NACIONALIDAD DE LAS COSAS.

Se ha podido observar entonces que nuestra legislación acepta tácita y expresamente la nacionalidad de las cosas, y así entonces se refiere a buques mexicanos, moneda nacional, territorio nacional, buques extranjeros, etc., y esto no es como lo afirma Eduardo Trigueros, una deformación del concepto de nacionalidad; cuya afirmación se deriva, como ya se señaló con anterioridad, de que se hace referencia al concepto diciendo que se trata de un vínculo de carácter político y jurídico entre una organización estatal determinada y el individuo, opinión con la que no estoy de acuerdo por las consideraciones que expresé en apartados anteriores, al referirme a la posición que respecto de la nacionalidad de las cosas, adopta el doctor Carlos Arellano García.

Entonces, al tratar de definir la nacionalidad de las cosas, considero que esta es la institución jurídica a través de la cual una cosa material se encuentra sujeta a las normas jurídicas de un Estado determinado, en razón de su pertenencia al mismo, lo que origina una vinculación de carácter jurídico entre dicho Estado y la persona física o moral, propietaria de la cosa material de que se trata.

No considero de ninguna manera que la definición anterior sea exacta, y por lo tanto no susceptible de variaciones o correcciones, en todo caso, es el concepto que más se acerca a lo que yo entiendo como nacionalidad de las cosas.

## 2.10.—ELEMENTOS DEL CONCEPTO.—

Se dice en primer lugar que es la institución jurídica a través de la cual una cosa material está sujeta a las normas jurídicas de un Estado determinado.

En efecto, aunque es evidente que es imposible la existencia de un vínculo jurídico entre una organización estatal y una cosa, esto no quiere decir que las cosas no sean susceptibles de que se les atribuya una nacionalidad, lo que implica que la organización estatal de la cual se considera nacional una cosa determinada, es la que aplica sus normas jurídicas respecto de la misma en las diferentes relaciones jurídicas que en torno a ella se originan; así por ejemplo, en cuanto al modo de adquisición, traslado de dominio, uso, etc.

En razón de su pertenencia al mismo; esta expresión no quiere decir que el Estado tenga la propiedad de la cosa material a la cual se está haciendo referencia, sino que la misma sea atribuíble al Estado que otorga la nacionalidad, y que en consecuencia, dicho Estado sea el que ejerza la soberanía absoluta sobre la cosa de que se trata.

Origina una vinculación de carácter jurídico entre el Estado y la persona moral o física que tiene la propiedad de la cosa. Aunque considero que este último punto resulta tan obvio, que no requiere más explicación, no está por demás decir que cuando se habla de la nacionalidad de una cosa determinada, tal afirmación lleva implícita una vinculación de carácter jurídico entre el Estado del cual la cosa se considera nacional y la persona o personas que son propietarias de ella.

Asi por ejemplo, en el caso más concreto que se trata en este trabajo, que es el relativo a los buques, el otorgamiento de la nacionalidad mexicana a un buque origina múltiples y variadas relaciones jurídicas entre el Estado mexicano y el propietario de dicho buque.

———oOo———

## CAPITULO III

### LA NACIONALIDAD DE LAS COSAS EN LA DOCTRINA

Como ya se ha podido observar en el desarrollo del presente trabajo, la atribución de nacionalidad a las cosas, es una aplicación del concepto que implica un problema bastante complejo, por la polémica que el mismo entraña.

Obviamente, la diversidad de opiniones deriva de las diferentes concepciones, que del vocablo en estudio tienen los diversos autores.

Así pues, juzgo que no está por demás insistir en que la generalidad de los estudiosos niegan a las cosas una nacionalidad pero ello se debe al concepto que de tal vocablo tienen; al cual se refieren como un vínculo de carácter político-jurídico, existente entre un individuo y una organización jurídica y política llamada Estado.

Desde este punto de vista, resulta evidente que la conclusión forzosa que se tiene que desprender, es la de negar la nacionalidad de las cosas, pues es totalmente absurdo pretender la existencia de un vínculo de cualquier naturaleza entre el Estado y una cosa, carente de voluntad y de aptitud para ser sujeto de una relación jurídica.

Sin embargo, como ya se indicó con anterioridad, dicha conclusión, equivocada por cierto, se debe a los defectos de que adolece el concepto de nacionalidad tradicionalmente aceptado.

Es conveniente entonces, tratar en este capítulo lo relativo a las opiniones y consideraciones emitidas por los diferentes autores en relación a la aplicación del vocablo "nacionalidad" a las cosas, y a lo acertado que tal aplicación resulta.

Para tal efecto, es conveniente dividir este capítulo en dos partes, que se referirán, la primera, a la posición de la doctrina extranjera en relación a la nacionalidad de las cosas; y la segunda, a la posición que respecto del mismo problema, adopta la doctrina mexicana.

3.1.—Doctrina Extranjera.—

a) J.P. Niboyet.—al conocer el concepto que el autor francés, tiene de la nacionalidad, es fácil deducir anticipadamente su posición respecto a la aplicación del concepto a las cosas.

Niboyet, como ya quedó dicho en el capítulo anterior, entiende la nacionalidad como "un vínculo político y jurídico que relaciona a un individuo con un Estado". (1)

Obviamente, Niboyet niega que las cosas tengan una nacionalidad; tal conclusión resulta lógica, si se toma en cuenta que de acuerdo al concepto establecido es absurdo suponer la existencia de una relación de carácter jurídico y político entre el Estado y una cosa.

Al abordar este problema, Niboyet niega expresamente que las cosas tengan nacionalidad, al referirse a los buques y las aeronaves; pues señala que la nacionalidad de los buques significa que estos están matriculados en un país y que enarbolan el pabellón de éste.

Más adelante manifiesta el autor que "propiamente hablando, no nos parece admisible, sin embargo, la afirmación de que el buque posee una verdadera nacionalidad. A nuestro juicio, no puede existir un vínculo entre un Estado y una cosa, sino entre un Estado y sus súbditos solamente. El buque lleva un pabellón, emblema del país que ejerce sobre sus ocupantes la protección diplomática y hasta la soberanía personal; pero pabellón y nacionalidad son dos conceptos distintos. Así, un regimiento que opera en territorio extranjero, tiene también su bandera, pero no tiene por eso una nacionalidad; solamente sus miembros la tienen". (2)

Sigue diciendo Niboyet que "nosotros siempre admitiremos que las naves pueden tener un pabellón, con todas las consecuencias que de ello se derivan, pero sin que eso signifique que posee una nacionalidad".(3)

Luego entonces, en opinión de este tratadista, aunque los buques llevan un pabellón minuciosamente reglamentado; lo que significa que el buque está matriculado en un país, lo que a su vez supone el derecho de llevar su pabellón e invocar su protección, soportando además su intervención desde el punto de vista diplomático, pero esto no implica de ninguna manera que el buque goce de una nacionalidad determinada.

1.—J.P. Niboyet, **Principios de Derecho Internacional Privado**, editora Nacional, México 1965, p. 50
2.—J.P. Niboyet, Ob. Cit. p. 81
3.—Ibidem. p. 82

Así lo afirma el autor, al decir que "entre el buque y el Estado, es decir, entre una simple cosa (Res) y el Estado, no existe relación política. Un buque no es más que un conjunto de piezas de madera o de acero. Porque se le ha de elevar al rango nacional con preferencia a cualquier otra cosa?". (4)

Cabe señalar que aunque Niboyet niega una nacionalidad a los buques, en virtud de las consideraciones expuestas con anterioridad, argumentando que si un buque es una simple cosa; no se le debe dar preferencia con respecto a cualquier otra; es importante insistir, que aunque el tema central de este trabajo, es precisamente la nacionalidad de los buques, esto no quiere decir que al hablar de la nacionalidad de los mismos, considere la atribución de tal concepto, como una característica exclusiva de las embarcaciones, sino que, por el contrario, creo que el concepto de que se trata, es aplicable a todas las cosas en general.

Por lo que se refiere a la nacionalidad de las aeronaves, Niboyet remite a lo expuesto en relación a los buques.

Así entonces, concluye el autor citado, diciendo que "A nuestro juicio, solamente el individuo, la persona física, es susceptible de poseer una verdadera nacionalidad". (5)

b) Miaja de la Muela.—

Acerca de la nacionalidad de las cosas, Miaja de la Muela se refiere particularmente al caso de las aeronaves y los buques y dice "Se habla con frecuencia, también de la nacionalidad de las naves y aeronaves, pero es evidente que la significación de este término tiene que ser muy otra que con respecto a las personas, referida a objetos de la relación jurídica, carentes de personalidad, en los que la cualidad de nacional o extranjero no puede ser fuente ni presupuesto para la adquisición de derechos subjetivos y obligaciones jurídicas. Por ello, la nave es incapaz de poseer el estatus constitutivo de la nacionalidad, y de ser sujeto de una relación jurídica con el Estado, es decir, de ostentar una nacionalidad. En sentido analógico se ha hablado también de la nacionalidad de las cosas".(6)

Por lo que se refiere a este punto de vista, es valedero el argumento que se utilizó con respecto a la posición de Niboyet, en cuanto a la aplicabilidad del concepto de nacionalidad a las cosas.

En efecto, en este caso, como en el anterior, todas las conclusiones derivadas, que llevan a negar la nacionalidad de las cosas, desprenden de las propias limitaciones que implica un concepto tan restringido, como el que siguen ambos autores.

4.—Ibidem, p. 144
5.—Ibidem, p. 145
6.—Miaja de la Muela Adolfo, **Derecho Internacional Privado**, quinta edición, 1970, Tomo II, p. 10

Añade Miaja de la Muela, al citar a Niboyet, al expresar que "la relación del buque con su pabellón se califica jurídicamente como nacionalidad de la nave. Es claro que si la nacionalidad es un status productor de derechos y obligaciones, atribuírselas a las naves supone, o un proceso de personificación, lo que resulta inadmisible, o un empleo metafórico o analógico del concepto de nacionalidad, mucho más forzado que el que hay que usar al atribuírselo a las personas jurídicas; entidades titulares de derechos y obligaciones, lo que no ocurre con la nave". (7)

Atendiendo a lo dicho por Miaja de la Muela, se puede decir entonces que la nacionalidad de los buques viene impuesta por razones de seguridad —distinción jurídica con los barcos piratas— y por otras de índole fiscal y de carácter económico que afectan a cada Estado; es productora de ciertos derechos (protección diplomática y consular), pero es evidente que el titular de estos derechos es el propietario de la nave, y no ésta.

Tal afirmación resulta aceptable en principio, pues es cierto que la nacionalidad de un buque trae implícita la seguridad jurídica de que en un momento dado, el buque puede estar protegido por el Estado cuya nacionalidad ostenta; sin embargo, esta aseveración de ninguna manera lleva a la conclusión de que el buque, y en general todas las cosas, carezcan de nacionalidad, aplicación del concepto que es completamente acertado y no una degeneración del mismo, como señala Miaja de la Muela.

c) José Matos.—

El autor guatemalteco sigue una dirección similar a las anteriores, pues aunque habla de una nacionalidad de los buques, se refiere a ella como una situación absolutamente necesaria, debido a la naturaleza particular de las naves, la que hace imprescindible que se les atribuya una especie de personalidad.

Así se expresa el mencionado tratadista, al afirmar que "Las naves por su naturaleza, son bienes muebles, pero al mismo tiempo las leyes les reconocen ciertos atributos peculiares a los inmuebles, como ser susceptibles de hipoteca, embargo, etc.; aún se les atribuye una especie de personalidad (tiene nombre, patria, domicilio), aplicándoles la ley del pabellón, como se aplica al individuo su ley nacional". (8)

d) Víctor Romero del Prado.—

El argentino Víctor Romero del Prado, señala que al buque "se le atribuye una nacionalidad y se reconoce a cada Estado, en virtud de su soberanía, la facultad de fijar las condiciones para que un navío pueda enarbolar su pabellón, para que sea considerado como nacional.

7.—Ibidem. p. 380
8.—Matos José, **Derecho Internacional Privado**, Guatemala 1922, p. 462

Según se expresa entre nosotros González Gowlandi, "se le atribuye una nacionalidad no sólo con el fin de imponerle deberes, sino para concederle situaciones especiales de protección en la concurrencia con los buques extranjeros, y sobre todo en el orden internacional donde se ha reconocido a todos los Estados el derecho de tutelar los intereses de los buques reputados nacionales, según sus propias leyes", y el Estado debe fijar las condiciones para determinar la nacionalidad, porque, los buques no constituyen solamente un objeto del derecho privado, sino el instrumento de un importante sector de su vida económica y de las relaciones comerciales con los diversos Estados. El patrimonio naval, fuente de lucro para los particulares, es sobre todo un medio eficiente para la prosperidad y expansión económica de las naciones, pero, la nacionalidad de los buques mercantes, tiene un significado particular, diverso al que se atribuye a las personas físicas o jurídicas". (9)

Se puede observar que, aunque Romero del Prado se refiere a la nacionalidad de los buques, acepta la aplicación del concepto como una situación con un significado totalmente diverso, distinto de aquél utilizado para referirse a la nacionalidad de las personas, físicas o jurídicas, posición con la que no estoy de acuerdo, pues la nacionalidad es una institución jurídica que debe ser utilizada con la misma significación; trátese de una persona (física o jurídica), o de una cosa, como podría ser precisamente el buque.

e) Atilio Malvagni.—

Podría decirse que el autor argentino, es de los pocos que aceptan la posibilidad de aplicación del concepto de nacionalidad a las cosas, quien al referirse al interesante tema del mar libre, expresa que en dicha zona ningún Estado ejerce jurisdicción." Sin embargo, o quizás por ello mismo, ha sido necesario, a esta altura de la evolución de nuestra civilización, encaminada a uniformarse bajo principios rectores universales, que la conducta humana que tiene por teatro a dicho espacio entre también a ser regida por normas jurídicas estables e internacionalmente aceptadas, superando una juridicidad primitiva un poco más evolucionada que la que se vive en la ley de la selva.

Es así como se ha ido creando un orden jurídico especial, determinado por la naturaleza del ambiente, pero en cuya formación y encauzamiento entran como factores preponderantes las necesidades militares y económicas de las naciones. Y no de las más poderosas, según ocurría hasta no hace mucho tiempo, sino también de las más débiles, como lo veremos, las que si bien no cuenta con su poder, influyen con su número y por aplicación de los principios éticos y jurídicos que colocan al ser humano en el centro de todo orden moral y de derecho.

9.—Romero del Prado Victor, **Derecho Internacional Privado**, edit. Assandri. Córdoba 1961, Tomo III, p. 208

El primer recurso técnico-jurídico a que se ha apelado para sustentar ese orden es la nacionalidad que todo buque debe poseer y que somete las cosas y la conducta de los que en él navegan por el mar libre a un determinado ordenamiento jurídico particular". (10)

Sigue diciendo Malvagni que "El orden jurídico que impera en el mar libre se asienta, según lo hemos dicho, en la nacionalidad que todo buque debe tener, y cuyo otorgamiento está previsto en el artículo 5o. de la Convención en la siguiente forma: "Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscriptos en su territorio en un registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera. Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar". (11)

f) Lord Chorley y O.C. Giles.—

Aunque no se refieren expresamente a las cosas en general, podría decirse que estos autores ingleses, aceptan tácitamente que los buques, y por lo tanto, cualquier otra cosa, son susceptibles de tener nacionalidad.

Remitiéndose a lo expresado por tales autores, ninguna jurisdicción nacional se extiende a mar abierto; en dichas circunstancias, en ausencia de reglas especiales, un buque que navegue en esas aguas estaría en una esfera no gobernada por el derecho y surgirían confusiones cuando las personas a bordo de un buque llegaran a ser sujetos de conflictos legales.

"Para evitar estas dificultades se concede a los buques una nacionalidad, como a las personas y las sociedades; los buques mercantes británicos en el mar representan, por así decirlo, territorio británico, y están sujetos a la jurisdicción británica". (12)

g) Antonio Sánchez de Bustamante y Sirvén.—

Al tratar lo relativo a la nacionalidad de los buques, Sánchez de Bustamante y Sirvén nos dice que "los buques y las aeronaves sirven de instrumento, respectivamente, al comercio marítimo y al aéreo y por cierta analogía entre el elemento natural que recorren, en parte libre y en parte bajo la soberanía de los Estados; se asimilan para buen número de reglas propias de la ciencia que estudiamos". (13)

10.—Malvagni Atilio, Sobre la Libertad de los Mares, **Revista Jurídica** de Buenos Aires, Fac. de Derecho y Ciencias Políticas, Oct.-Dic. 1958, Argentina, p. 115

11.—Ibidem. p. 118

12.—Lord Chorley y O.C. Giles, **Derecho Marítimo**, Casa editora.—Urgel, 51 Bis, Traducción de la 4a. edición inglesa 1959, p. 2

13.—Sánchez de Bustamante y Sirvén Antonio, **Derecho Internacional Privado**, Habana Cultural, S. A., 3a. edición 1943, T. II, p. 320

Es este autor el que, a mi juicio, expone de una manera más clara y precisa, el significado e importancia que entraña el hecho de atribuir una nacionalidad determinada a los buques, las aeronaves, y a las cosas en general.

Así se puede apreciar al conocer textualmente la opinión expresada por el autor cubano, que señala que "Por múltiples razones de seguridad pública, de índole fiscal y de carácter económico, necesita cada país distinguir legalmente sus barcos y sus aviones de los que pertenecen a otros. El único medio de lograrlo es atribuir a los primeros una vinculación con el orden político; que se expresa con la palabra nacionalidad, y a los que no les corresponden, otra vinculación con naciones extrañas que les dan el carácter de extranjeros". (14)

h) Antonio Brunetti.—

Al igual que la generalidad de los autores italianos, Brunetti se refiere a la nacionalidad de los buques como una consecuencia de la urgente necesidad de que las relaciones jurídicas que surgen en torno a una embarcación puedan ser reguladas por normas de derecho determinadas; lo cual dependerá del pabellón que la misma ostente.

Así lo señala el autor en cuestión, al decir que "La nacionalidad de la nave implica su sometimiento a las normas del derecho material y formal del Estado que la ha concedido, y la aplicación a las personas que se hallan en ella, cuando se halle en alta mar, de las del derecho penal, además de la sumisión a las particulares disposiciones relativas a la pesca costera, al cabotaje, a la neutralidad, a la guerra marítima, etc.,". (15)

Sigue diciendo Brunetti que "En el ámbito del derecho internacional, se apunta tradicionalmente, con expresión más bien elíptica, a una "ley de la Bandera", o a un derecho de la bandera, que es normativo de las relaciones que se refieren a la nacionalidad, mientras que la nave que no ostenta bandera de un Estado, no siendo susceptible de ninguna tutela, puede ser tratada como pirata y puesta fuera de la ley. La expresión es suficientemente significativa para establecer que la nacionalidad es elemento necesario y suficiente para la atribución de aquellos derechos y para la observación de las obligaciones que son inherentes a aquella, como cosa del derecho privado, o derivan de proveer contratos ocasionados de un ejercicio o cuando menos de su utilización.

14.—Ibidem, p. 320
15.—Brunetti Antonio, **Derecho Marítimo Privado Italiano,** Barcelona 1950, Tomo I, p. 294

Por esto, la nacionalidad debe de ser única, no sólo por la íntima conexión con la del propietario, que no es susceptible de desdoblamiento, como se verá más adelante, sino porque la pertenencia de una nave a un Estado excluye la posibilidad de que esta adquiera y mantenga la nacionalidad de otro" (16)

3.2.—Doctrina Mexicana.—

a) Enrique Helguera.—Por lo que se refiere al problema de la aplicabilidad del concepto de nacionalidad a las cosas, Enrique Helguera afirma que "se ha debatido sobre la aplicabilidad del concepto "nacionalidad" a los buques. Autores como Fiorentino, Scialoja, Brunetti y Ripert admiten que los buques pueden tener una nacionalidad; e incluso Ripert comete el error de afirmar: "Toda embarcación tiene necesariamente una nacionalidad. Es aquí donde la comparación de la persona física y del buque toma cierta apariencia de verdad. ..... La nacionalidad de una persona es la relación entre esta persona y la agrupación política. ... ..... Los buques tienen una relación con el Estado, por consiguiente una nacionalidad.

Para nosotros, no puede existir una "relación" entre el Estado y una cosa, y opinamos que más bien se trata de una peculiar situación jurídica de protección, en virtud de la cual los buques, aún cuando no sean propiedad estatal, están sometidos a las leyes, y, en general, a la soberanía del Estado cuyo pabellón están autorizados a enarbolar, lo que trae como consecuencia el disfrute de una serie de derechos y el cumplimiento de ciertas obligaciones. Creemos, con Niboyet, que el uso del concepto de nacionalidad en relación con los buques, es poco técnico, puesto que no puede existir un vínculo jurídico-político entre la nave y el Estado. Estimamos que no teniendo el buque personalidad jurídica, falta un elemento básico de esa relación vinculatoria que es la nacionalidad". (17)

b) Eduardo Trigueros.

Este autor sigue el mismo criterio que Helguera al negar a las cosas una nacionalidad determinada, pues al referirse a la aplicación que de este concepto hace la ley mexicana al referirse a los caminos, los navíos, la moneda, las personas jurídicas; afirma que "el uso del concepto de nacionalidad para todos estos casos disímbolos no puede tener ninguna analogía con el concepto históricamente original.

16.—Ibidem, p. 294.

17.—Helguera Enrique. Condiciones en las cuales los Estados conceden a los buques el derecho de enarbolar el Pabellón Nacional, (Coms. Mexs. al V Congreso Internacional de Derecho Comparado).—Boletín del Instituto de Derecho Comparado de México-UNAM-Año XI-número 32-mayo-agosto 1958, México, p. 74-75.

Si al atribuír nacionalidad señalan aquellos individuos que integran el pueblo del Estado, es indispensable que no pueden ser designados por el mismo término instituciones y cosas que no pueden actuar como individuos ni llevar a cabo actos normados por el orden jurídico, ni mucho menos constituír la finalidad del Estado, que solo puede encontrarse en el hombre.

Por lo que se refiere a la atribución de nacionalidad a las cosas, está fuera de duda que el sentido original del concepto sufre una variación". (18)

c) Luis Siqueiros.—

En la doctrina mexicana, Siqueiros, al igual que los autores antes señalados, sigue el criterio de no aceptar en forma alguna que las cosas sean susceptibles de que se les otorgue una nacionalidad en particular.

Así lo hace entender Siqueiros, al señalar que "Dentro de una precisa terminología, el concepto "nacionalidad", sociológica o jurídicamente hablando, sólo puede ser atribuído a los individuos. Sin embargo, el lenguaje común ha venido abusando del citado concepto para referirlo a toda clase de abstracciones u objetos, en ese sentido se habla de caminos nacionales, moneda nacional, palacio nacional, buques y aeronaves mexicanas, llegándose al extremo de distinguir entre instituciones de crédito "nacionales" y "mexicanas".

La mayor parte de los vocablos anteriores han hechado raíces en la terminología legal y nuestros juristas no reparan en la frecuente utilización de los mismos; es probable también que muchos de los conceptos jurídicos no son inmunes a la variaciones semánticas y que las nociones transformen su sentido primitivo.

Pretender en aras de la pureza de los conceptos, detener el uso consuetudinario y arraigado de cualquier vocablo sería tarea infructuosa; por lo tanto y no obstante, que doctrinalmente rechazamos la atribución de nacionalidad a las personas morales, a las embarcaciones, a las aeronaves, etcétera, tendremos que doblegarnos ante su uso constante, pero unánimemente aceptado dentro de la legislación mexicana y prácticamente del mundo entero". (19)

d) Raúl Cervantes Ahumada.—

Es el doctor Cervantes Ahumada, que siguiendo un criterio opuesto a los ya mencionados, el que, a mi juicio, plantea de una forma más clara el origen de la confusión existente con respecto a lo acertado o no de atribuír nacionalidad a los buques y a las cosas en su generalidad.

18.—Trigueros Eduardo, **La Nacionalidad Mexicana**, editados José Romero, 1940. p. 30
19.—Siqueiros Luis, **Síntesis de Derecho Internacional Privado**, 2a. edición 1971. p. 30

Lo anterior se puede comprobar si nos remitimos a la opinión emitida por el autor en cuestión, el que afirma que "se ha querido ver en la nacionalidad un vínculo de naturaleza personal entre el Estado y el Buque, porque tal vínculo; que se dice crea obligaciones y deberes recíprocos, subsiste fuera del territorio.

En base a este razonamiento y por el hecho de que el buque tiene ciertos atributos propios de la personalidad (nombre, registro, etc.,), se ha dicho que el buque tiene personalidad jurídica.

Creemos que todo se ha derivado, en el fondo, de un concepto falso de la institución de la nacionalidad, la que no es, como tradicionalmente se ha pretendido, una relación de carácter personal entre el Estado y sus nacionales, generadora de obligaciones recíprocas. El vínculo de la nacionalidad es de imperio; que el Estado ejerce sobre sus súbditos y sobre las cosas a que se aplica su ordenamiento jurídico.

Por eso existen no sólo personas nacionales, sino cosas nacionales como el territorio, la bandera, los buques, las aeronaves, etc., y las relaciones que del vínculo nacen, no son obligaciones ordinarias, sino derivadas de la situación especial del Estado y de las personas y cosas que se encuentran bajo su imperio". (20)

En lo personal, me adhiero al criterio expuesto por el doctor Cervantes Ahumada; evidentemente, la nacionalidad es un vínculo de imperio del Estado sobre personas y cosas, pues es este, el que, en última instancia, determina los requisitos y condiciones que deben ser satisfechos para que una persona o una cosa se considere nacional de ese Estado.

e) Carlos Arellano García.—

Estimo pertinente en este apartado, hacer nuevamente referencia al concepto que de "nacionalidad" propone el doctor Arellano García, quien define dicho concepto, diciendo que la nacionalidad "es la institución jurídica a través de la cual se relaciona una persona física o moral con el Estado en razón de pertenencia por sí sola, o en función de cosas, de una manera originaria o derivada". (21)

Obviamente, conociendo la definición antes citada, es fácil suponer la postura del doctor Arellano García, frente a la disyuntiva de admitir o no la aplicabilidad del concepto de "nacionalidad" a las cosas.

20.—Cervantes Ahumada Raúl, **Derecho, Marítimo**, edit. Herrero, S. A., 1a. edición 1970, p. 24.

21.—Arellano García Carlos, **Derecho Internacional Privado**, edit. Porrúa, 3a. edición, 1979, p. 116-117

Explica el doctor Arellano; "a nuestro modo de ver, es una realidad jurídica innegable la atribución de la nacionalidad no sólo a las personas físicas sino también a las personas morales y a las cosas como veremos más adelante". (22)

Es lógico, y así lo señala el doctor Arellano, que aún cuando la nacionalidad es constitutiva de una relación, ésta se establece entre personas; "sería irracional fijar un lazo jurídico entre Estado y cosas. No obstante, es posible, racionalmente, establecer una vinculación jurídica entre personas físicas o morales y el Estado derivadas de que ciertas cosas se consideren pertenecientes al Estado. Por ejemplo: el nacimiento acaecido a bordo de un buque nacional, la importación de artículos extranjeros o la exportación de objetos nacionales". (23)

Es importante entonces, insistir en que, cuando se hace referencia a la nacionalidad de las cosas, no se está hablando de una relación jurídica entre el Estado y la cosa de que se trate, pues está sobreentendido que no hay posibilidad alguna de establecer dicha relación; en consecuencia, se puede decir que la nacionalidad de las cosas también es constitutiva de vinculaciones jurídicas entre personas; en todo caso, cuando a una cosa determinada se le fija una nacionalidad, el vínculo jurídico surge entre el Estado que otorga la nacionalidad y la persona o personas que derivan derechos y obligaciones por habérsele otorgado nacionalidad a a esa cosa.

22.—Ibidem. p. 116
23.—Ibidem. p. 117

## CAPITULO IV

## LA NACIONALIDAD DE LOS BUQUES EN EL DERECHO VIGENTE MEXICANO

De acuerdo con el curso progresivo del temario ya programado para desarrollar este trabajo, toca ahora desglosar en la mayor medida posible y ya particularizando en el tema central a tratar, las normas jurídicas que en nuestro derecho vigente regulan lo relativo a la nacionalidad de los buques; para así poder tener una visión más amplia y concreta de dicho concepto y lo correcto o incorrecto de su aplicación a las embarcaciones.

Para tal efecto, y según el orden jerárquico establecido por la doctrina respecto de las normas jurídicas, empezaré por referirme a la regulación que de la nacionalidad de los buques hace la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para continuar después con las leyes y reglamentos respectivos.

### 4.1.—Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

La materia marítima se ha considerado tradicionalmente en México como de carácter federal, así lo señala Enrique Helguera al afirmar que "Desde la anterior Constitución Política de 1857 se había establecido, en su artículo 72, que el Congreso tiene facultad para reglamentar el modo en que deben expedirse las patentes de corso; para dictar leyes según las cuales deba declararse buenas o malas las presas de mar o tierra, y para expedir las relativas al derecho marítimo de paz y guerra (frac. XV); así como para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre postas y correos (frac. XXII). También el artículo 87 (frac. II) dispuso que corresponde a los tribunales de la Federación conocer de las controversias que versen sobre derecho marítimo. Idéntico texto tiene la Constitución vigente (1917) en las fracciones respectivas de sus artículos 73 y 104". (1)

1.—Helguera Enrique, Ob. Cit. p. 78

Concretando en el aspecto que se trata en este apartado; que es lo relativo a la nacionalidad de los buques, son los artículos 30 y 32 de nuestra Constitución vigente los que aluden a la misma, como podrá verse más adelante

En efecto, el artículo 30 establece en el inciso A), fracción III, que son mexicanos por nacimiento: "Los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes".

Luego entonces, como podrá observarse, sería sumamente difícil determinar la nacionalidad de un individuo nacido en un buque que navegara en una zona donde ningún Estado ejerce su jurisdicción.

Es aquí donde se hace uso de la llamada ficción de la territorialidad de los buques; al respecto John Colombos expresa que "Se ha arguido que los barcos son porciones flotantes de la nación a la que pertenecen, y por ello son una continuación o prolongación de su territorio. Esta doctrina se basa en una ficción o metáfora". (2)

Por lo que se refiere a la eficacia que pudiera tener la aplicación de esta ficción, Colombos hace alusión a la opinión de Westlake, que señala que "en el alta mar, el carácter territorial que se imprime al barco por el pabellón que arbola es una ficción tan exacta para los fines de jurisdicción como puede serlo ficción alguna". (3)

Las opiniones en pro de la territorialidad de un barco, argumentan que el alta mar está libre de la soberanía de Estado alguno, y por tanto no se puede ejercer jurisdicción allí, salvo sobre bienes por el Estado que los posea y consecuentemente, los actos realizados allí bajo el pabellón de un Estado se reputan como hechos en el suelo del Estado en cuestión.

"Estas aseveraciones no son verdad más que en parte, y rigen para casos en los que ningún Estado que no sea aquél al que pertenece el barco tiene interés en ejercer jurisdicción; por ejemplo, son ciertos respecto de actos relativos al status civil de la tripulación y de los pasajeros que ocurran a bordo de un barco en alta mar, como nacimientos, matrimonios, defunciones, escrituras allí redactadas (como contratos, transmisiones o testamentos) pero no ciertos en todos los casos y en todas las circunstancias. Así, como ya vimos en la doctrina de la persecución ("hot pursuit"), todo barco mercante extranjero que haya quebrantado las leyes locales de un Estado puede ser perseguido dentro del alta mar y traído a puerto. Puede añadirse que, hay dos sistemas rivales vigentes acerca

2.—Colombos C. John, **Derecho Internacional Marítimo**, Aguilar, S. A. de ediciones, Madrid 1961, Traducción Dr. José Luis de Azcárraga, p. 192
3.—Ibidem. p. 192

de la posición de los mercantes en puertos extranjeros, a saber, el sistema angloamericano y el sistema francés, a los que se adhieren otras muchas naciones, sin embargo, ambos sistemas coinciden en el detalle de que niegan a los mercantes extranjeros privilegios extraterritoriales. Dicho de otro modo: en ninguno de dichos sistemas —que se aplican en todos los Estados marítimos— se mantiene la ficción de la territorialidad de un barco mercante cuando entra en puerto extranjero o en aguas territoriales extranjeras. El hecho de que un buque en alta mar esté sujeto a la jurisdicción del Estado de su bandera es norma razonable y ventajosa; de no ser así, ¿ante que jurisdicción sería responsable la tripulación de tal buque?". (4)

Por otra parte, hay también opiniones que rechazan la ficción de la territorialidad del buque, y dicen que hay motivos prácticos para la norma de sujeción de los buques a las leyes de su Estado y por lo tanto, resulta superfluo emplear la ficción de la territorialidad para explicarla.

"Además semejante ficción, si se llevase a su lógica conclusión, conduciría a extraños resultados. Excluiría el ejercicio de la jurisdicción por un Estado litoral en sus aguas territoriales en tiempo de paz, y sería una negación del derecho universalmente aceptado de visita y registro en alta mar en época de guerra. Los Estados redactan determinadas normas para proveer de su nacionalidad a los buques, y autorizándoles a arbolar su pabellón. Por ello existe íntima conexión entre el buque y el Estado cuya nacionalidad adquiere, lo que lleva consigo la aplicación al buque de las leyes del Estado cuyo pabellón ostenta.

Bajo estas leyes es como el capitán ejerce su autoridad y hace que se cumpla. El buque podrá ser un bien mueble, una porción de propiedad móvil, pero está regido por leyes especiales, y, mientras está en el alta mar, se reconoce universalmente su independencia de todo control que no sea el de las autoridades del Estado cuyo pabellón luce. No es necesario hablar de él o pensar en él como territorio". (5)

Es conveniente, a mi modo de ver, citar lo expresado por Antonio Sánchez de Bustamante y Sirvén, respecto a considerar los buques como parte del territorio del Estado cuyo pabellón enarbolan.

"Estimados los buques generalmente como cosas muebles, llevan por donde quiera que van la ley de su propietario para los que estiman la propiedad mobiliaria sujeta al estatuto personal; pero como son al propio tiempo territorio flotante del Estado; puede sostenerse que aplican la ley del pabellón en ese territorio como un derecho local". (6)

4—Ibídem. p. 194
5.—Ibídem. p. 194
6—Sánchez Bustamante y Sirvén Antonio, Ob. Cit. T. II, p. 321

4.2.—Código Penal.—

El Código Penal para el Distrito Federal, expedido el 13 de agosto de 1931, y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 del mismo mes y año; se refiere también a la nacionalidad de los buques.

El artículo 5o. establece que "Se consideraran como ejecutados en territorio de la República:

I.—Los delitos cometidos por mexicanos o por extranjeros en alta mar, a bordo de buques nacionales;

II.—Los ejecutados a bordo de un buque de guerra nacional surto en puerto o en aguas territoriales de otra nación. Esto se extiende al caso en que el buque sea mercante, si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenezca el puerto;

III.—Los cometidos a bordo de un buque extranjero surto en puerto nacional o en aguas territoriales de la República, si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido, no fueren de la tripulación. En caso contrario, se obrará conforme al derecho de reciprocidad";

Podrá observarse que este ordenamiento jurídico sigue los mismos lineamientos fijados por nuestra Constitución en lo que se refiere a la ficción de la territorialidad del buque.

Es en función de esta ficción, que el precepto transcrito considera que un delito se ha cometido en el país si se perpetró en un buque mexicano, independientemente de que el sujeto activo del delito sea mexicano o extranjero.

Al respecto, es conveniente referirse a Antonio Sánchez Bustamante y Sirvén, que afirma que "Desde el punto de vista de los hechos la aplicación de la ley penal de cada Estado con carácter absoluto dentro de su territorio, es algo reconocido y aceptado por todas las legislaciones positivas". (12)

El Tratado de Derecho Público Internacional, como uno de los resultados del Congreso del mismo nombre, del 23 de enero de 1889, en el artículo 8 establece que "los delitos cometidos en alta mar o en aguas neutrales, ya sea a bordo de buques de guerra o mercantes, se juzgan y penan por las leyes del Estado a que pertenece la bandera del buque". (13)

Sigue diciendo el autor que se comenta que "Las naciones consideran también como parte de su territorio los buques y las aeronaves de guerra

12.—Sánchez Bustamante y Sirven Antonio, Ob. Cit., Tomo III, p. 7
13.—Ibidem. p. 10

u oficiales, cuando están en sus aguas o en su aire, cuando recorren el alta-mar o el aire libre y cuando circulan o se estacionan en territorio extranjero". (14)

"Cuando un buque de guerra de otra nación llega a uno de nuestros puertos, siendo territorio extranjero está practicamente en el de nosotros; y se produce lo que llamaremos una superposición de territorios, que envuelve necesariamente una colisión de leyes y obliga a determinar la esfera de acción propia de cada uno". (15)

El artículo 9o. del Tratado de Derecho Penal Internacional de Montevideo, establece que "Los delitos perpretados a bordo de los buques de guerra de un Estado que se encuentren en aguas territoriales de otro, se juzgan y penan con arreglo a las leyes del Estado a que dichos buques pertenezcan, pero si en la ejecución de los hechos punibles sólo intervinieron individuos no pertenecientes al personal del buque de guerra, el enjuiciamiento y castigo se verificarán con arreglo a las leyes del Estado en cuyas aguas territoriales se encuentre el buque". (16)

Podrá observarse que los lineamientos que establece el precepto señalado con anterioridad, en lo que se refiere a la comisión de un delito en un buque que se encuentra en aguas territoriales de otro Estado; son los mismos que sigue el artículo 5o. de nuestro Código Penal vigente.

Por su parte, el artículo 146, que se encuentra ubicado en el título que se refiere a los delitos contra el Derecho Internacional; establece en su fracción primera que "Serán considerados piratas:

1.—Los que, perteneciendo a la tripulación de una nave mercante mexicana, de otra nación, o sin nacionalidad, apresen a mano armada alguna embarcación, o cometan depredaciones en ella, o hagan violencia a las personas que se hallen a bordo";

Podría pensarse que la piratería es una contradicción a la regla general que consiste en que, todo buque que se encuentre en alta mar, está sometido única y exclusivamente a la soberanía y jurisdicción del Estado cuyo pabellón ostenta; sin embargo, Colombos opina que; "la piratería no es una derogación de esta regla general; pues la piratería es un crimen internacional. Los tripulantes, al convertirse en piratas, se hacen "enemigos de la humanidad" y los tribunales del Estado que les capture son competentes para juzgarles. Por eso es norma aceptada del derecho internacional, el que todo barco mercante en alta mar está sujeto solamente, en circunstancias normales, a la jurisdicción del Estado cuyo pabellón está autorizado a mostrar". (17)

14.—Ibidem p. 12.
15.—Ibidem. p. 13
16.—Ibidem. p. 26
17.—Colombos C. John, **Derecho Internacional Marítimo**, Aguilar, S. A. ediciones Madrid 1961, p. 206.

4.3.—Código Civil para el Distrito Federal.

El Código Civil para el Distrito Federal, del 30 de agosto de 1928, estipula en el artículo 70 que "si el nacimiento ocurriere a bordo de un buque nacional, los interesados harán extender una constancia del acto, en que aparezcan las circunstancias a que se refieren los artículos del 58 al 65, en su caso, y solicitarán que las autorice el capitán o patrono de la embarcación y dos testigos de los que se encuentren a bordo, expresándose, si no los hay esta circunstancia".

El artículo 73 indica que "si el nacimiento ocurriere en un buque extranjero, se observará, por lo que toca a las solemnidades del registro, lo prescrito en el artículo 15".

Así entonces, podrá observarse que el carácter que de nacional o extranjero tenga un buque, determina las normas aplicables a los actos relativos al status civil, como puede ser un nacimiento; de los pasajeros o de los integrantes de la tripulación de una embarcación.

Puede decirse, en lo que a los buques respecta, que la posesión de una nacionalidad es la base para la intervención y protección estatales; y es también una protección para otros Estados en cuanto al resarcimiento de daños cometidos contra sus nacionales por quienes van a bordo.

Como acertadamente lo señala el doctor Cervantes Ahumada; aunque la ley no lo establece de manera específica, el capitán de un barco, tiene el carácter de fedetario público general, y no sólo por aquellos actos que la ley autoriza expresamente, sino que el capitán de un buque que navegue en alta mar es representante de la autoridad mexicana.

Señala también Cervantes Ahumada que "Respecto de los actos civiles realizados en alta mar surge el problema de determinar la ley que los rige y la competencia de la jurisdicción a la que deberán someterse.

Cabe distinguir entre actos realizados en aguas jurisdiccionales mexicanas y actos realizados en alta mar o en aguas extranjeras.

En el primer supuesto, regirán las normas civiles del Estado Federal adyacente a las aguas jurisdiccionales, ya que la competencia federal sobre zonas marítimas adyacentes a un Estado miembro de la Federación debe considerarse limitada a los asuntos que, por razón de la materia, deban considerarse federales. Las zonas federales (mar territorial, aguas interiores, playas, etc.), no son territorio federal exclusivo. En estos espacios se suponen los ordenamientos federal y local, los que se aplicarán según la materia de que se trate. Esto es, las zonas federales son territorio de los Estados de la Federación en el que están comprendidas o al que son adyacentes.

Si los actos fueron realizados en alta mar o en aguas extranjeras, se aplicará la ley federal, con la limitación que ya hemos indicado respecto a las aguas extranjeras, de la aplicación que de sus leyes haga el Estado que ejerza su soberanía sobre dichas aguas.

Con un ejemplo podemos aclarar: Supongamos que un niño nace a bordo de un buque mexicano en la bahía de puerto de Mazatlán. Este niño, desde luego, y según un mandato constitucional (artículo 30 frac. III), sería mexicano; pero, además sería sinaloense. Si naciese a bordo de un buque mexicano en alta mar o en aguas extranjeras, sería mexicano; pero no nacional por nacimiento de un Estado miembro de la Federación Mexicana, se consideraría nacido en territorio federal.

Respecto de la competencia, será la del juez que ejerza su jurisdicción sobre el puerto a que primero arribe el barco". (18)

Las ideas anteriormente expresadas, ponen de manifiesto que el hablar de la nacionalidad de un buque, no se está empleando el concepto de manera analógica y equivocada, sino que, por el contrario, el buque goza de una auténtica nacionalidad, considerada ésta, como una vinculación a un Estado determinado, del cual se considera nacional, en razón de su pertenencia al mismo.

### 4.4.—Ley de Vías Generales de Comunicación.

Por lo que respecta a éste cuerpo legal, y según palabras propias de Enrique Helguera, "el caudal más importante de disposiciones relativas a la nacionalidad y al abanderamiento de los buques se encuentra en la ley de Vías Generales de Comunicación de 19 de febrero de 1940 .

Efectivamente, el libro tercero de la ley mencionada se refiere a las comunicaciones por agua; y es así como el artículo 169 establece en su fracción tercera, que "La Secretaría de Comunicaciones ejerce su autoridad en materia de comunicaciones por agua: III.—A bordo de las embarcaciones que no sean de guerra, en los términos del derecho y tratados internacionales, la presente ley, sus reglamentos y demás disposiciones relativas:

c) Por el capitán de la embarcación respectiva, a falta de cualquiera de las personas enumeradas anteriormente, tratándose de buques nacionales".

18.—Cervantes Ahumada Raúl, Ob. Cit. p. 580-581

Aunque casi la totalidad del libro tercero de la Ley de Vías Generales de Comunicación se refiere a embarcaciones mexicanas y extranjeras, es el capítulo XIII, intitulado "De la matrícula y abanderamiento", el que regula el otorgamiento, la pérdida y todo lo relativo a la nacionalidad de los buques.

Así entonces, el artículo 275 de la ley en referencia alude a los supuestos en que una embarcación puede y debe ser considerada como mexicana, los cuales se estudiarán con detenimiento en el capítulo siguiente, en virtud de ser materia del mismo.

El artículo 276 establece que las embarcaciones mexicanas tienen derecho a enarbolar el pabellón mexicano, debiendo matricularse previamente en alguna capitanía de puerto de litoral en que naveguen y a solicitud del naviero, quien deberán tener un representante en el puerto de matrícula.

El artículo 277 dice que los extranjeros que desarrollen actividades de carácter industrial en la República podrán adquirir embarcaciones para sus propios servicios, pero deberán abanderarlas como mexicanas y otorgarán fianza en escritura pública, equivalente al veinticinco por ciento del valor de la embarcación, para garantizar el uso de la bandera nacional.

El artículo 278 señala que las embarcaciones que se encuentren en el extranjero y vayan a abanderarse como mexicanas, deberán inscribirse ante el cónsul mexicano de la jurisdicción respectiva. La autoridad consular otorgará pasavante hasta el puerto señalado para que se matricule la embarcación de que se trate, dando aviso de ello a la Secretaría de Comunicaciones.

Las causas consideradas para cancelar el registro de una embarcación en los libros de matrícula, son señaladas por el artículo 281 que dice:

I.—La pérdida de la nacionalidad mexicana de la embarcación o de su propietario, salvo lo previsto en el artículo 277 de esta ley;

II.—El naufragio, incendio o cualquiera otro accidente que imposibilite a la embarcación por más de un año; y

III.—El no arribar la embarcación por más de dos años al puerto de su matrícula, excepto el caso en que se compruebe que navega entre otros puertos del país o del extranjero.

Aún cuando los artículos 282 y 283 aluden también a la nacionalidad del buque, por el momento no serán objeto de estudio en razón de que son materia del capítulo siguiente.

El artículo 289 señala que "El mínimo de dotación con que deben estar tripuladas las embarcaciones nacionales, excepto cuando estas sean menores de cien toneladas y hagan navegación que no exceda de dieciséis horas, corresponderá a tres turnos y será fijado en los certificados de cubierta y máquinas, así como el título certificado o autorización que cada individuo debe tener para desempeñar su cargo, de acuerdo con la navegación y tráfico de las embarcaciones.

El artículo 292 establece las facultades de que gozan los capitanes de las embarcaciones nacionales.

Podría seguirse haciendo una enumeración de los preceptos que contiene la ley a la que me vengo refiriendo y que aluden a la nacionalidad de los buques, sin embargo, creo que con los señalados anteriormente es suficiente para concluír que es generalmente aceptada por nuestro derecho positivo el hecho de que el buque posee una nacionalidad y que cuando se hace referencia a la misma, se alude a una real vinculación jurídica entre el propietario del buque y el Estado del cual dicho buque se considera nacional.

### 4.5.—Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Anteriormente, la materia de comercio marítimo estaba regulada por el Código de Comercio actualmente en vigencia y a dicha materia dedicaba su libro tercero, pero los preceptos contenidos en este libro fueron derogados por el artículo segundo transitorio de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 10 de enero de 1963, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 21 de noviembre del mismo año.

Así entonces, el artículo segundo de la ley en estudio dice que los buques mexicanos en alta mar serán considerados territorio mexicano.

En éste punto estimo conveniente volver a hacer mención a la llamada ficción de la territorialidad de un buque, y como se habrá observado en el precepto antes transcrito, el derecho mexicano acepta el carácter territorial que se imprime a un barco en función del pabellón que arbola.

El artículo tercero de la propia ley, en su segundo párrafo, señala que las embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas mexicanas, quedan sujetas por este solo hecho, al cumplimiento de las leyes de la República y de sus Reglamentos.

El artículo cuarto repite la disposición contenida en el artículo quinto del Código Penal, respecto a las situaciones de hecho que se deben tener en cuenta para considerar que un delito se ha cometido en territorio de la República Mexicana.

El artículo quinto establece que "Cuando se tenga conocimiento de que se están cometiendo hechos presumiblemente delictuosos a bordo de un buque en aguas nacionales, las autoridades tomarán las providencias del caso con arreglo a las leyes mexicanas.

Asímismo intervendrán conforme a éstas, si el capitán o el patrón de un buque extranjero o el cónsul respectivo solicitaren la intervención de las autoridades mexicanas, con motivo de la comisión de faltas de los tripulantes contra la disciplina interior de la nave".

El artículo 14-F, inciso j), fracción XIII, establece que los buques nacionales de guerra y los dedicados al servicio público de la Federación tendrán derecho a que los servicios de pilotaje y de amarre de cabos se les proporcionen gratuitamente;

Según lo establece el artículo 20 bis; todos los tripulantes de embarcación mexicana, incluyendo el capitán o patrón de la misma, deberán ser mexicanos por nacimiento.

El capítulo quinto de la ley a que se está haciendo referencia regula ya más específicamente lo relacionado a la nacionalidad de los buques. En efecto, este capítulo, que se intitula "De la matrícula y abanderamiento", reproduce en sus artículos correspondientes los mismos conceptos y consideraciones que toma en cuenta la Ley de Vías Generales de Comunicación, a la cual ya nos referimos anteriormente.

Sin embargo, como también ya lo expresé al referirme a la Ley de Vías Generales de Comunicación, la matrícula y abanderamiento de buques son tema del capítulo siguiente.

### 4.6.—Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales.

Aparte de las disposiciones mencionadas en la Ley de Vías Generales de Comunicación, deben consultarse los preceptos del Reglamento para abanderamiento y matrícula de los buques mercantes nacionales, del dos de agosto de 1946.

El artículo primero señala las hipótesis dentro de las cuales se considerará que un buque mercante es nacional, las cuales se desglosarán en el capítulo siguiente.

El artículo tercero establece quienes tienen capacidad para poseer buques mercantes nacionales, y se refiere a:

a) Los mexicanos por nacimiento o naturalización, sea cual fuere su sexo, debiendo comprobar su nacionalidad mediante la copia del acta de su nacimiento del Registro Civil o carta de naturalización.

b) Si se trata de propietario mexicano menor de edad, no se dará curso a la solicitud de matrícula si no se justifica por medio de las constancias del Registro Civil que la persona que lo representa ejerce la patria potestad, y a falta de personas que la ejerzan, el representante debe justificar su personalidad mediante copia certificada de la resolución judi-

c) Si se trata de propietario mujer, ésta deberá justificar, si es casada, que su matrimonio fue celebrado bajo el régimen de separación de cial respectiva.
bienes.

Si siendo casada la propietaria el matrimonio tuviere lugar bajo el régimen de sociedad, deberá justificar la nacionalidad mexicana del marido, representante en este caso de la sociedad conyugal, pues en caso de ser extranjero, deberán llenarse los requisitos establecidos por el artículo 227 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Si se trata de propietaria mujer, casada bajo el régimen de sociedad, y el marido es extranjero, deberá considerarse que la solicitud de matrícula la formula un extranjero.

d) Las testamentarías o intestados hasta la repartición de bienes si los herederos fueren mexicanos y representaren la mayoría del capital hereditario, y hasta la declaración de herederos en el caso de que los que representen la mayoría del caudal hereditario fueren extranjeros.

e) Las compañías o sociedades que estén constituídas conforme a las leyes del país.

El Reglamento a que se está haciendo referencia, clasifica también las embarcaciones nacionales, para los efectos de abanderamiento y matrícula.

——oOo——

## CAPITULO V

## ESTUDIO PARTICULAR DE LA NACIONALIDAD DE LOS BUQUES

En el capítulo anterior, se trató lo relativo al uso que el derecho positivo mexicano hace del concepto de nacionalidad respecto de los buques; así como la influencia que dicha utilización ejerce sobre los diferentes actos relacionados con el status civil de los que se encuentran a bordo de una embarcación, así como sobre los diferentes actos jurídicos que los mismos realicen.

Corresponde ahora, estudiar ya particularmente lo relativo a la nacionalidad de los barcos; y los diferentes aspectos que la misma lleva implícita.

En efecto, es bien sabido que, por lo que se refiere a las personas físicas, la nacionalidad se encuentra regulada por normas jurídicas especiales y específicas que reglamentan los diferentes aspectos y situaciones a que la misma da lugar.

Así por ejemplo, se puede hacer referencia a los requisitos que el Estado exige deben ser satisfechos para otorgar su nacionalidad, las causas consideradas para la pérdida de la misma, el cambio de una nacionalidad por otra, y muchas otras circunstancias que son estudiadas en relación a la nacionalidad de las personas físicas y que ahora estarán referidas a las embarcaciones.

Siguiendo un orden lógico, empezaré por referirme en primer lugar a los requisitos exigidos por el derecho mexicano para que un buque pueda adquirir su nacionalidad.

### 5.1.—Requisitos para adquirir la nacionalidad mexicana.

Determinar la nacionalidad de una nave tiene suma importancia dentro de la esfera del derecho público y aún, por sus consecuencias, en derecho privado.

Se trata de un problema que resulta complicado por la diversidad de criterios en las legislaciones en cuanto a los requisitos para reconocer la nacionalidad de los buques.

Por otra parte, siendo la nave una cosa mueble que se traslada de un pais a otro, surgen conflictos que es necesario aclarar, con respecto a los principios de territorialidad y extraterritorialidad de las leyes. Por regla general, para determinar cual es la ley aplicable respecto de un acto realizado a bordo de un buque, sea que este se encuentre en alta mar o en aguas jurisdiccionales de otro Estado; se estima que debe aplicarse la ley del Estado cuyo pabellón ostenta el buque en cuestión; es decir, la ley del Estado que ha otorgado su nacionalidad a dicha embarcación.

Entonces, la posesión de una nacionalidad, es la base para la intervención y protección estatales; pues la importancia que reviste el hecho de que un buque sea considerado con una nacionalidad determinada, estriba en que dicha nacionalidad implica su pertenencia a ese Estado, lo cual supone respecto de él la existencia de una vinculación jurídica.

Las condiciones para reconocer la nacionalidad de un buque varían de un país a otro, se exigen una serie de requisitos relacionados con el lugar de costrucción del navío, la nacionalidad de sus propietarios, de su tripulación.

El derecho Internacional, no fija normas específicas y determinadas en virtud de las cuales una embarcación pueda ser considerada con una u otra nacionalidad, sino que es facultad y derecho exclusivo de cada Estado, el promulgar normas exponiendo las condiciones en que concede registro o matriculación en sus puertos, y por lo tanto, su nacionalidad a los buques mercantes; condiciones que varían según el Estado de que se trate.

En la misma forma que a las personas, al buque se le asigna una nacionalidad que legalmente lo identifica y lo vincula a un Estado en particular; así es como por múltiples razones de carácter económico y de seguridad pública, cada país necesita distinguir sus barcos de aquellos que pertenecen a otros.

"Como lo señala Ripert, durante mucho tiempo los países han guardado celosamente la superioridad de sus construcciones marítimas, otorgando únicamente la nacionalidad a los navíos construidos en astilleros nacionales.

Históricamente, debemos remontarnos al Acta de Navegación de Cromwel del año de 1651, que exigía la concurrencia de tres requisitos para reconocer la nacionalidad de los buques: que los propietarios fuesen ingleses; que se construyese su casco en Inglaterra, y que la mayoría de la tripulación fuese del mismo origen. Este sistema fue posterior-

mente seguido por Francia (Acta de Navegación del 21 de septiembre de 1793). Tales normas se fueron atenuando con el devenir del tiempo. Sin embargo en Inglaterra prevaleció la idea de que el pabellón inglés no debía cubrir sino una propiedad nacional, (Artículo 1o. Merchant shipping Act, 1894). El principio sirvió de guía a las leyes de Estados Unidos (26-6-1884), de Alemania (22-6-1899), de Noruega, España, Portugal, Brasil, Chile, Japón, etc.

En cambio los países nuevos, como Uruguay y el nuestro, que buscaban atraer capitales extranjeros para suplir su poco desarrollo industrial; no impusieron condiciones a la nacionalidad de los navíos. No obstante ello, en la Ley Nacional de Cabotaje número 10.606 del año 1918, se establecían condiciones para otorgar la matrícula del país, y la ley 12.980, ratificando el decreto 19.492 de 1944, impone las siguientes condiciones: reserva el ejercicio del cabotaje nacional a los barcos argentinos (art. 1o.); y el artículo 2o. dispone que para un barco argentino tenga derecho a usar el pabellón nacional; debe:

1) estar inscrito en la matrícula nacional;

2) ser mandado por capitán y oficiales argentinos con título del país; del 25% de su rol;

3) ser tripulado por oficiales argentinos en una proporción mínima

4) usar obligatoriamente el idioma nacional en las órdenes de mando verbales y escritas y del servicio del barco y en las anotaciones y libros y documentos exigidos por el código de comercio (libro III) y las inscripciones de los transmisores de órdenes, alojamientos y compartimientos". (1)

Por lo que se refiere a México, al igual que el resto de los países también establece una serie de requisitos que deben ser satisfechos para que una embarcación pueda ser considerada como mexicana.

El artículo 275 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, estipula que "son embarcaciones de nacionalidad mexicana:

I.—Las abanderadas en la República conforme a la presente ley;

II.—Las abandonadas en aguas territoriales;

III.—Las que deban quedar a beneficio de la nación, por contravenir las leyes de la República;

IV.—Las capturadas al enemigo y consideradas como buena presa; y

V.—Las construídas en la República para sus servicios".

1.—Enciclopedia Jurídica Omeba, edit. Bibliográfica Argentina 1955, Tomo II, p. 421

El otorgamiento de la nacionalidad mexicana a una embarcación trae como consecuencia el derecho de enarbolar el pabellón nacional; pues el hecho de que un buque ostente un pabellón, hace presumir que el mismo tiene la nacionalidad del Estado a que pertenece dicho pabellón.

El artículo 276 afirma que las embarcaciones mexicanas tienen derecho a enarbolar el pabellón nacional, siempre y cuando se hayan matriculado previamente en alguna capitanía del puerto del litoral en que naveguen y a solicitud del naviero. Sin embargo, las naves que se encuentran en las hipótesis de las fracciones III, IV y V arriba transcritas se matricularán de oficio.

El artículo 278 de la propia ley manifiesta que las embarcaciones que se encuentren en el extranjero y vayan a abanderarse como mexicanas, deberán inscribirse ante el cónsul mexicano de la jurisdicción respectiva. La autoridad consular otorgará pasavante hasta el puerto señalado para que se matricule la embarcación de que se trate, dando aviso de ello a la Secretaría de Comunicaciones.

Por su parte, el artículo primero del Reglamento para el abanderamiento y matrícula de los buques nacionales estipula que: "Son considerados como buques mercantes nacionales los que reúnen las circunstancias siguientes:

a) Ser propiedad de mexicano.

b) Ser propiedad de sociedad o empresa constituída conforme a las leyes del país y con domicilio en la República.

c) Los encontrados en abandono en alta mar por ciudadanos mexicanos o en aguas territoriales del país.

d) Los confiscados por contravenir las leyes de la República.

e) Los incautados, expropiados o requisados de acuerdo con las leyes respectivas.

f) Los capturados al enemigo y considerados como buena presa.

g) Los construídos en la República para sus servicios.

h) Los construídos o adquiridos en el extranjero por orden y cuenta de mexicanos o a solicitud de los mismos.

i) Todos aquellos que por disposición de las leyes del país deban reputarse como embarcaciones mercantes nacionales.

Como podrá observarse, México al igual que el resto de los países, establece los requisitos que estima necesarios y pertinentes para conceder a una embarcación la nacionalidad mexicana, independiente de los criterios seguidos por otros Estados. Así lo establece la Conferencia de Ginebra de febrero a abril de 1958, en su artículo 5o. que dice que "Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscriptos en su territorio en un registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera. Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar". (2)

Respecto de este aspecto de la nacionalidad de los buques; que es el relacionado al símbolo de la misma, es decir a la bandera que enarbolan, es importante destacar un fenómeno bastante interesante que es el relativo a las llamadas banderas de conveniencia.

"Los buques que ostentan banderas llamadas de conveniencia se caracterizan por la circunstancia de no integrar la economía de los respectivos países, pues ni sirven a su comercio exterior, ni les producen divisas para hacer frente al pago de las importaciones. El único beneficio que les reporta es de carácter fiscal, pues se reduce a la percepción anual de un derecho de inscripción". (3)

Así entonces, los beneficiarios del sistema no son los países de la bandera sino los propios propietarios, quienes eluden así el pago de los gravámenes fiscales a que habrían estado obligados si hubieran matriculado sus buques en marinas tradicionales, al servicio de sus respectivos países.

Los tres países con mayor tonelaje en materia de bandera de conveniencia son Panamá, Honduras y Liberia, y por ello, internacionalmente, el conjunto de los buques con bandera de conveniencia son designados como la flota del Panhonlib.

La competencia de las banderas de conveniencia es facilitada, con gran apoyo en la evasión fiscal, es aún más facilitada por la reducción de los gastos de explotación que significa un personal más reducido que el de los buques de otras banderas, y la liberación de las cargas sociales características de las legislaciones avanzadas en tal materia e impuestas por convenciones internacionales del trabajo.

2.—Malvagni Atilio, Sobre la Libertad de los Mares, Revista Jurídica de Buenos Aires, Facultad de Derecho y Ciencias Económicas, Octubre-Diciembre, 1958, Argentina, p. 118

3.—Malvagni Atilio, Los Buques de Bandera de Conveniencia y la Juridicidad del Mar, Boletín Portuario-Tomo- X-3-4, marzo-abril, 1963-Montevideo Uruguay, p. 117

Como ha podido observarse, la nacionalidad, del buque envuelve dos aspectos, uno de carácter interno de cada Estado, otro de carácter externo de materia internacional.

El primero comprende todas aquellas normas que fijan las condiciones y requisitos que cada Estado impone a un buque para que pueda adquirir la nacionalidad respectiva, así como las consecuencias (contenido), es decir, los vínculos (derechos y obligaciones) que tal status jurídico establece entre el Estado por un lado, y las personas vinculadas al buque por el otro, (propietario, armador, tripulantes, pasajeros, acreedor hipotecario, etc.).

"El establecimiento de estas normas y de sus consecuencias son privativas de cada Estado, pues integran aquellos poderes fundamentales que son emanación de la soberanía. Las condiciones y requisitos que cada Estado impone a un buque para que pueda inscribirse en la matrícula respectiva están estrechamente vinculados a la política económica que, en materia de marina mercante, cada país ha adoptado con miras a su desarrollo y su progreso. Desde este punto de vista debe considerarse a los buques mercantes como elementos integrantes de la economía del país de su bandera, y ello es uno de los fundamentos de la protección diplomática a que tienen derecho. Por consiguiente, aquellos poderes escapan a cualquier imposición o intervención de orden internacional". (4)

En el segundo aspecto, y según opinión de Malvagni, la nacionalidad es un recurso técnico-jurídico, aceptado y consagrado por el uso internacional, para dar juricidad al mar libre, donde, por definición, ningún Estado ejerce soberanía ni jurisdicción. . .

Así es como en atención a la nacionalidad que todo buque debe poseer, la comunidad internacional se asegura que toda conducta humana en mar libre esté sujeta a un ordenamiento jurídico determinado, que es el del país de su bandera.

Es importante establecer si existe alguna relación entre el primer y segundo aspecto que se han señalado con respecto a la nacionalidad de un buque, o si por el contrario, son independientes. Es decir, si la mayor o menor sujeción de un buque al país de su bandera, depende de la naturaleza y cantidad de condiciones que un Estado impone a un buque para inscribirse en la matrícula.

La Comisión de Derecho Internacional que trabajó preparando el proyecto de Convención que debía ser discutido en la Conferencia de Ginebra de 1958, redactó el artículo 4o. de la parte de Alta Mar, que luego recibió en la numeración corrida el número 29, en la siguiente forma:

4.—Ibidem. p. 122

"1.—Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscriptos en un registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera. Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar. No obstante, para que el carácter nacional del buque sea reconocido por los demás Estados, deberá existir una relación auténtica entre el Estado y el buque". (5)

Al discutirse este artículo en la Segunda Comisión de la Conferencia de Ginebra de 1958, surgió la dificultad de precisar el significado y contenido de esta "relación auténtica". Por tal motivo, a dicho párrafo fue agregado otro propuesto por la delegación italiana, con una subenmienda de la francesa: "En particular, el Estado debe ejercer efectivamente jurisdicción y control sobre los buques de su bandera en lo administrativo, técnico y social".

El representante de El Salvador, consideró que el párrafo "No obstante para que el carácter nacional del buque sea reconocido por los demás Estados..." afectaba la soberanía de los Estados y por ello debía ser suprimido. Así se resolvió, quedando la última parte del artículo 29, ahora 5o. de la Convención sobre Alta Mar, en la siguiente forma: "Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque; en particular, el Estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolen su pabellón, en los aspectos administrativos, técnico y social". (6)

"De todos los antecedentes expuestos, ha quedado bien en claro que todas las naciones han manifestado especial preocupación para que se respetara la respectiva soberanía, a través del principio consagrado en la primera parte de la disposición que reconoce a cada Estado el derecho de fijar los requisitos para el otorgamiento de la bandera a sus buques. Pero también ha quedado bien manifiesto, la voluntad unánime de los Estados, en el sentido de que la nacionalidad de los buques siga cumpliendo su finalidad internacional de dar juridicidad al mar libre, y por ello, la segunda parte de la disposición impone la exigencia de una relación auténtica entre el Estado y buque de su bandera". (7)

Debe reconocerse por lo tanto, que la segunda parte pretende imponer una restricción a la primera, o sea que el derecho internacional restringe el principio de soberanía nacional al exigir que cada Estado, a través de los requisitos que imponga para el otorgamiento de la bandera, o al margen de ellos, ejerza sobre los buques "jurisdicción y autoridad", en lo relativo a los aspectos administrativo, técnico y social.

5.—Ibidem. p.. 123
6.—Ibidem. p. 124
7.—Ibidem. p. 124

El planteamiento siguiente que se haría entonces sería el de determinar en que consiste esa "relación auténtica", Malvagni señala al respecto que debe distinguirse entre los conceptos de "relación", "relación auténtica" y "efectividad de la relación auténtica".

Se ha repetido constantemente que para mantener la juridicidad del mar, la comunidad internacional exige que todo buque tenga una nacionalidad, lo que implica que el conjunto de personas, bienes, actos y hechos que constituyen la comunidad viajante esté sometida a la jurisdicción y control del Estado respectivo.

"Jurisdicción y control es el contenido de la "relación" entre Estado y buque que el derecho internacional público asigna al concepto de nacionalidad. La jurisdicción es el poder que tiene todo Estado de ejercer su autoridad, aplicar sus leyes y someter a sus tribunales a determinadas personas, bienes y actos. El control es la facultad de poder hacer efectivo en el hecho esa jurisdicción". (8)

Para que la relación sea "auténtica", es necesario que el Estado que concede la nacionalidad tenga establecido un ordenamiento jurídico que rija las actividades de sus buques en dichos aspectos. Dentro de este ordenamiento están comprendidos los requisitos exigidos para el goce de la bandera: nacionalidad del capitán, oficiales y tripulación, nacionalidad y domicilio del propietario, lugar de construcción del buque, patentes nacionales del capitán y oficiales. Tales son los criterios adoptados por las diferentes naciones.

En segundo lugar, deben existir los organos administrativos y judiciales destinados a aplicar dicho ordenamiento.

Por último, deben darse las condiciones de hecho para que el ordenamiento pueda ser aplicado por los órganos respectivos a cada buque de la nacionalidad. En otras palabras, es necesario que el buque toque con cierta regularidad el puerto de matrícula, donde buque y personal puedan ser inspeccionados (controlados) para constatar el cumplimiento de las normas del ordenamiento respectivo, o que por lo menos periódicamente estén en contacto con autoridades de su país para que estas medidas se cumplan. Este aspecto se refiere a la "eficacia" del orden jurídico.

La disposición de la Convención, después de imponer una "relación auténtica", al señalar que "en particular", el Estado debe ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón en los aspectos administrativo, técnico y social, está dando a entender que lo que interesa a la comunidad internacional es que esa juris-

8.—Ibidem. p. 125-126

dicción y autoridad se ejerza sobre todo, respecto de los tres aspectos mencionados, sin perjuicio de los otros en que pueda estar interesado el propio Estado.

"El artículo doce de la Convención impone que el ordenamiento positivo de todo Estado, para que los buques tengan derecho a enarbolar su bandera, contengan las disposiciones que sean necesarias para garantizar la seguridad del mar, sobre todo en lo que respecta a: a) la utilización de las señales, el mantenimiento de las comunicaciones y la prevención de los abordajes; b) la tripulación del buque y sus condiciones de trabajo, habida cuenta de los instrumentos internacionales aplicables en materia de trabajo; c) la construcción, equipo y las condiciones de navegabilidad del buque".

Como se ve, estas imposiciones constituyen, una especificación de los aspectos técnico, administrativo y social de la limitación que en la segunda parte del artículo 5, la comunidad internacional impone a los Estados a los derechos que les reconoce la primera parte. Y al mismo tiempo satisface, por lo menos en parte la condición doctrinaria expuesta respecto a la necesidad de la existencia de un ordenamiento positivo. Pero en cambio ninguna disposición se desprende del articulado de la Convención, respecto a las otras dos condiciones.

Ahora bien, es necesario investigar cuales son los requisitos que deben imponerse a la nacionalización de un buque para que en la práctica, la relación auténtica de la que se ha hablado, sea efectiva (eficaz). "Estos dos aspectos han sido confundidos en la Comisión. El profesor Francois, experto de la Secretaría de la Conferencia, dijo: "El complemento necesario de la libertad del mar debe ser que los Estados ejerzan sobre los buques que se encuentren en alta mar y que navegan bajo su pabellón, la misma autoridad y la misma jurisdicción que sobre su territorio. Esta es la razón por la cual se considera a los buques como partes flotantes del Estado cuyo pabellón enarbolan. Dicho régimen se basa en la idea de que el buque, en su mayor parte, debe pertenecer a nacionales del Estado de su bandera; que los armadores deben residir en dicho Estado; que los oficiales, o por lo menos, la mayor parte de la tripulación deben ser nacionales del Estado; que en los puertos extranjeros, los funcionarios consulares del Estado ejerzan la autoridad necesaria sobre los navíos que arriban a dichos puertos y, llegado el caso, concedan la protección necesaria, y, por último, que los navíos vuelvan regularmente a sus puertos de matrícula. Esto es lo que la Comisión de Derecho Internacional entiende por relación auténtica entre el buque y el Estado de su bandera. Si esta relación deja de existir, todo el sistema se desmorona y crea en alta mar una situación que para algunos quizá es el ideal de la libertad, pero que

según otros —y entre ellos se cuenta la Comisión de Derecho Internacional— es contraria a una sana concepción de la libertad del mar, y por consiguiente a los intereses de la comunidad internacional".

El profesor Francois se refiere en estos párrafos a los requisitos que los Estados suelen imponer para la concesión de la bandera, como si ellos constituyeran la relación auténtica. Se trata de dos cuestiones distintas. En realidad, la relación auténtica es definida en la doctrina y configurada en la Convención. La dificultad reside en la fijación de los requisitos internacionales para que esa relación auténtica sea efectiva (eficaz). Ya dijimos en el parágrafo V que esos requisitos integran la primera condición de existencia de la relación auténtica, es decir el ordenamiento positivo que rige las actividades del buque No puede desconocerse que la mayor o menor estrictez de estos requisitos influirán sobre el vigor de la relación auténtica.

La propia Comisión en su informe elevado a la Asamblea General dijo que después de haber aceptado, en un primer momento, adoptar las normas que el Instituto de Derecho Internacional había considerado conveniente implantar internacionalmente en 1896, para la concesión de la bandera, abandonó dicho criterio por entender que dada la práctica divergente de los Estados al respecto, era muy difícil encontrar un denominador común respecto de la materia". (9)

En efecto, aún cuando en numerosas leyes se suele encontrar el requisito de la nacionalidad del propietario del buque para el otorgamiento de la bandera, las demás condiciones son muy variables y estrechamente vinculadas a la política que cada Estado desarrolla en materia de marina mercante.

"Aun la condición de nacionalidad del propietario no puede imponerse, ya que muchos países, entre ellos el nuestro, lo consideran un impedimento para el desarrollo de su marina mercante. Y admitiendo que fuera aceptado como norma internacional no aportaría un sustentáculo seguro a la efectividad de la "relación auténtica", puesto que cuando el propietario es una sociedad, los requisitos que suelen imponer las leyes para asegurarse su nacionalidad se burlan con toda facilidad". (10)

Así por ejemplo, "Gran Bretaña considera "buque británico" todo buque de propiedad íntegra de súbditos británicos, lo que significa que si bien exige que además está matriculado en alguno de los puertos indicados por la ley para gozar de los beneficios que correspondan a tales

9.—Ibidem. p. 130
10.—Ibidem. p. 130

buques, la falta de matrícula no lo exime de ciertas responsabilidades frente a la ley inglesa, cuando pertenece a británicos, aún estando matriculado en puertos extranjeros. Capitán y tripulantes, salvo algunas excepciones, deben ser británicos". (11)

No puede negarse que la nacionalidad del propietario, y sobre todo cuando se exige su residencia en el país de la bandera, constituye una garantía de efectividad del vínculo. Tampoco puede negarse la existencia de este vínculo, cuando el capitán y toda o parte de su tripulación son nacionales del mismo país. Cuando ni uno ni otro requisito existen, y además el buque nunca llega a puerto del país de su bandera, más aún si falta un ordenamiento positivo que lo rija eficazmente u órgano que lo apliquen, debe reconocerse que dicho vínculo no tiene ninguna efectividad.

Así pues, la exigencia de la relación auténtica ha sido incluída en la Convención con una finalidad jurídica manifiesta (dar juridicidad al alta mar); y otra que es el desconocer las banderas de conveniencia, por la perturbación que en el orden económico del transporte del mar trae a las marinas tradicionales.

Sin embargo, no obstante la importancia de su finalidad, Malvagni expresa que: "Como recurso técnico-jurídico destinado a llenar dichos objetivos a sido mal concebido. No basta decir que debe existir tal vínculo y enunciar el mínimo de su contenido (jurisdicción y control en los aspectos administrativo, técnico y social), si no se establece: a) los requisitos que debe llenar todo buque para que tal vínculo exista; b) la sanción de que será pasible en el caso de que no existiera tal vínculo por faltar uno de tales requisitos, sanción que no puede ser otra que el desconocimiento de la nacionalidad; c) la situación en que quedará el buque cuya nacionalidad ha sido desconocida.

Pero todo ello, dentro de los principios del derecho internacional que regulan las relaciones entre los Estados resulta imposible, y por lo tanto el problema planteado por dichos buques, en lo que respecta a la juridicidad del mar, no tiene solución. El profesor Roger Pinto dice que "todo Estado por el solo hecho de haber sido reconocido internacionalmente goza de la presunción de ejercer una jurisdicción efectiva en la medida en que está organizado como Estado, con todo lo que ello implica: gobierno, administración, tribunales, orden jurídico, etc. Desconocer el pabellón de un buque sería desconocer la competencia del país que lo otorgó, lo que constituirá una violación de la soberanía". (12)

11.—Ibidem. p. 131
12.—Ibidem. p. 132

En efecto, una vez que un Estado ha sido reconocido por otro como tal, este no puede desconocer la eficacia de su ordenamiento jurídico para regular la conducta humana dentro de su territorio o con respecto a las agregaciones flotantes, ya que ello ha sido la base de tal reconocimiento. Y desconocer tal eficacia en lo que respecta a la jurisdicción y control que ejerce sobre la conducta humana en los buques de su bandera, equivale tanto como desconocerla respecto de la conducta humana que se desenvuelve dentro de los límites de su territorio.

Hay que reconocer entonces que la efectividad de la relación auténtica, es tan difícil de establecer en la práctica, con respecto a los buques, como sería la de que todo Estado, para merecer o conservar el título de tal, demostrara la eficacia de su ordenamiento jurídico en todas las circunstancias de su vida nacional.

"Además de las causas económicas que han dado lugar al nacimiento de este tipo de buques de bandera de conveniencia, y que fueron expuestas supra, recordamos las políticas que contribuyen a sustentarlo. Dijimos en el párag. I que los propietarios americanos de estos buques han creado el "Comité de propietarios de buques de bandera de necesidad", y que podrán llegar a gozar de un régimen jurídico especial dentro del derecho Internacional Público, gracias a la protección de que gozan por parte del respectivo Estado". (13)

5.2.—Cambio de Nacionalidad.

Al igual que sucede con las personas físicas, también pueden darse cambios de nacionalidad cuando se hace referencia a los buques.

En efecto, el artículo primero del Reglamento para el abanderamiento y matrícula de los buques mercantes nacionales establece en el inciso A) que son considerados como buques mercantes nacionales los que son propiedad de mexicanos.

Es evidente entonces que si uno de los requisitos esenciales para que un buque sea considerado nacional, es que sea propiedad de mexicano, habrá un cambio de nacionalidad cuando dicho buque sea vendido o adjudicado en juicio a individuos o empresas extranjeras de acuerdo con la ley.

La venta o adjudicación del buque a un extranjero trae como consecuencia la cancelación de la matrícula obtenida en México y la dimisión de la bandera mexicana, la que será acordada por la Secretaría de Marina,

13.—Ibidem. p. 133

según lo establece el artículo 50 siempre y cuando esté garantizado el interés del fisco, el pago de salarios y prestaciones de la tripulación, así como los gastos de repatriación en que fuere contratada, y esté además libre de cualquiera otra responsabilidad.

Posteriormente a la cancelación de la inscripción de un buque en el registro marítimo nacional, procede entonces matricular dicho buque en el registro correspondiente, según la nacionalidad de la persona o personas que lo hayan adquirido.

5.3.—Extinción de la Nacionalidad Mexicana.

Al igual que las personas físicas, los buques también son susceptibles de perder la nacionalidad que ostentan, la cual se puede extinguir por diversas causas, que serán de diferente índole según el país de que se trate.

En México, nuestro derecho positivo, a través de la Ley de Vías Generales de Comunicación, establece en el artículo 282 que son causas de pérdida de la nacionalidad mexicana las siguientes:

I.—Por venta o adjudicación en juicio a personas extranjeras, salvo lo previsto en el artículo 281;

II.—Por captura hecha por el enemigo en caso de guerra, si fuere declarada buena presa;

III.—Por confiscación en país extranjero;

IV.—Por ignorarse su paradero, por más de dos años en el puerto de matrícula; y

V.—Por dimisión de la bandera.

El artículo 283 establece que la dimisión de la bandera de una embarcación tiene lugar en los casos siguientes:

I.—A solicitud del propietario; y

II.—Por enajenación de la embarcación a extranjeros, previo permiso de la Secretaría de Comunicaciones.

El texto del artículo 282 de la Ley de Vías Generales de Comunicación vigente, respecto a la pérdida de nacionalidad por parte de un buque, es repetida por el artículo 48 del Reglamento para el abanderamiento y matrícula de los buques mercantes nacionales, del 30 de abril de 1946, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de agosto del mismo año.

A su vez, el artículo 49 del propio reglamento, al referirse a la dimisión de la bandera de una embarcación establece que la misma se aceptará en los siguientes casos y a solicitud del propietario:

a).—Cuando se afecte el interés público.

b).—Cuando se haya enajenado la embarcación a extranjeros con aprobación de la Secretaría de Marina.

c).—Por abandono de una embarcación en favor de un seguro extranjero.

d).—Porque la embarcación se encuentre en malas condiciones de navegabilidad y no fuere costeable su reparación.

Es obvia la razón que se tiene para ya no considerar mexicano un buque que pase a ser propiedad de uno o varios extranjeros, los cuales no tienen ningún nexo que los vincule estrechamente con el país.

5.4.—Efectos de la Nacionalidad de los Buques.

Como se ha podido observar en el desarrollo del presente trabajo, el hecho innegable de que las embarcaciones poseen una nacionalidad trae consigo diversas consecuencias; algunas de mayor relevancia que otras.

Podría entonces, señalar como una de esas consecuencias, el hecho de que el otorgamiento de una nacionalidad a un buque, y en particular de la nacionalidad mexicana, da a dicho buque el derecho de enarbolar el pabellón mexicano, debiendo matricularse previamente en alguna capitanía de puerto del litoral en que naveguen y a solicitud del naviero, quien deberá tener un representante en el puerto de matrícula, (Ley de Vías Generales de Comunicación, artículo 276).

La matriculación del buque es una obligación para el propietario del mismo y consiste en registrar la embarcación en la capitanía del puerto donde esté domiciliado el propietario; así lo señala el artículo 7 del Reglamento que se mencionó anteriormente, al expresar que: "Todo buque nacional, excepto los de la Armada de México, deberán matricularse o registrarse en la Capitanía de Puerto en donde esté domiciliado el propietario o su representante, previa solicitud de estos. Las embarcaciones de recreo portátiles podrán ser registradas en la Dirección General de Marina Mercante".

El artículo 13 dice que "Para los efectos de este Reglamento, se entenderá por matrícula el hecho de que una embarcación quede registrada en el puerto de su matrícula y en la Secretaría de Marina con toda formalidad, pagando sus derechos, tanto de matrícula como de arqueo, de

acuerdo con su tonelaje, y extendiéndole la documentación necesaria para que pueda navegar libremente, ya sea en tráfico de altura, cabotaje o interior".

La matrícula de un buque deberá inscribirse además en el Registro Marítimo Nacional.

Luego entonces, la matrícula y por consecuencia lógica, el abanderamiento de un buque, quiere decir que una embarcación ya está considerada como de nacionalidad mexicana, lo que implica el sometimiento de dicha embarcación al Estado que le ha otorgado su nacionalidad, este sometimiento lleva implícito tanto la obediencia de las leyes del país, como el derecho de invocar la protección diplomática en caso necesario.

En efecto, anteriormente ya se había señalado que por regla general, los actos y hechos jurídicos realizados y acontecidos a bordo de un buque, cuando este se encuentra en el altamar se consideran sujetos a las leyes del país cuyo pabellón ostenta el buque.

Esto se explica si se toma en cuenta que es generalmente aceptado por todas las naciones que, cuando un buque surca aguas jurisdiccionales de su propio país, se encuentra en un ámbito territorial propio; en el cual se subsume, pero cuando se encuentra en el alta-mar, entonces el buque es considerado como una prolongación del territorio del Estado al cual pertenece y entonces todas las competencias son las del país de su bandera.

El artículo tercero de la Ley de Navegación establece que: "cuando los buques nacionales se encuentren en aguas extranjeras, los actos jurídicos relacionados con ellos se someterán a las leyes mexicanas en lo que sea compatible con la aplicación que de su ley haga el Estado extranjero correspondiente. Recíprocamente, los buques extranjeros que se encuentren en aguas territoriales o interiores nacionales, se considerarán sometidos a las leyes del Estado extranjero en lo que sea compatible con la aplicación de las leyes mexicanas".

Así entonces, se puede decir que una de las consecuencias más importantes de que el buque goce de una nacionalidad determinada, es que todos los actos y hechos jurídicos realizados a bordo, se rigen por la ley de la bandera; así por ejemplo; como ya se vio en otro capítulo, un niño nacido a bordo de un buque mexicano, se considera de nacionalidad mexicana, independientemente de que el buque se encuentre en aguas territoriales mexicanas, en aguas territoriales de un Estado extranjero, o en alta-mar.

### 5.5.—Prueba de la Nacionalidad de los Buques.

Es este un aspecto importante de la nacionalidad de los buques; en efecto, se dice que un buque es inglés, español, francés, mexicano, etc.,

sin embargo cabe preguntarse cual es la manera de comprobar que un buque determinado tiene en realidad la nacionalidad que se le atribuye.

El pabellón es el signo característico y ostentible de la nacionalidad de un buque y constituye una exteriorización de la misma. Por el hecho de arbolar el pabellón, se presume que el barco tiene la nacionalidad del Estado a que pertenece dicho pabellón. Sin embargo, el pabellón no es prueba decisiva de la nacionalidad, sino que esta se comprueba únicamente con los denominados "papeles de a bordo" o documentación del buque.

Por regla general, la nacionalidad de un buque mercante se justifica por los siguientes medios: el pabellón, la patente o real pasaporte de navegación, cuya forma y texto varía según la costumbre de cada país, la escritura de propiedad, el rol de navegación, despachado por el jefe de marina del puerto de salida, cuando el capitán sea de origen extranjero, las cartas de su naturalización.

En México, la nacionalidad de una embarcación se comprueba con la documentación de la nave que se denomina patente de navegación, expedida por el Presidente de la República, refrendada por el ministro del ramo y endosada por el capitán del puerto a cuya matrícula pertenece el buque y que se complementa con la lista de tripulación, el título de propiedad del buque y la carta de ciudadanía del capitán.

Es el artículo seis del Reglamento para el abanderamiento y matrícula de los buques mercantes nacionales, el que se refiere a la comprobación de la nacionalidad de los buques mercantes mexicanos, al estipular que:

"La nacionalidad de todo buque mercante se comprobará con los documentos expedidos por la autoridad competente, o sean la Suprema Patente de Navegación, el Certificado de matrícula o placa, según el caso".

En los casos de pérdida o destrucción de los documentos o cuando el barco no tiene un abanderamiento definitivo, la nacionalidad de los buques se acredita mediante el pasavante que expiden los funcionarios consulares y por el cual quedan provisionalmente bajo el amparo del respectivo pabellón.

### 5.6.—Buques carentes de nacionalidad.

Se ha podido apreciar a través del desarrollo del presente trabajo, que los principios sobre la nacionalidad de los buques frente a la de las personas físicas revela notorias diferencias.

Por lo que se refiere al aspecto que se trata en este apartado, podría decirse que "mientras una persona física puede no tener nacionalidad (apátrida), el buque que carezca de ella será considerado como pirata o enemigo común y podrá ser apresado por cualquier nave". (14)

14.—Helguera Enrique, Ob. Cit., p. 75

Cabe preguntarse entonces, ¿puede haber buques sin nacionalidad?, la doctrina en general admite la posibilidad de que haya buques sin nacionalidad.

"Bustamante, después de afirmar que por la forma en que las relaciones internacionales se desenvuelven, no cabe que haya "buques apátridas", reconoce que —si la nacionalidad le falta a un buque— caería este "en la condición antijurídica y punible que se llama piratería".

El de un buque pirata sin bandera es, por consiguiente, un caso que puede producirse, como también el de una embarcación contrabandista sin bandera. En ambas hipótesis, la actuación del capitán y la tripulación sería ilícita, y caerían los piratas bajo la sanción penal de las leyes que rigen en el país del captor, y los contrabandistas, en las del país cuyas leyes fiscales hubieran sido violadas". (15)

Respecto de este punto, es pertinente hacer referencia a los conflictos de legislación respecto a la nacionalidad de los buques.

La diversidad legislativa puede originar conflictos de legislación con respecto a la nacionalidad de los buques, conflictos que pueden ser positivos o negativos, aunque estos últimos se presentarán raramente dado que se encuentra establecido en los tratados o leyes internas, que un buque no podrá perder su nacionalidad sin una declaración o pérdida otorgada por la autoridad competente del Estado del que depende.

Como lo hace notar Ripert "un buque sin nacionalidad navegando en alta mar, sería de hecho un Estado soberano y soberano en el mar libre, donde ningún Estado tiene derecho de soberanía". (16)

Tal situación no se presenta en la actualidad, pues ninguna nave se arriesga a navegar, sino es bajo la protección de un determinado pabellón.

5.7.—La doble nacionalidad de los buques.

Al buque se le atribuye una nacionalidad determinada y se reconoce a cada Estado, en virtud de su soberanía, la facultad de fijar las condiciones para que un navío pueda enarbolar su pabellón y por lo tanto, sea considerado como nacional de dicho Estado.

En cuanto a la posibilidad de que un buque tuviera una doble nacionalidad, el doctor Hugo Charmy expresa que "Puede, asimismo, producirse el caso de la doble nacionalidad —con motivo de una enajenación en el extranjero, por ejemplo—, cuando un buque se matricule en un país, sin que el propietario o armador hagan cancelar la matrícula obtenida anteriormente en otro país. En el Estado de la nueva matrícula, el buque inscripto

15.—Enciclopedia Jurídica Omeba, edit. .Bibliográfica Argentina 1955, Tomo II, p. 452
16.—Ibídem. p. 422

se considerará nacional, mientras que en el de la matrícula originaria, no cancelada aún, se continuará considerándolo, también, como buque nacional. Ahora bien: desde el punto de vista del derecho estricto, la nueva nacionalidad no podría adquirirse, sino despues de haberse "desnacionalizado" el buque, por la cancelación de la matrícula anterior: mientras no se produzca esta cancelación, impera la nacionalidad originaria". (17)

En opinión de Brunetti, la nacionalidad del buque es un elemento necesario y suficiente para la atribución de aquellos derechos y para la observación de las obligaciones que son inherentes a aquella, como cosa del derecho privado o derivan de proveer contratos ocasionados de un ejercicio o cuando menos de su utilización.

"Por esto la nacionalidad debe de ser única, no solo por la íntima conexión con la del propietario, que no es susceptible de desdoblamiento, como se verá más adelante, sino porque la pertenencia de una nave a un Estado excluye la posibilidad de que este adquiera y mantenga la nacionalidad de otro". (18)

Sin embargo ya en la práctica se observa el caso de buques con doble nacionalidad.

"En cuanto a la cuestión tratada en el apartado anterior, que se refiere al conflicto positivo de legislaciones, son aplicables las soluciones aconsejadas para los conflictos referentes a las personas físicas.

Es decir la lex fori cuando se trata de decidir si un navío posee la nacionalidad del Estado del tribunal que entiende en la causa, antes que la del Estado extranjero, ya que debe aplicarse la ley territorial para determinar si la persona es nacional o extranjera, y para el caso de que estén en conflicto dos leyes de Estados extraños al del tribunal que debe decidir, éste deberá tener en cuenta circunstancias particulares del caso, haciendo prevalecer la del Estado al cual el buque se vincule por lazos más estrechos y más dignos de ser tomados en consideración". (19)

17.—Ibidem. p. 452-453
18.—Brunetti Antonio, **Derecho Marítimo Privado**, Bosch Casa editorial, Tomo II, p. 294
19.—Romero del Prado, Víctor. **Derecho Internacional Privado**, edit. Assandri, Córdoba 1961, Tomo III, p. 210

# CONCLUSIONES

1.—Es acertado atribuir la nacionalidad a las embarcaciones ya que la aplicación de esa institución a los buques data de los siglos XII y XIII.

2.—El florecimiento del comercio internacional en la edad media permitió que hubiera privilegios para las ciudades marítimas y de ahí derivó la necesidad de distinguir unos buques de otros. Así se fijaron las condiciones necesarias para considerar que a un buque le corresponde una determinada nacionalidad.

3.—En los Tratados Internacionales, las altas partes contratantes admitieron que se pudiera atribuír nacionalidad a los buques y en consecuencia, en ocasiones, también señalaron las exigencias para considerar una embarcación como nacional de uno u otro Estado.

4.—Los criterios atributivos de nacionalidad a los buques son variables. Entre esos criterios se toma en consideración el lugar de construcción, la nacionalidad del propietario, la nacionalidad de la tripulación o la nacionalidad del capitán.

5.—Entre los elementos de mayor relevancia para delinear el concepto de buque caben mencionar: la capacidad de locomoción y su aptitud para transportar personas y cosas.

6.—La circunstancia de atribuir nacionalidad a los buques no equivale a una equiparación de las cosas con las personas, tal confusión solamente puede ser producto de un concepto equivocado de nacionalidad.

7.—El buque carece de personalidad jurídica pero, sí tiene el carácter de objeto importante del derecho.

8.—La nacionalidad de las cosas es una institución jurídica en cuya virtud una cosa material se encuentra sujeta a las normas jurídicas de un Estado determinado, en razón de su pertenencia al mismo, lo que origina una vinculación jurídica entre dicho Estado y la persona física o moral que detente la propiedad de la cosa material de que se trata.

9.—La vinculación jurídica entre el buque y el Estado que le ha otorgado su nacionalidad no enlaza jurídicamente al buque con el Estado, sino que se engendran relaciones jurídicas entre el Estado y las personas que deriven derechos y obligaciones respecto del buque.

## BIBLIOGRAFIA


1.—Alvarado Garaica Teodoro, **Revista de Derecho Internacional**, Año XXXI, número 122, T LX-30 de junio de 1952.

2.—Arce Alberto, **Derecho Internacional Privado**, edit. Universidad de Guadalajara, 6a. edición 1968.

3.—Arellano García Carlos, **Derecho Internacional Privado**, edit. Porrúa, 3a. edición 1979.

4.—Arjona Colomo Miguel, **Derecho Internacional Privado**, Bosch casa editorial, 1954.

5.—Brunetti Antonio, **Derecho Marítimo Privado**, Tomo I, Bosch casa editorial.

6.—Cervantes Ahumada Raúl, **Derecho Marítimo**, edit. Herrero, S. A., la edición 1970.

7.—Colombos C. John, **Derecho Internacional Marítimo**, Aguilar, S. A., ediciones Madrid 1961.

8.—Danjón Daniel, **Derecho Marítimo**, Tomo I, Instituto Editorial Reus, 1a. edición 1931.

9.—Dublán y Lozano, **Legislación Mexicana**, edición oficial 1876, imprenta del Comercio, Tomos II, IV, VIII, IX, XII, XVII, XXVI y XXXII.

10.—Enciclopedia General del Mar, ediciones Garriaga, Madrid, Barcelona 1957, Tomo V.

11.—Enciclopedia Jurídica Omeba, edit. Bibliográfica Argentina 1955, Tomo II

12.—Esquivel Obregón Toribio, **Apuntes para la Historia del Derecho en México**, Tomo II.

13.—Fariña Francisco, **Derecho Comercial Marítimo**, Bosch casa editorial, 2a. edición 1955, Tomo I.

14.—García Calderón K. Manuel, **Derecho Internacional Privado**, Lima 1969.

15.—Helguera Enrique, Condiciones en las cuales los Estados conceden a los buques el derecho de enarbolar el Pabellón Nacional. (Coms. Mexs. al V Congreso Internacional de Derecho Comparado) **Boletín del Instituto de Derecho Comparado de México**, UNAM año XI número 32-mayo-agosto 1958, México.

16.—Izquierdo Muñoz Homero, Diccionario Jurídico —palabras de uso frecuente, **Boletín del Instituto de Derecho Comparado**, Universidad Central de Ecuador, Año VII, número 7.

17.—Lord Chorly y O. C. Giles, **Derecho Marítimo**,, casa editora-Urgel, traducción de la 4a. edición inglesa 1959.

18.—Malvagni Atilio, Sobre la libertad de los mares, **Revista Jurídica de Buenos Aires**, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, octubre-diciembre 1958, Argentina.

19.—Malvagni Atilio, Los buques de bandera de conveniencia y la juridicidad del mar, **Boletín Portuario**, T X, 3-4, marzo-abril 1963, Montevideo-Uruguay.

20.—Martí Bagué Juan Antonio, Algunas consideraciones sobre el concepto jurídico de buque, **Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad de Madrid**, números 31 y 32 1968, volúmen XII.

21.—Matos José, **Derecho Internacional Privado**, Guatemala 1922.

22.—Maury J. **Derecho Internacional Privado**, Publicaciones Universidad de Puebla 1949.

23.—Miaja de la Muela Adolfo, **Derecho Internacional Privado**, 5a. edición 1970, Tomo II.

24.—Negrín Ignacio de, **Derecho Internacional Marítimo**, edit. Madrid vda. e hijos de Avienzo impresores, 2a. edición 1883.

25.—Niboyet J.P., **Principios de Derecho Internacional Privado**, edit. Nacional México 1965.

26.—Ray Domingo, **Derecho de la Navegación**, Buenos Aires, 1964.

27.—Real Academia **Española, Diccionario de la Lengua Española**, edit. Espasa — Calpe, XVIII, edición Madrid 1956.

28.—Riveaux Sergio, Política Comercial de España en Indias, **Anales Jurídicos Sociales**, número 12.

29.—Romero del Prado Víctor N., **Derecho Internacional Privado**, edit. Assandri Córdoba 1961, Tomo III.

30.—Sánchez de Bustamante y Sirvén Antonio, **Derecho Internacional Privado**, Habana Cultural, S. A., 3a. edición 1943, Tomos I y III.