

2ej 133



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

Convención para la recuperación y devolución de vehículos de motor, remolques, aeroplanos o partes componentes de cualquiera de ellos que hubiesen sido robados u objeto de cualquier delito contra la propiedad, suscrita entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América el 6 de octubre de 1936.

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

**EDUARDO GALINDO BECERRA**

MEXICO, D. F.

1982



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**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.

## INDICE

I.- INTRODUCCION.....	1
II.- CAPITULO PRIMERO.	
ANTECEDENTES HISTORICO-JURIDICOS DE LA CONVENCION.	
DECADA DE LOS AÑOS TREINTAS. ...	4
DIARIO DE DEBATES DE LA CAMARA DE SENADORES CON RESPECTO A LA CONVENCION DE 1936.....	11
III. CAPITULO SEGUNDO.	
ANALISIS DE LA CONVENCION MATERIA DE ESTE TRABAJO.....	15
LA CONVENCION APLICABLE EN EL DERECHO POSITIVO MEXICANO.....	32
INTERVENCION ANTIJURIDICA DE LAS COMPANIAS DE SEGUROS Y DE LAS POLICIAS NORTEAMERICANAS EN MEXICO.....	39
REPERCUSIONES DE LA CONVENCION.	43

**IV.- CAPITULO TERCERO.**

**PROBLEMÁTICA EN LA APLICACION  
DE LA CONVENCION DE 1936.**

PROCEDIMIENTO QUE VIOLA GARAN- TIAS INDIVIDUALES.....	55
DESCONCENTRACION DE LA DIREC-- CION GENERAL DEL REGISTRO FEDE-- RAL DE VEHICULOS COMO OBSTACU- LO EN EL CUMPLIMIENTO DE LA - CONVENCION.....	63
CASOS ESPECIALES: AERONAVES Y TRACTOR NO AGRICOLA, QUINTA - RUEDA.....	68
ORGANISMOS POLITICOS.....	69
POLICIAS-POLITICOS-INFLUYENTES Y PERIODISTAS.....	70
FRAUDES.....	72

**V.- CAPITULO CUARTO.**

NUEVA CONVENCION, RATIFICADA - POR EL SENADO EN MEXICO.....	75
ANALISIS DE LA NUEVA CONVEN-- CION.....	96

<b>VI.- CONCLUSIONES.....</b>	<b>104</b>
<b>VII.- BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>108</b>

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

En atención al tema que analizaré, considero de vital importancia, puntualizar el concepto de Convención, así como su equiparación al término tratado.

El diccionario Enciclopédico Ilustrado Vox las define de esta manera:

"CONVENCION.- (Del lat. convector-onis) F. pacto entre dos personas // conveniencia conformidad.// Asambleas de los representantes de un país, que asume todos los poderes."(1)

"TRATADO.- ( Del lat. tractus, manejo, cultivo, estudio). M. ajuste convenio // Escrito, libro de discurso que explica una materia científica determinada: T. de Farmacología; T. de Derecho Penal// Der. Inter. convenio establecido entre dos o

(1) Diccionario Enciclopédico Ilustrado Vox. Tomo I, Pág. 840.

más Estados, por medio del cual se crea, modifica o resuelve una relación jurídica de Derecho Internacional". (2).

Por su parte el Diccionario Jurídico Omeba, establece:

"Convenciones y tratados.- Las convenciones constituyen una de las formas que suele asumir el tratado internacional. Su diferenciación empero, no es susceptible de lograrse con rigurosa exactitud.

Aun cuando no exista concordancia plena en la doctrina, se utiliza la palabra tratado para referirse a los acuerdos políticos de gran importancia y trascendencia en el plano internacional.

Se emplea el vocablo convención para aplicarlos a acuerdos internacionales cuyo contenido suele ser ajeno a la política y que, generalmente revisten menor solemnidad que los tratados.

(2) Diccionario Enciclopédico Ilustrado Vox. Tomo III - Pág. 973.

Los doctores Moreno Quintana y Bollini Shaw, consideran al tratado como voz genérica, dentro del cual encuadra la Convención.

Para el doctor Isodoro Ruiz Moreno en cambio, la palabra Convención es la expresión genérica". (3)

Los maestros César Sepúlveda y Manuel J. Sierra por su lado considerana la Convención como sinónimo de tratado.

Es de hacer notar que durante largas etapas el Derecho Consuetudinario se consideró Derecho Internacional y en este sentido, como fuente de este Derecho juega un papel muy importante, la costumbre, misma, que no ha sido definida con respecto a estos vocablos.

Motivo que me induce a externar mi opinión en favor de consignar los vocablos convención y tratado como sinónimos.

(3) Enciclopedia Jurídica Omeba.- Editorial Bibliográfica Argentina.- Buenos Aires 1967. P.808.



**CAPITULO PRIMERO.**

**I.- DECADA DE LOS AROS TREINTA.**

Tomaremos como punto de partida la década de los años treintas, para conocer las condiciones políticas, económicas y sociales del país, al momento de suscribir la Convención de 1936.

En las elecciones para Presidente de la República correspondientes para el periodo de 1930 1934, se presentaron: José Vasconcelos como candidato independiente y Pascual Ortiz Rubio nominado por el partido oficial fundado por el Presidente provisional Emilio Portes Gil, y que en un principio se denominó: "P.N.R. (Partido Nacional Revolucionario), que más tarde sería P.R.M. (Partido de la Revolución Mexicana) y que actualmente es el P.R.I. (Partido Revolucionario Institucional."

( 1 )

( 1 ) Quitarte, Martín.- Visión Panorámica de la Historia de México.-Editorial Cultura.- T.G. S.A. 3a. Edic. Méx. 1967 - Pág. 243.

Vasconcelos tuvo una inmensa popularidad, la juventud apoyaba su candidatura, sin embargo, llegado el momento de la votación, ésta favoreció a Pascual Ortiz Rubio, quien asumió el Poder Ejecutivo Federal, el 5 de febrero de 1930, sufriendo ese mismo día un atentado contra su vida, porque el pueblo se sentía defraudado ante esta imposición, "que igual a la de Emilio Portes Gil y Abelardo Rodríguez (sucesor de Ortiz Rubio) se le atribuyen al General y Ex-Presidente Plutarco Elías Calles, razón por la que se le designó a éste con el nombre de Jefe Máximo". (2)

Con la administración de Pascual Ortiz Rubio, se inicia el tránsito hacia un gobierno institucional así como una etapa de estabilidad y desarrollo nacional, realizándose de esta manera el primer Censo Industrial en 1930, que "nos mostró

(2) Quirarte, Martín. op. cit. pág. 245

que nuestra industria era verdaderamente incipiente. Que México sólo tenía 262,264 obreros ocupados en las industrias manufactureras, de los que 3,889 trabajaban en establecimientos oficiales. Estos hombres sumados a los 57,753 de la minería, a los 13,203 del petróleo y a los 58,550 de los ferrocarriles, representaban menos del medio millón de la población total, que en números redondos era de 16.5 millones. (3)

En este censo se observa que nuestra "Industria Nacional Automotriz, se mantenía estancada, a pesar de haber sido fundada en 1926, con un capital de \$ 300,000.00" (4)

En el período de Pascual Ortiz Rubio, se abolió la pena de muerte y se dió a conocer la Doctrina Estrada, concebida por el entonces Secretario de Relaciones Exteriores don Genaro Estrada,

- (3) Beteta, Ramón. Pensamiento y Dinámica de la Revolución Mexicana.- Editorial Nuevo México. - 2a. Edición. Méx. 1951. Pág. 424.
- (4) Patronato del Movimiento Económico Nacional - México y su Evolución Económica.- Editorial - Arquitectura y lo demás.- Méx. 1952 - P.159.

afirmando que "México no se pronuncia sobre la ques  
tion del otorgamiento porque ello sería una prácti  
ca ofensiva, que además de atentar contra la sobera  
nia de otras naciones, hace que los asuntos inter--  
nos de éstas puedan ser objeto de apreciaciones en  
un sentido o en otro por parte de otros gobiernos;  
de acuerdo con ello, México se limita a mantener o  
romper sus relaciones diplomáticas sin que en ello  
vaya envuelta aprobación o desaprobación de los go-  
biernos revolucionarios. (5)

México, que aun sentía los estragos de su  
propia revolución, marcaba con esta doctrina su pen-  
samiento político que ha continuado a través de los  
años.

Sin embargo, a pesar de los logros obteni-  
dos en la gestión del Ingeniero Ortíz Rubio, la con  
dición de éste era penosa, pues la presión del gene-  
ral Calles era insoportable reflejándose en el gabi

(5) Seura Vázquez, Modesto. Derecho Internacional  
Público.- Editorial Porrúa. 5a. Ed. México. -  
1976. Pág. 86.

nete del Presidente, en donde sus ministros entraban y salían constantemente, llegando a tal grado la situación, que el primero de septiembre de 1932, el Ingeniero Pascual Ortiz Rubio, rindió su tercer Informe Presidencial, y al día siguiente presentó su renuncia.

Entró como Presidente Provisional el General Abelardo Rodríguez, que desempeñaría su cargo hasta el final del período constitucional, o sea hasta el 30 de noviembre de 1934.

Lo realmente importante bajo esta administración, fue la elaboración del Plan Sexenal, hecho por el P.N.R. y que sería la pauta para el gobierno siguiente:

"El Plan Sexenal tendía a resolver dos - - cuestiones fundamentales: Mejorar la condición del hombre de campo y del obrero; se proclamaba el respeto de la pequeña propiedad, pero se pedía la destrucción de los latifundios en beneficio de una mejor distribución de la riqueza; para los que tuvieran que prestar sus servicios como asalariados, se les proporcionaría habitación gratuita y asisten

cia médica. (6)

En estos postulados se nota la economía con tendencia nacionalista, para el mejoramiento de los habitantes, demostrando el país, gran interés y preocupación por la industria y el campo.

Con estas circunstancias, es como se postula para la Presidencia de la República el General Lázaro Cárdenas del Río, siendo electo y tomando posesión de la primera magistratura del país, el 10. de diciembre de 1934.

Durante su período, la lucha obrera tomó un impulso considerable, por lo que se considera la edad de oro del sindicalismo mexicano, "hubo más de mil huelgas en los primeros seis meses del período Cardenista." (7)

Los empresarios afectados en sus intereses buscaron la protección del "Jefe Máximo", Plutarco

(6) Quirarte, Martín. op. cit. Pág. 246.

(7) Quirarte, Martín. op. cit. Pág. 248.

Elías Calles, quien hace declaraciones en contra de las huelgas por creer que obstaculizan la buena marcha de la construcción económica, considerándolas como ingratas y traición a la Nación.

Lázaro Cárdenas se vió en la necesidad de refutar las declaraciones del General Calles, pronunciando que "las huelgas en ese momento eran perjudiciales al País, pero estaba seguro que con el tiempo harían más sólida la situación económica, ya que su correcta solución, traería consigo un mayor bienestar para los trabajadores. (8)

A raíz de este problema se procedió a la expulsión del general Calles, del País, ocurrida el 10 de abril de 1936.

Sin las constantes intervenciones y la presión que ejercía don Plutarco Elías Calles, el Presidente Cárdenas, logró obtener el poder absoluto,

(8) Quirarte, Martín.- op. cit. Pág. 248.

que requería en esos momentos la Nación, para contnuar llevando adelante el Plan Sexenal que se había decidido ejecutar.

Continuó la agitación obrera y por parte del Estado se llevaron a cabo expropiaciones diversas, pero la más importante fue la del petróleo el 18 de marzo de 1938.

Durante la gestión del Presidente Lázaro Cárdenas, se impulsó además, la educación, se dominó la rebelión armada del general Saturnino Cedillo y se dió asilo a los españoles que huyeron al término de la guerra civil de esa Nación.

Es así como en este período se suscribe la Convención materia de este trabajo, por lo que a grandes rasgos se ha tratado de dar una panorámica histórica del marco dentro del cual se realizó el acuerdo internacional.

## II.- DIARIO DE DEBATES DE LA CAMARA DE SENADORES.

Con la visión histórica que se ha expuesto, revelándonos los grandes problemas en que se encontraba nuestro País, y sin tener ningún antecedente



jurídico o internacional con respecto a los vehículos de procedencia extranjera que hubiesen sido objeto de un delito contra la propiedad, se suscribe el acuerdo internacional entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América con el fin de reglamentar esta materia.

Considero de singular importancia el Diario de Debates de la Cámara de Senadores, motivo por el que se transcribe en lo referente a la ratificación de la citada Convención:

"H. Asamblea:

A la segunda comisión de Relaciones Exteriores que suscribe fue turnado, por acuerdo de - - V.S. el expediente relativo a la Convención para la recuperación y devolución de vehículos de motor, remolques, aeroplanos o partes componentes de cualquiera de ellos que hubiesen sido robados u objeto de cualquier delito contra la propiedad, firmada en esta Ciudad el seis de octubre último, por los representantes de México y los Estados Unidos de Norteamérica y que el Ejecutivo de la Unión, por conducto de la Secretaría del Ramo, envió a esta Cámara para

los efectos de la fracción I del artículo 76 Constitucional.

Revisado minuciosamente por la Comisión, el articulado que forma el documento internacional de referencia, encuentra que además de ser benéfica su vigencia para los dos países contratantes, pues tiende de manera especial a evitar que queden impunes los delitos contra la propiedad, cometidos por aventureros sin escrúpulos de los dos países, sus disposiciones no se oponen a las de nuestra Carta Magna, principal cuidado que debe tenerse al aprobarse las convenciones internacionales sometidas a la consideración del Senado de la República.

Por lo tanto, la comisión dictaminadora tiene el honor de proponer la aprobación del siguiente:

Proyecto de Decreto

ARTICULO UNICO.- Se aprueba la Convención para la recuperación y devolución de vehículos de motor, remolques, aeroplanos o partes componentes de cualquiera de ellos que hubiesen sido robados u objeto de cualquier delito contra la propiedad,

firmada el 6 de octubre del presente año, por los representantes acreditados de los gobiernos de México y Estados Unidos de Norteamérica.

Sala de Comisiones del Senado.- México, Noviembre 17 de 1936,- Firmas de: J.M. Esponda.- Francisco Castellanos Jr.- Esequiel Padilla."(9)

El Diario de Debates de la Cámara de Senadores nos demuestra que la Convención, no fue estudiada a fondo, por lo que sólo se discutió la forma de la misma, nunca se previó que la tecnología y nuestra industria nacional, evolucionaría a tal grado, que al paso de los años se crearan situaciones confusas e irregulares, provocándose conflictos entre el acuerdo internacional y la Constitución Política Mexicana.

Es de hacer notar que a pesar de las lagunas e imperfecciones contenidas en la Convención de 1936, su importancia es vital, ya que es la precursora en la regulación de esta materia.

(9) Diario de Debates de la Cámara de Senadores.  
Ramo Secreto.- Año 1936.

CAPITULO SEGUNDO

**CAPITULO SEGUNDO.****III.- ANALISIS DE LA CONVENCION.**

Convención para la recuperación y devolución de vehículos de motor, remolques, aeroplanos o partes componentes de cualquiera de ellos que hubiesen sido robados u objeto de cualquier delito contra la propiedad.

Firmada en la Ciudad de México, el 6 de octubre de 1936.

Aprobada por el Senado, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 9 de enero de 1937.

El canje de los instrumentos de ratificación se efectuó, el 19 de junio de 1937

Publicada en el Diario Oficial de la Federación del 23 de julio de 1937.

Los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, deseosos de que los vehículos de motor, remolques, aeroplanos o las partes componentes de cualquiera de ellos que hubiesen sido robados u objeto de cualquier delito contra la propiedad en uno de dichos países y llevados al territorio del otro, puedan ser recuperados y devueltos al País de su legi

timo propietario, han acordado celebrar una conven--  
ción y para tal fin han nombrado como sus plenipoten-  
ciarios:

El Presidente de los Estados Unidos Mexican  
nos, al señor General Eduardo Hay, Secretario de Estad  
do y del Despacho de Relaciones Exteriores; y el Pre-  
sidente de los Estados Unidos de América, al señor Jos  
ephus Daniels, Embajador Extraordinario y Plenipotenc  
ciario de los Estados Unidos de América en México;

Quienes, después de comunicarse sus respect  
tivos Plenos Poderes, hallados en buena y debida form  
a, han convenido en los siguientes artículos:

I.- Siempre que el Gobierno de los Estados  
Unidos Mexicanos, por medio de su Embajada en Washingt  
ton, lo solicite al Departamento de Estado de los Es-  
tados Unidos de América, esta alta Dependencia emplea  
rá todos los medios apropiados para lograr la deten-  
ción de los vehículos de motor, remolques, aeroplanos  
o las partes componentes de cualquiera de ellos, que  
se reputen en la petición como robados u objeto de  
cualquier otro delito contra la propiedad.

La solicitud de la Embajada deberá presen-

tarse acompañada de los documentos, legalmente válidos en los Estados Unidos Mexicanos, que justifiquen el derecho de la persona o personas interesadas sobre la cosa cuya devolución se pide.

Una vez que haya sido detenida la cosa, y siempre que no exista prueba concluyente que contradiga la prueba mencionada en el párrafo anterior, será entregada a la persona o personas que con tal fin hubiese designado la Embajada de los Estados Unidos Mexicanos en Washington.

II.- Siempre que el Gobierno de los Estados Unidos de América, por medio de su Embajada en México, lo solicite a la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos, esta alta Dependencia empleará todos los medios apropiados para lograr la detención de los vehículos de motor, remolques, aeroplanos o las partes componentes de cualquiera de ellos que se reputen en la petición como robados u objeto de cualquier otro delito contra la propiedad.

La solicitud de la Embajada, deberá presentarse acompañada de los documentos, legalmente válidos

dos en los Estados Unidos de América, que justifiquen el derecho de la persona o personas interesadas sobre la cosa cuya devolución se pide.

Una vez que haya sido detenida la cosa, y siempre que no exista prueba concluyente que contradiga la prueba mencionada en el párrafo anterior, será entregada a la persona o personas que con tal fin hubiese designado la Embajada de los Estados Unidos de América en México.

III.- Cuando la cosa cuya devolución se solicita esté detenida como prueba en un caso penal en el País en que haya sido recuperada, tal detención no excederá de veinte días contados desde la fecha en que la solicitud oficial de devolución haya sido presentada a la Secretaría o al Departamento de Estado, según fuera el caso.

IV.- Las Altas Partes Contratantes concederán todas las facilidades necesarias, aduaneras y de cualquier otra clase, para que la persona o personas en cuyo favor se hubiese hecho la devolución, reciban la cosa devuelta y regresen con ella al territorio



del país del cual procede la solicitud.

V.- Las Altas Partes Contratantes no impondrán derechos, multas u otras sanciones pecuniarias que graviten sobre la cosa detenida y devuelta conforme a los términos de esta Convención. Todos los gastos que se originen con motivo de la devolución y entrega de la cosa al país reclamante, serán por cuenta de la persona o personas que reciban los vehículos o las partes componentes de ellos, y tales persona o personas no tendrán derecho a reclamar indemnización de las autoridades que hubieren efectuado la detención, por daños sufridos por la cosa devuelta, con motivo de su persecución, detención y depósito.

VI.- Las Altas Partes Contratantes ratificarán la presente Convención de conformidad con las disposiciones constitucionales respectivas y el canje de ratificaciones se efectuará en la Ciudad de México, tan pronto como sea posible.

La presente Convención quedará en vigor por un año, a partir de la fecha en que se efectúe el canje de ratificaciones. Si a la expiración de este

período de un año no fuere denunciada por cualquiera de las Altas Partes Contratantes, continuará en vigor hasta treinta días después de la fecha en que una de aquellas notifique a la otra su resolución de darla por terminada.

En testimonio de lo cual, los Plenipotenciarios arriba mencionados han firmado esta Convención, fijando sus sellos respectivos.

Hecha por duplicado, en español y en inglés, en la Ciudad de México, a los seis días del mes de octubre de mil novecientos treinta y seis. (1)

México siempre respetuoso del Derecho Internacional y de los compromisos que contrae, y para precisar los documentos a que hace mención la Convención en sus artículos 1o. y 2o., expide el siguiente

#### R E G L A M E N T O

Decreto de 9 de agosto de 1938, que reglamenta los artículos I y II del Convenio celebrado en-

(1) Convenios y Tratados Internacionales celebrados por México.- Edición Senado de la República.- Vol. VII.- Pág. 474 y siguientes.

re México y los Estados Unidos de América, para la recuperación de vehículos que hubiesen sido objeto de delito contra la propiedad.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación del 2 de septiembre de 1938

ARTICULO 1o.- Cada vez, de acuerdo con las disposiciones del Artículo I del Convenio celebrado entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América para la recuperación y devolución de vehículos de motor, remolques, aeroplanos o las partes componentes de cualquiera de ellos, que hubiesen sido robados u objeto de cualquier delito contra la propiedad, el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos solicitará la detención en los Estados Unidos de América de los objetos mencionados, alegando que han sido robados u objeto de cualquier delito contra la propiedad, a la solicitud se acompañarán los siguientes documentos:

- 1) El original y copia certificada del contrato de venta o del contrato condicional de venta y en los casos en que la Ley exija el registro del título, el certificado de dicho registro.

2) El original o copia certificada de la tarjeta oficial de registro de vehículos de que se trate.

3) No menos de dos declaraciones hechas ante autoridad competente, bajo protesta de decir verdad, que identifiquen al reclamante como propietario del título legal o equitativo o ambos, a la cosa que se alega fue robada u objeto de cualquier otro delito contra la propiedad.

4) El original o copia certificada de cualquier cesión de la cosa, hecha por el asegurado, conforme a un contrato de seguros, en vigor en la fecha en que se cometiera el delito contra la propiedad.

ARTICULO 2o.- Cada vez que, de acuerdo con el artículo 2 de la Convención mencionada en el artículo I de este Decreto, los Estados Unidos de América solicitaren la detención, en los Estados Unidos Mexicanos, de vehículos de motor, remolques, aeroplanos o partes componentes de cualquiera de ellos, alegando que han sido robados u objeto de cualquier delito contra la propiedad, a la solicitud se acompañarán documentos legalmente válidos en los Estados Unidos de Amé--

rica.

Los expresados documentos deberán ser los siguientes:

1) El original o copia certificada del contrato de venta o del contrato condicional de venta, y en los casos en que la Ley exija el registro del título, el certificado de dicho registro del título.

2) El original o copia certificada de la tarjeta de registro oficial del vehículo de que se trate.

3) No más de tres "affidavitis" (declaraciones juradas), que identifiquen al reclamante como propietario del título legal o equitativo o ambos, a la cosa que se alega fue robada u objeto de cualquier otro delito contra la propiedad.

4) El original y copia certificada de cualquier cesión de la cosa, hecha por el asegurado a favor del asegurador, conforme a sus contratos de seguros en vigor en la fecha en que se cometiese el robo o el delito contra la propiedad.

**ARTICULO 3.-** El presente Decreto entrará en vigor en la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.(2).

Analizando el título de la Convención, considero que esta fue restringida en su competencia, pues cometió el error de designar con el vocablo vehículo a lo que comúnmente se denomina automóvil, y no se interpretó en su forma genérica, que significa "Del latín vehiculum, de vehere, llevar. m. modo de transporte por tierra, por agua y por aire.(3)

Situación que provoca una laguna en la Convención, al excluir vehículos tales como embarcaciones, motocicletas y helicópteros, que dado el avance tecnológico han tomado gran relevancia.

Por otra parte, los delitos contra la propiedad los encontramos consignados en el Código Penal vigente en el Título Vigésimo Segundo, bajo el rubro

(2) Disposiciones Conexas del Código Aduanero.- Pág. 1405.

(3) Diccionario Escolar. Ed. Porrúa.- México, 1965. Pág. 826.

de delitos en contra de las personas en su patrimonio; "Denominación que se ha adoptado, por considerar que su contenido es más amplio que el de propiedad" (4)

A mi juicio, en el prólogo de la Convención se incurre en una mala redacción, ya que de acuerdo al texto original, se puede plantear la siguiente cuestión: ¿cuando un vehículo sea objeto de algún delito contra la propiedad, en uno de los países contratantes, que no sea el originario del transporte, se podrá invocar el pacto internacional? A lo que se tiene que responder afirmativamente, ya que el vehículo debe ser devuelto a su legítimo dueño, de otra manera sería nugatoria la función de la Convención; por lo que me atrevo a opinar que la redacción correcta debería ser: "Los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, deseosos de que los vehículos de motor,

(4) Pavón Vasconcelos, F.- Comentarios de Derecho Penal.- Ed. Purrúa.- Tercera Edición - México 1973.- Pág.14.

remolques, aeroplanos o las partes componentes de cualquiera de ellos que hubiesen sido robados u objeto de cualquier delito contra la propiedad, puedan ser recuperados y devueltos al país de su legítimo propietario..... Como se puede apreciar, se suprimió, el lugar en donde se comete el acto delictivo, así como la suposición de traslado al otro país, con lo que se pretende evitar situaciones confusas.

De acuerdo al párrafo primero del artículo 10. de la Convención, tenemos que decir que México, no contaba con los medios apropiados para lograr la detención de los vehículos; misión que en un principio tenía encomendada la Dirección de Aduanas, dependiente de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, debido a que no se contaba con personal capacitado, no sólo para la detención si no para la identificación de cualquier tipo de transporte, máxime que éstos eran importados, - - principalmente de los Estados Unidos de América, agudizándose la situación, impulsándose en 1953 - la mal denominada Industria Nacional Automotriz,



ue se forja a base de empresas trasnacionales, que hasta la fecha subsisten, y que en sus inicios sólo eran ensambladoras de vehículos, lo que propi cia una similitud entre éstos y los importados, siendo más difícil su reconocimiento y por ende de tenidos.

Es de hacer notar que al mismo tiempo existían oficinas federales y locales de tránsito, con facultades para registrar los transportes, rei nando el caos en esta materia.

Ante estas circunstancias, el 31 de di ciembre de 1957, se publica en el Diario Oficial de la Federación, la Ley que establece el Registro Federal de Automóviles, hoy de Vehículos, y aun siendo incipiente y precario sienta las bases para el control de transportes y de esta manera se tie ne por fin una dependencia capaz de tener los me dios apropiados para ejecutar cabalmente la Conven ción.

El párrafo segundo del artículo que se está analizando, se encuentra íntimamente ligado al artículo primero del reglamento del tratado, per--

mitiéndome hacer la observación de que por la evolución propia del Derecho en materia judicial, así como del Registro Federal de Automóviles, los documentos a que alude el reglamento y este mismo se volvieron obsoletos.

Con respecto al párrafo tercero del citado artículo de la Convención, podemos decir que establece la garantía de audiencia para el poseedor del vehículo detenido, la cual nunca se llevó a cabo, pues en todos los casos presentados, se determinaba la entrega conforme al Convenio.

"Suscitándose numerosos juicios constitucionales de amparo, alegando violación de garantías, porque no se cumplía con el derecho de audiencia ni con el mínimo procesal. Naturalmente, fueron sobreesidos porque estaban dirigidos contra el tratado, alegando inconstitucionalidad del mismo, además había la intención de cumplir con el pacto y se negaba la protección a los quejosos. Por ejemplo: Las estipulaciones contenidas en los tratados celebrados con las potencias extranjeras tienen fuerza de ley para los habitantes del país.

Conde, Manuel E. 26 junio 1950, S.J. de la F., Tomo CIV, P. 2243 y Hernández del Valle, Vinicio, S. J. de la F. Tomo CXVII, P. 987". (5).

Por lo que se refiere al artículo 2o. de la Convención, en su párrafo primero, me remitiré a lo expuesto de su similar del artículo 1o.

En el párrafo segundo relacionado con el artículo 2o. del Reglamento del Tratado, es también fácil deducir que los documentos aludidos no son, en gran medida, los que en la actualidad existen y se requieren anexar a la solicitud de devolución de la cosa detenida.

En lo tocante al párrafo tercero del artículo que se analiza, se ha presentado una situación muy especial, y que repercute en este precepto, puesto que no se ha dado el caso de que un vehículo robado y matriculado en alguna forma en México, fuese encontrado en los Estados Unidos de América, lo que es obvio, tomando en cuenta las

(5) Sepúlveda, Cesar.- Derecho Internacional, Ed. Porrúa, octava edición- Méx. 1977. Pág. 78).

circunstancias económicas, en el mercado de los transportes en ambos países, ya que en México, los vehículos son en un 50 o 60% más caros, y de menor calidad que sus similares en los Estados Unidos de América, donde también existe una mayor variedad de los mismos, motivos suficientes para que no se de lo previsto por la convención, en Territorio Americano.

Estudiando el artículo 3o. del tratado, observamos problemas bastante frecuentes y por lo mismo graves:

La autoridad judicial, que en ejercicio de su competencia, detiene vehículos como prueba en un proceso penal, no son expertos en la identificación de los mismos ocasionando que se desconozca el número de unidades de procedencia extranjera y que pueden ser objeto de la convención, por otro lado, la carencia de una comunicación adecuada entre la Dirección General del Registro Federal de Vehículos y las autoridades judiciales, obstruyen el fiel cumplimiento del pacto internacional, principalmente porque la autoridad

udicial, por lo general no da aviso a la citada Dirección, de vehículos que se encuentran en su poder, debido a un proceso penal, porque a los transportes es normal que se les utilice para el servicio de estas autoridades o de los agentes policiaos que en última instancia, se apropian de estos vehículos.

De acuerdo a lo establecido en los artículos 4o., 5o., y 6o. de la Convención, se puede afirmar que se cumple al pie de la letra, ya que cuando se determina la devolución de un vehículo, se otorgan todas las facilidades aduanales y administrativas, a quien legalmente se le reconoció derecho sobre el transporte, según lo prescrito por el artículo 4o. así mismo, no se impone sanción alguna sobre la cosa detenida como lo indica el artículo 5o. por otro lado, el último precepto, al que le corresponde el número 6o., se ejecutó en forma íntegra, como lo demuestra su vigencia, que data desde el año de 1937, hasta el 23 de diciembre de 1981, fecha en que se ratifica la nueva convención en esta materia.

Finalmente, cabe hacer el comentario de que el instrumento analizado, pese a tener una vigencia de 44 años, fué perdiendo eficacia ante la evolución tecnológica y administrativa, pues como ya se explicó, se excluyen vehículos, se modifican y/o se crean documentos para el control de los transportes en ambos países, consiguientemente se vuelve inaplicable el reglamento de la convención, por lo que la ejecución de la misma se convierte en práctica, incorporando las modalidades que se presentan en un momento dado.

Concluyendo, es inexplicable no haber revisado la convención con periodicidad, dada la importancia de la misma, ya que es la precursora en la regulación de esta materia; revelándonos este hecho una gran falla administrativa, al no examinar con regularidad, las negociaciones internacionales que suscribe el país.

#### IV. - LA CONVENCION APLICABLE, EN EL DERECHO POSITIVO MEXICANO.

El orden jurídico mexicano, sustenta en su cúspide a la Carta Magna, que en su artícu

lo 133, establece:

"Esta Constitución, las Leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República; con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o Leyes de los Estados."(6).

'Este texto, no deja ni la mejor posibilidad de interpretación distinta de lo que dice su letra. Allí se consagra en forma inequívoca, la supremacía de la Constitución sobre los tratados. (7)

De lo anteriormente expuesto, se desprende, que los compromisos internacionales con-

(6) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.-Ed. Gaceta Informativa de la Comisión Federal Electoral.- Méx. 1979. Pag. 141.

(7) Tena Ramírez, Felipe.- Derecho Constitucional Mexicano. Ed. Porrúa.- 16a. edición- Méx.1978, Pág. 39.

raídos por México deben estar de acuerdo con la Constitución, y en este sentido, la Convención, respetó los procedimientos prescritos en la Carta Magna; consagrados en los artículos 76, fracción y 89 fracción X, que consignan lo siguiente:

ARTICULO 76.- Son facultades exclusivas del Senado:

I.- Analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal con base en los informes anuales que el Presidente de la República y el Secretario del Despacho correspondiente rindan al Congreso, además, aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que celebre el Ejecutivo de la Unión. (8)

Aprobación, que se conoce en el Derecho Internacional, con el nombre de ratificación, cuyo "Fundamento descansa en la necesidad de dar una oportunidad más al Estado para estimar las obliga

(8) Constitución Política Mexicana. op. cit. 89 y 90.



iones contraídas. Ante la posibilidad de que en cumplimiento del requisito constitucional, el Senado niegue su aprobación, el Estado tiene la obligación de no ratificarlo". (9)

Esta confirmación del Senado se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 9 de enero de 1937, haciendo la aclaración que a los tratados se les identifica por la fecha de su firma.

ARTICULO 89.- Las facultades y obligaciones del Presidente, son las siguientes:

Fracción X.- Dirigir las negociaciones diplomáticas y celebrar tratados con las potencias extranjeras, sometiéndolos a la ratificación del Congreso Federal. (10)

Negociaciones que fueron llevadas por el señor General Eduardo Hay, Secretario de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores en esa

(9) Sierra, Manuel J. Derecho Internacional Público.- Méx. 1963. Pág. 412.

(10) Constitución Política Mexicana.- op. cit. Pág. 96 y 97.

época, quien fue nombrado plenipotenciario por el entonces Presidente de México, General Lázaro Cárdenas del Río, cumpliéndose con el precepto.

Por otro lado, en este artículo existe una aparente antinomia con su similar el 76, respecto a quien hace la ratificación si el Senado o el Congreso, controversia que dirime el artículo 133 Constitucional, al establecer.... "todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado...."

Como se puede observar, la convención reunió todos los requisitos constitucionales, así mismo, "De conformidad con la Legislación Mexicana, una vez que el canje de ratificaciones o su depósito han sido verificados, el Presidente de la República, por medio de un Decreto que se publica en el Diario Oficial de la Federación, da fuerza obligatoria al tratado para los habitantes del país, en lo que pueda relacionarse con ellos. En realidad, el procedimiento que se sigue es análogo al de las demás leyes"(11)

(11) Sierra Manuel J. op.cit. Pág.415

Decreto que fue publicado en el Diario Oficial de la Federación, el día 23 de julio de 1937, pero cabe hacer notar que en la actualidad, la fecha de ratificación es considerada como la del comienzo de la vigencia de los tratados.

Complementando lo expuesto, dentro del orden jurídico interno, se han verificado trastornos con motivo de la convenión, pero un "Exámen de la práctica mexicana revela que no ha existido ninguna norma que trate de limitar el cumplimiento de un tratado internacional, ni la jurisprudencia mexicana se ha encaminado en caso alguno, a colocar a la constitución por encima de los tratados". (12)

A mi juicio, esta situación es errónea, ya que el País, debe decidir cualquier conflicto que se presente, de conformidad a su estatuto máximo, y en este sentido lo afirma el Maestro

(12) Sepúlveda, Cesar. op. cit. Pág. 79.

Jorge Carpizo, al declarar: "En México, hay supremacía de la Constitución que se encuentran en el primer grado o en el grado más alto de la pirámide jurídica. En el segundo grado se encuentran las leyes constitucionales y los tratados; y en tercer grado coexisten: El derecho federal y el local". (13).

En la medida que se respete el orden jurídico interno, los acuerdos internacionales serán configurados no sólo en atención a su forma y proceso de creación, sino analizando el fondo del asunto, sus consecuencias y posibles controversias con otras normas de índole constitucional, terminando con el pragmatismo utilizado para resolverlas, lo que trascenderá en un fortalecimiento de los pactos internacionales, tanto en su ejecución como en la responsabilidad en que pueda incurrir un Estado por su no cumplimiento.

(13) Carpizo, Jorge.- Estudios Constitucionales. 1a. edición.- México 1980.- Editorial de la U.N.A.M.- Pág. 32.

V.- INTERVENCION ANTIJURIDICA DE LAS COMPANIAS DE SEGUROS Y DE LA POLICIA NORTEAMERICANA EN MEXICO.

a) COMPANIAS DE SEGUROS.- Las empresas aseguradoras sufren cuantiosas pérdidas económicas, en lo que se refiere a robo de vehículos, por lo que su interés en recuperarlos las conduce a cometer acciones antijurídicas en nuestro país, así como a no respetar la convención.

Su actuar no se limita a solicitar por medio del conducto adecuado, en este caso su Embajada, la devolución de los transportes, sino que regularmente remiten a la Dirección General del Registro Federal de Vehículos, un listado de los que se piensa se encuentran en Territorio Mexicano, situación que obviamente no se establece en el tratado, aceptándose en la práctica por que esta comunicación es más ágil, lo que provoca que se dupliquen las peticiones, aunque finalmente la entrega del transporte se hará de acuerdo a la solicitud hecha por la Embajada.

Por otra parte, con periodicidad se in-

roducen en México, en calidad de turistas los agentes de seguros, con el fin de coadyuvar en la detención de vehículos, proporcionando informes sobre la ubicación de los transportes a la citada Dirección General.

Esta actividad de los agentes de seguros, es antijurídica, porque viola lo prescrito por la Ley General de Población, que establece:

ARTICULO 42.- No inmigrante es el extranjero que con permiso de la Secretaría de Gobernación se interna en el País, temporalmente, dentro de las siguientes características:

I.- TURISTA.- Con fines de recreo o salud, para actividades artísticas, culturales o deportivas, no remuneradas ni lucrativas, con temporalidad máxima de seis meses improrrogables. (13)

Asímismo se tiene sanción para los si-

(13) Ley General de Población. Editorial Porrúa  
2a. Edic. México, 1979.

uientes casos:

**ARTICULO 100.-** Se impondrá multa hasta de tres mil pesos y pena hasta de dieciocho meses de prisión, al extranjero que realice actividades para las cuales no esté autorizado conforme a esta Ley o al permiso de internación que la Secretaría de Gobernación le haya otorgado. (14).

Es de hacer notar que la investigación y retención de vehículos de procedencia extranjera es competencia exclusiva de la mencionada Dirección General, además es importante aclarar que los informes proporcionados, en su mayoría son inexactos, ya que estas personas carecen de medios idóneos para determinar con precisión la identificación de los vehículos, comenzando por la falta de autoridad para revisarlos, por lo que la información se refiere a transportes con características similares al robado, sin embargo, toda denuncia es investigada, provocando un entorpecimiento

(14) Ley General de Población.- op. cit. Pág. 53

en las labores normales de la multicitada Dirección General.

Es importante mencionar que las compañías de seguros norteamericanos, realizan en su país, una campaña de desprestigio en contra de México, al aconsejar a sus clientes, el no viajar a esta Nación, pues serán constantes víctimas de robo, no sólo del delincuente sino de las mismas corporaciones policíacas.

b) POLICIAS NORTEAMERICANAS.- La presión que ejercen ante sus gobiernos las empresas aseguradoras norteamericanas, lo obligan a mandar personal del F.B.I. Federal Bureau Investigation (Departamento de Investigación Federal) a nuestro país, encontrándose en la misma situación ilegal que los agentes de seguros, sin embargo, es más grave esta intromisión, porque es el propio Gobierno de los Estados Unidos de América, quien viola nuestra soberanía. El maestro Tena Ramírez, manifiesta: "El poder soberano es independiente y supremo: Independientemente sobre bases de igualdad con relación a los demás Estados soberanos.



La supremacía se refiere exclusivamente a la soberanía interior, por cuanto a la potestad del Estado se ejerce sobre los individuos que están sobre su órbita", (15) siendo lamentable que las autoridades mexicanas lo permitan e inexplicablemente no se hagan las reclamaciones correspondientes.

#### VI. REPERCUSIONES DE LA CONVENCION.

La principal repercusión de la convención es la creación de la Ley del Registro Federal de Automóviles, hoy de Vehículos, así como la correspondiente Dirección, dependiente de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, organismo con competencia absoluta en el control de los transportes.

Nace esta Ley, mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 31 de diciembre de 1957, con las carencias propias de esa época, ya que excluye vehículos de la mis-

(15) Tena Ramírez, Felipe.- op. cit. Pág. 4.

ma, porque no se tomó en cuenta la evolución tecnológica en esta rama industrial, sufre la Dirección creada, falta de recursos económicos y humanos para realizar su labor, sin embargo, es un instrumento muy importante ya que en su artículo 10o. prescribe: "Los vehículos cuya legal estancia en el país no se haya acreditado, quedarán sujetos a lo que sobre el particular establezcan las disposiciones legales relativas y serán retenidos por la autoridad ante la que hayan sido presentados hasta que se demuestre su legal estancia en el país, conforme al Código Aduanero. (16).

Todavía era necesario apoyarse en el Código Aduanero, así como en otras autoridades, ya que no se tenía un local para depositar los transportes, ni personal capacitado para identificarlos, motivo por el cual la inspección se posterga al año de 1960, según el artículo 4o. tran-

(16) Diario Oficial de la Federación, 31 de diciembre de 1957.

sitorio de la nueva ley; pero ya sienta las bases para obtener los medios adecuados para lograr un control en los vehículos, así como para el cumplimiento de la convención.

Por el desarrollo mismo de la administración y ante las evidentes lagunas que tenía la ley, se crea una nueva, mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación, el día 13 de enero de 1965, con mayores atribuciones que su antecesora y el organismo existente se fortalece, puesto que ya tiene personal capacitado para todo lo referente a los transportes, dentro de las funciones importantes se consignan las siguientes:

ARTICULO 34.-La Dirección del Registro Federal de Automóviles, secuestrará los automóviles cuya estancia en el país fuere ilegal, los que circulen sin la documentación de registro y los que hayan sufrido alteraciones que impidan la identificación total o de alguna de sus partes por cambios de bastidor, carrocería o motor a fin de proceder de acuerdo con lo que dispongan las leyes y en su caso inscribirlos y hacer las rec-

tificaciones que procedan. (17).

Se observa una infraestructura apropiada, puesto que ya se puede realizar todo el procedimiento desde la detención hasta determinar qué procede hacer con un vehículo, todo por una sóla dependencia.

Asimismo se establece un capítulo referente a infracciones, en donde se restringe el uso y se prohíbe la enajenación de vehículos importados temporalmente.

Es importante hacer notar que en esta ley se indica la desconcentración de la Dirección citada, en delegaciones regionales de la misma.

Empero se siguió adoleciendo de la exclusión de vehículos, desatino imperdonable, ya que no se contempla el aspecto aeroplanos, enmarcado en la convención y éstos no tienen una reglamentación que las controle, provocando un descui-

(17) Ley del Registro Federal de Automóviles. - Edic. de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles. - Méx. 1976 - P.18 y 19

do casi total en estos transportes.

Las omisiones cometidas por las dos anteriores leyes se subsanan al publicarse en el Diario Oficial de la Federación el día 30 de diciembre de 1977, el ordenamiento que se encuentra actualmente en vigor, y que desde su denominación Ley del Registro Federal de "Vehículos", se advierten los adelantos jurídicos y técnicos; y en su artículo 2o. establece: "para los efectos de esta Ley son vehículos los automóviles, omnibuses, camiones, tractores no agrícolas tipo quinta rueda, "aeronaves" y "embarcaciones" Se consideran dentro del mismo concepto los remolques, semiremolques y chasis" (18).

Las motocicletas, se integran al registro con motivo de la Ley del Impuesto Sobre Uso o Tenencia de Automóviles.

Por fin, el término vehículo es tomado

(18) Ley del Registro Federal de Vehículos, editada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Pág. 9.

en su acepción genérica, lo que permite que los transportes sean encuadrados en un sólo ordenamiento jurídico, evitándose la dispersidad de normas en su control así como la intervención de diversas autoridades, que era precisamente la raíz del caos en esta materia.

Por otra parte, en apoyo a la aplicación de la mencionada ley, se expide el Reglamento de la misma, publicado el día 20 de agosto de 1980, en el multicitado periódico oficial.

Uno de los principales logros del reglamento es especificar las clases de vehículos.

a) "Los que se desplazan por el suelo mediante la fuerza desarrollada por un motor, se tiene:

I.- AUTOMOVIL.- Con capacidad para el transporte hasta de diez pasajeros.

II.- OMNIBUS.- Con capacidad para el transporte de más de diez pasajeros.

III.- CAMION.- Para el transporte de carga de mercancías y efectos, o para serle adap-

tado equipo especial

**IV.- TRACTOR NO AGRICOLA TIPO QUINTA**

**RUEDA.-** Destinado exclusivamente para el arrastre de semi-remolques, integrado por cabina y con un dispositivo circular de enganche llamado quinta rueda.

**V.- CHASIS.-** Con controles de manejo, pendiente de adaptársele la carrocería para ser transformado en alguna de las clases establecidas en las fracciones II, III y IV.

**VI.- REMOLQUES.-** Vehículos sin motor, con ejes delanteros y traseros que se mueve al ser arrastrado por un vehículo automotor al que se une mediante un dispositivo de enganche tipo lanza.

**VII.- SEMI-REMOLQUE.-** Similar al anterior, pero con ejes traseros, en ocasiones también centrales, pero sin ejes delanteros.

b) Los que se sustentan en el aire.

**VIII.- AERONAVE.-** Vehículo automotor susceptible de sostenerse en el aire.

c) Los que navegan por agua.

IX.- EMBARCACION.- Vehículo que navega por agua impulsado por uno o varios motores". (19)

Los vocablos aeronave y embarcación son considerados en forma genérica, englobando de esta manera los diferentes tipos de estos transportes.

Las atribuciones conferidas a la legislación en vigor, plantean nuevos problemas, como la capacitación de personal en la identificación de los vehículos incorporados, procedimientos y mecanismos de coordinación interinstitucional para la detención de los transportes, su control y depósito bajo resguardo fiscal, iniciándose las acciones pertinentes a los nuevos requerimientos establecidos.

Es importante realzar el hecho de que

(19) Reglamento de la Ley del Registro Federal de Vehículos, editado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Pág. 35 y 36.



el avance jurídico mexicano, rebasó los límites de la convención, lo que demuestra que México - cuenta en la actualidad con los medios idóneos para cumplir sobradamente su compromiso internacional y destruir la falsa imagen que han propalado de nuestro país, las compañías de seguros norteamericanas, situación que ya se explicó, pero que repercute directamente en la industria sin chimeneas, ligada íntimamente a la económica de la Nación.

El turismo constituye un factor de --- acercamiento entre los pueblos, representando además una prolífica fuente de divisas , y es la imágen que del país, se tiene en el exterior, es así mismo, a falta de una industrialización dinámica, un renglón importante, tanto por la creación de empleos, como por la infraestructura básica que apoya el desarrollo integral de la Nación, por otra parte la apariencia internacional de un pueblo unido, trabajando y estable, fomenta el deseo de invertir o simplemente de viajar a México, por lo tanto el incumplimiento de la convención obs-

taculiza el buen funcionamiento de los organismos encargados de propagar el turismo, infringiendo un considerable deterioro en el erario Federal.

El problema generado por el ineficaz cumplimiento del acuerdo internacional, se ramifica intensamente; en la Industria Nacional Automotriz, se ocasionan cuantiosas pérdidas monetarias por las unidades que dejan de adquirir los mexicanos, que prefieren sortear los peligros de poseer un vehículo ilegal, que en la mayoría de las veces desconocen si fue robado, agravándose la situación en los tractores no agrícolas, llamados quinta --rueda, ya que México, los produce en mínima calidad y cantidad y son el soporte de la transportación de la carga nacional.

En el aspecto fiscal, se "comete el delito de defraudación Fiscal a quien haga uso de engaños o aproveche errores, para omitir parcial o totalmente el pago de algún impuesto. (20).

(20) Código Fiscal de la Federación. Editorial Porrúa.- México 1979. Pág. 43.

Obviamente, en estas circunstancias se encuentran los poseedores de vehículos sujetos al tratado, por otro lado encontramos que cuando se coligen autoridades del Registro Federal de Vehículos, con bandas internacionales de robacoches la defraudación fiscal es difícil de cuantificar, además de que se cometan otros actos delictivos, tales como falsificación de documentos oficiales, matrices, punzones y dados de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con los que se pretende dotar de un registro, por supuesto apócrifo a los transportes ilegales y robados.

Es lamentable la situación que nos induce a pensar en una reforma de fondo, en los procedimientos administrativos de esta materia, pues si fiscalmente se puede hablar de miles de millones de pesos, (fraude en el Registro Federal de Vehículos, Diarios Nacionales, días del 27 al 31 de marzo de 1981) en el aspecto económico, el impacto a la industria nacional automotriz, es incalculable.

Circunstancias tan tristes que precisa-

mente se intentaban evitar a través de la convención, son ahora su retroalimentación, porque las compañías de seguros norteamericanas, mediante su gobierno, interpone justificadas reclamaciones por el incumplimiento del tratado, al gobierno mexicano, que se ve ante una gran presión, la que trasciende en el orden interno, "al autorizar al F.B.I. a internarse en México, buscando los vehículos robados de origen norteamericano,"(21) error garrafal e inconstitucional de las autoridades mexicanas, ya que violan lo estipulado por el artículo 21 de la Constitución que establece: "... La persecución de los delitos incumbe al Ministerio Público y a la policía judicial, la cual estará bajo la autoridad y mando inmediato de aquel..." (22).

(21) Periódico Excelsior, día 24 de julio de 1981.  
Pág. 5-A.

(22) Constitución Política Mexicana.- op. cit. P. 44.

CAPITULO TERCERO

## CAPITULO TERCERO

Existen diversos factores que obstaculizan la ejecución de la convención, que se tratarán de explicar en este apartado:

## VII. PROCEDIMIENTO QUE VIOLA GARANTIAS INDIVIDUALES.

Al ser detenido un vehículo de procedencia extranjera, con objeto de revisar la documentación que compruebe su legal estancia en el país, se hace con apego a la ley de la materia que en su artículo 42 establece:

"La autoridad podrá realizar los actos tendientes a comprobar la legal estancia en el país y la inscripción de los vehículos en el registro, así como el cumplimiento de las obligaciones fiscales relacionadas con los mismos, en los términos del Código Fiscal de la Federación.(1)

Al remitirnos al ordenamiento que se ci

(1) Ley Federal del Registro Federal de Vehículos. op. cit. Pág. 24.

ta, encontramos que en su artículo 83 se faculta a la autoridad fiscal para: Fracción V.- "Verificar en tránsito o en lugares de almacenamiento vehículos o mercancías que deban ser amparadas por documentación prevista en las leyes fiscales. En estos casos el inspector deberá estar facultado expresamente y por escrito, para la vigilancia del cumplimiento de los ordenamientos relativos dentro de la zona en que se haga la verificación. (2)

La autoridad competente en este caso, es la Dirección General del Registro Federal de Vehículos, función que ejerce a través de su cuerpo de inspectores a los que no se les expide el escrito a que hace alusión el artículo 83, salvo que su labor la realicen en la provincia, sin embargo, con la desconcentración administrativa, los inspectores radicados en la capital no salen al interior de la República, puesto que las Delegaciones Regionales de la mencionada Dirección General, cuentan

(2) Código Fiscal de la Federación.- Editorial Porrúa, vigésima octava edición.- México 1979. Pág. 48.

con sus propios inspectores, los que obviamente también carecen del escrito referido.

Considerable error, que repercutiría si llegase a suscitarse un juicio constitucional de amparo en contra de esta autoridad, ya que los inspectores fiscales federales pertenecientes a la citada Dirección General, trabajan a base de la credencial (charola) que se les expide y no de conformidad al artículo 83, fracción V, que hemos visto.

Ahora bien, cuando a juicio de los inspectores, existan elementos que hagan presumir la ilegal estancia en el país del vehículo, se secuestrará, quedando desde ese momento bajo resguardo fiscal, por lo que al poseedor del transporte se le hará entrega de una copia del inventario pormenorizado de las condiciones en que se encuentre el vehículo, unidad, que será depositada en los partidos fiscales de la Dependencia respectiva, con objecto de lograr su plena identificación, garantizar el interés fiscal y al mismo tiempo hacer la confrontación con las relaciones que contienen las características de los transportes que han sido obje



to de algún delito contra la propiedad en el vecino país del norte; hecho lo pertinente, si se determina que un vehículo se encuentra en el supuesto que establece la convención, se dará aviso a la Secretaría de Relaciones Exteriores, para que ésta a su vez lo trasmita a la Embajada de los Estados Unidos de América en México, la que designará la persona o personas a quien se les deberá entregar el transporte, que generalmente son los representantes de las compañías aseguradoras americanas o sus filiales en México.

Por su parte la multicitada Dirección General proporciona a los responsables de recoger el vehículo, toda clase de facilidades para su retorno al extranjero, otorgando un permiso provisional para realizar el viaje, es de hacer notar que este trámite es rapidísimo, por lo que la salida del transporte hasta su país, del que es original, no tarda más de una semana, tiempo que no es suficiente para que el poseedor del vehículo pueda interponer los recursos legales a que tiene derecho.

Esto da motivo a que se violen las individuales que consagra nuestra constitu

ción en sus artículos 14 y 16 que prescriben:

ARTICULO 14.- "... Nadie podrá ser privado de la vida, de la libertad o de sus propiedades, posesiones o derechos, sino mediante juicio seguido ante los tribunales previamente establecidos, en el que se cumplan las formalidades esenciales del procedimiento y conforme a las leyes expedidas con anterioridad al hecho...." (3)

ARTICULO 16.- "Nadie puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles y posesiones, sino en virtud de mandamiento escrito de la autoridad competente, que funde y motive la causa legal del procedimiento...." (4)

Por otra parte, cuando en ocasiones se interpone el juicio constitucional de amparo, en base a los artículos antes señalados, y se concede la suspensión del acto reclamado, ya de nada sirve, puesto que el transporte detenido se encuentra en

(3) Constitución Política Mexicana.. op. cit. pág. 39.

(4) Idem.

territorio americano.

Esto nos lleva a plantear un problema que se suscita frecuentemente;

Cuando un turista enajena su vehículo internado temporalmente en nuestro país, viola lo dispuesto por el artículo 40 fracción X de la Ley del Registro Federal de Vehículos que establece:

"ARTICULO 40.- Son infracciones a la presente ley:

X.- Enajenar o adquirir vehículos importados o internados temporalmente. (5)

En consecuencia, el extranjero se ve en la necesidad de manifestar el robo de su transporte ante una autoridad judicial, la que levanta el acta correspondiente, misma que servirá para que el "turista" evada la sanción ordenada por la Ley de la materia, consistente en multa equivalente al 100% de los impuestos de importación del vehículo, pasando éste a ser propiedad de la Hacienda Pública.

(5) Ley Del Registro Federal de Vehículos.- op. cit. Págs. 20 y 21.

ca Federal" (6) así como facilitar su salida del país, ya que su documento migratorio especifica que ingresó a México trayendo su transporte, que debe abandonar la Nación conjuntamente al turista, por lo que al presentar el referido documento a las autoridades de la Secretaría de Gobernación, anexa una copia del acta de robo, ingresando a los Estados Unidos de América sin ningún obstáculo, en donde reclama a la compañía aseguradora del vehículo, el pago de su póliza contra robo, el que comprueba con el acta expedida por la autoridad mexicana, y de esta manera obtiene una doble ganancia.

Ahora bien, si este transporte es se---  
cuestrado por los inspectores del Registro Federal de Vehículos, será devuelto a su legítimo propietario, en este caso a la compañía de seguros que previamente solicita su recuperación, por otra parte, el adquirente, no puede alegar ser comprador de buena fe o ignorancia en la procedencia del - -

(6) Ley Registro Federal de Vehículos.- op. cit.  
Pág. 23)

transporte, por la sencilla razón de que los documentos de propiedad de los vehículos en ambos países son diferentes, haciendo evidente que se sabía de antemano que el vehículo sería ilegal, motivo por el que no se presenta denuncia de fraude.

Entregado el transporte de acuerdo a lo consignado en la convención, se cierra un círculo vicioso, en el que el único perjudicado es el mexicano, y el supuesto turista comete varios delitos que quedan impunes, ya que al vender su vehículo no sólo infringe la ley respectiva, sino que además introduce contrabando al país, incurre en falsedad en declaraciones judiciales y defrauda a las compañías aseguradoras americanas.

Esta aberrante situación, se debe a que tanto en la convención como en la legislación mexicana, no se ha puesto el debido cuidado en la prevención y reglamentación de sucesos anómalos que se presentan con frecuencia en la práctica.

Los procedimientos administrativos empleados en el cumplimiento del acuerdo internacional, son deficientes, no se respetan las garantías

individuales, el control de vehículos en México es obsoleto, la investigación de los posibles actos delictivos sufre estancamiento, y la industria Nacional Automotriz con su perenne crisis, son los principales factores, que deben resolverse para terminar con las irregularidades en esta materia.

VIII.-DESCONCENTRACION DE LA DIRECCION GENERAL DEL REGISTRO FEDERAL DE VEHICULOS COMO OBSTACULO EN EL CUMPLIMIENTO DE LA CONVENCION.

Otro aspecto importante que obstaculiza la cabal ejecución de la convención, es la desconcentración administrativa de la Dirección General del Registro Federal de Vehículos, en Delegaciones Regionales en los Estados de la República, de acuerdo a sus necesidades; hay que hacer la aclaración, que la desconcentración como medida tendiente a mejorar la administración pública, es magnífica cuando se tienen los recursos materiales y humanos, sin embargo, el proceso que nos ocupa carece de los apoyos necesarios e indispensables para un buen funcionamiento empezando porque las Delegaciones Regionales, no tienen personal suficiente ni cali-

ficado, haciéndose más notorio este problema en la inspección de vehículos, ya que normalmente cada Delegación cuenta con uno o dos inspectores, que ocasionalmente son auxiliados por trabajadores de la citada Dependencia, a los que se les habilita como inspectores pero ignorantes en la revisión de documentos y detención de los transportes, agregándose a este particular que el territorio sobre el que debe verificarse la supervisión de vehículos es bastante grande, circunstancias que se reflejan en impedimentos físicos para realizar una aceptable labor; problemas que se ven acentuados en las fronteras del norte del país, por la gran cantidad de transportes que cruzan la línea divisoria en ambas direcciones, por otro lado, las ciudades limítrofes con los Estados Unidos de América, gozan de ciertas prerrogativas, como la importación de automóviles que se encuentran prohibidos al resto de la Nación, por lo que obviamente personal no capacitado es fácil de burlar por los introductores de transportes robados e ilegales.

Es también importante mencionar los que se fincan en las poblaciones fronteri-

zas, y que son denominadas "yonkes", vocablo utilizado para designar lo que comúnmente se conoce como una refaccionaria de partes usadas de vehículos, (deshuesaderos), establecimientos que son reconocidos por la ley, pero son de tan especial naturaleza, que la vigilancia sobre ellos, se puede decir que casi no existe, y hay que tomar en cuenta que en esas tiendas se puede conseguir refacciones de fabricación nacional o extranjera de las que se desconoce su procedencia, siendo innegable que en este tipo de comercios, se desmantelan los transportes robados, vendiendo sus partes, las que en algunos casos no se tiene forma de identificar, y en otros, se borra cualquier huella con lo que se pueda verificar su origen.

Por otro lado cuando la policía judicial comprueba que es mercancía robada lo que venden estos establecimientos, no se da aviso a la Dirección General del Registro Federal de Vehículos o sus Delegaciones, que se intituye un proceso penal a los propietarios de estas negociaciones, por lo que se ignora la cantidad de partes que pertenecan a los transportes que son objeto de la con-



vención, por lo que este aspecto, tampoco se cumple con eficacia el acuerdo internacional.

Hay que agregar a todas estas circunstancias, la labor en extremo lenta en los trámites para registrar un vehículo, situación que aleja la causante a cumplir con la obligación de poner a su nombre el transporte que adquiere, siendo más frecuente en la provincia, ya que las Delegaciones del Registro. no tienen todavía archivos completos, lo que hace más tardado este procedimiento, y aun más lento, cuando se trata de vehículos que se importaron provisionalmente, pagando el 10% de los impuestos de importación y durante cinco años el impuesto sobre uso o tenencia de vehículos, al cabo de las cuales se tiene derecho al registro definitivo, lo que provoca un deficiente control en los transportes haciendo más difícil la tarea encomendada a la Dependencia mencionada por esta falta de conciencia y ayuda del particular.

Por otra parte la Hacienda Pública ha entrado de lleno al mercado de vehículos, pues los que se encuentran ilegalmente en el país, le son adjudicados, para que una vez nacionalizados se

vendan al mejor postor en subasta pública, lo que ha originado una demanda de transportes de procedencia extranjera inusitada, permitiendo además, recaudar considerables fondos al erario federal, sin embargo, por el sobrecúmulo de trabajo que tiene la Dirección General del Registro Federal de Vehículos, en ocasiones se equivocan y registran y rematan transportes que deberían ser objeto de la convención, lo que suscita un trastorno cuando se descubre esta irregularidad (normalmente por las compañías de seguros norteamericanas), resolviéndose en estos casos devolver el vehículo de acuerdo a lo establecido en la convención, por lo que violan las garantías constitucionales del particular; al respecto el maestro Seara Vázquez expone: "Las consideraciones de orden constitucional son (o deben ser) irrelevantes, para el derecho internacional, al que interesan, sobre todo, las consecuencias internacionales de la no aplicación de los tratados, que entran en conflicto con la Ley Nacional" (7)

(7) Seara Vázquez, Modesto. Los Conflictos de la Ley Nacional con los Tratados Internacionales, comunicaciones mexicanas al VII Congreso de Derecho Comparado.- México.- UNAM. 1966.-P.114.

**IX.- CASOS ESPECIALES.- AERONAVES Y TRACTOR NO AGRICOLA QUINTA RUEDA.**

Tradicionalmente se puso énfasis en los automóviles descuidando otros vehículos, como los aeroplanos que fueron incluidos en la Ley del Registro Federal de Vehículos del 30 de diciembre de 1977, con el nombre técnico de aeronaves, que engloba no sólo a los aeroplanos sino a todo vehículo que se sustenta en el aire, superándose la gran laguna existente antes de esta Ley, que provocaba que ninguna autoridad mexicana llevara el control y registro de estos transportes, en la actualidad se comienza a progresar en este renglón.

Existe además el transporte llamado tractor no agrícola o quinta rueda, que merecen especial atención porque en apariencia no revisten gran importancia, empero su significación es considerable ya que a través de estos vehículos se mueve el 80% de la carga nacional, motivo que induce a las autoridades mexicanas a proteger a estos transportistas, puesto que el país no podría soportar un paro de "traileros", bajo esta premisa se oculta una realidad patética.

México no produce la cantidad que de este transporte se requiere para satisfacer la demanda que de ellos existe, por lo que las compañías transportistas adquieren casi todos sus vehículos de procedencia extranjera, así como también los denominados remolques y semi-remolques por razones de economía y resistencia.

Ahora bien, no se puede actuar drásticamente en este caso, porque se paralizaría el movimiento de la carga nacional, además como el transporte muchas veces es cargado con productos de fácil descomposición, la autoridad no acepta la responsabilidad con respecto a esos productos, por consiguiente, los vehículos circulan en total libertad

Por lo antes expuesto, se ve, que es imposible determinar la cantidad que de estos transportes deberían estar sujetos a la convención y - por lo tanto su ejecución es mínima.

#### X. - ORGANISMOS POLITICOS.

Dentro de las situaciones con caris político, encontramos que los organismos y agrupaciones que de alguna forman influyen o presionan en

el gobierno mexicano, tienen en su poder vehicu--  
los ilegales de origen extranjero, que por su posi-  
ción en el ámbito de la política nacional son into-  
cables, a pesar de las denuncias que se formulan  
en su contra, como la aparecida en el periódico --  
Excelsior, el día 3 de noviembre del año próximo  
~~pasado, en que involucra a la C.T.M. CROC Y C.N.O.~~  
P., que protegían con sus logotipos los transpor-  
tes ilegales, que fueron comprados a bandas de ro-  
bacoche de los Estados Unidos de América. Esto es  
sólo un aspecto que presenta el problema, ya que  
también a los periódicos, gacetas y revistas, se  
les permite poseer vehículos de procedencia extran-  
jera, sin saber si son o no robados, y ésto es de-  
bido a que las autoridades cuidan su posición polí-  
tica, que se puede ver afectada por un ataque de  
estas publicaciones y de las presiones que ejercen  
los organismos políticos.

Ante estas circunstancias, la convención  
deja de ser cumplida.

XI. POLICIAS- POLITICOS, INFLUYENTES, Y PERIO-  
DISTAS.

Uno de los graves problemas en la ejecu-

ción del acuerdo internacional, son por increíble que sea, las corporaciones policiacas mexicanas, ya que en un 80% de su personal, tienen vehículos ilegales (principalmente automóviles) que en muchas ocasiones son robados por ellos mismos o encargados a bandas de robacoches, como lo puede demostrar el reportaje publicado en la revista proceso, la segunda semana de agosto del año de 1981, en el que revelan que jefes y agentes de la policía federal de seguridad, dependiente de la Secretaría de Gobernación, son partícipes en la compra de autos robados de fabricación extranjera, investigación que se llevó a efecto por un agente del F.B.I., y que la Procuraduría General de la República, prometió llegar al fondo del asunto, sin embargo, esto fue un falacia, pues los mismos agentes de la Procuraduría son poseedores de este tipo de automóviles, que son además, objeto de un intenso mercado negro entre los policías.

Cabe destacar que la Dirección General del Registro Federal de Vehículos, por razones de índole de seguridad y de política, se ve impedida para actuar en contra de las corporaciones poli-

ciacas.

Con respecto a los personajes que detentan el poder económico o político y sus hijos que se les denomina comúnmente como juniors, es innegable que poseen automóviles ilegales, que ni ellos mismos saben en qué circunstancias fueron introducidos al país, ya que por falta de tiempo sólo los encargan, es de hacer notar que estos personajes debido a su posición, tienen el poder de remover o terminar con la carrera administrativa de cualquier funcionario que lesione su interés, por lo que gozan de una inmunidad de hecho, y aunque se peque de repetitivo, esta situación hace nugatoria la ejecución de la convención.

En similares circunstancias se encuentran los periodistas, pues la influencia que ejerce el cuarto poder en los criterios sobre la imagen de un funcionario público, es tremenda, ocasionando temor en las autoridades para actuar apeándose a la ley y secuestrar los vehículos de estas personas.

Finalmente, es indispensable comentar una lamentable situación que impacta por sus consecuencias, el fraude cometido por funcionarios de la Dirección General del Registro Federal de Vehículos, descubierto la última semana del mes de marzo del año de 1981; el modo de operar de los defraudadores consistía en entregar los automóviles con la documentación que les acreditaba como registrados, sin que lo estuvieran, incurriendo por tal motivo, en la evasión de impuestos y la falsificación de documentos, sin embargo, considero que en la mayoría de las veces, no existió falsificación, sino se sustrajeron documentos originales a los que tenían acceso estos pésimos funcionarios, para que fueran ya sea adheridos a los transportes o entregados a los que serían sus propietarios, razón por la que nunca se podrá determinar el número de vehículos que fueron apócrifamente registrados, ni calcular la cuantía de este fraude.

Es importante aclarar, que el principio para el cumplimiento de la convención es la detención de los transportes, para revisar su documentación, y si ésta se encuentra en orden, no-



será posible el secuestro de vehículos, y de esta manera cuanto acuerdo internacional suscriba nuestro país, no se ejecutará con la atigencia que me rece, de acuerdo al Derecho Internacional.

CAPITULO CUARTO

## CAPITULO CUARTO.

## XIII.- NUEVA CONVENCION.

CONVENCION ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA PARA LA RECUPERACION Y DEVOLUCION DE VEHICULOS Y AERONAVES ROBADOS O MATERIA DE DISPOSICION ILICITA.

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América.

Reafirmando su deseo de continuar bajo un marco jurídico adecuado la asistencia mutua en la recuperación y devolución de vehículos y aeronaves robados o que hayan sido materia de disposición ilícita en un país y encontrados en el territorio del otro.

Reconociendo que la Convención celebrada entre ambos países en la Ciudad de México el 6 de octubre de 1936 ya no es adecuada para tal fin.

Han acordado lo siguiente:

## ARTICULO I.

1) Los Estados Unidos Mexicanos convie

nen en devolver a los Estados Unidos de América, de conformidad con las disposiciones de esta Convención, cualquier vehículo o aeronave registrado o titulado de alguna otra forma en los Estados Unidos de América que haya sido robado o materia de disposición ilícita en los Estados Unidos de América y encontrado en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

2) Los Estados Unidos de América convienen en devolver a los Estados Unidos Mexicanos, de conformidad con las disposiciones de esta Convención, cualquier vehículo o aeronave registrado o titulado de alguna otra forma en los Estados Unidos Mexicanos que haya sido robado o materia de disposición ilícita en los Estados Unidos Mexicanos y encontrado en el territorio de los Estados Unidos de América.

3) El Estado requerido podrá negarse a devolver un vehículo robado o que haya sido materia de disposición ilícita si la solicitud para la devolución no se hace dentro de los cuarenta y cinco días siguientes a la notificación a que se re-

fiere el artículo II, párrafo (1) o una aeronave robada o que haya sido materia de disposición ilícita si la solicitud para su devolución no se hace dentro de los sesenta días siguientes a la notificación a que se refiere el artículo II, párrafo (2). De conformidad con esta disposición, las partes no decomisarán ni efectuarán remates administrativos de vehículos o aeronaves registrados o ti tulados de alguna otra forma de acuerdo con las leyes de la otra parte, dentro de los cuarenta y cin co o sesenta días, respectivamente, contados a par tir de la fecha en que se haya hecho la notificación de la detención o mientras esté pendiente la decisión sobre una solicitud de devolución. El Estado requerido puede igualmente rehusarse a devolver un vehículo o aeronave robado o materia de dis posición ilícita, si de conformidad con las leyes de ese Estado, el vehículo o aeronave ha sido adju dicado por una autoridad judicial en un juicio civil a un tercero o vendido en subasta pública por una autoridad que, al momento de la subasta no tenía información de que había sido robado o materia de disposición ilícita según los términos de esta

**Convención.**

4) El Estado requerido podrá negarse a devolver un vehículo o aeronave que haya sido materia de disposición ilícita si es susceptible de decomiso según las leyes de ese Estado por haber sido utilizado dentro de su territorio para la comisión de un delito.

Al decidir sobre el particular, el Estado requerido deberá tomar en cuenta toda la información proporcionada por el Estado requirente que tenga por fin demostrar que la empresa que sufrió la disposición ilícita no actúa en complicidad con el delincuente. Si el Estado requerido decide no devolver un vehículo o una aeronave objeto de disposición ilícita con base en el presente párrafo, notificará a la Embajada del Estado requirente su posición y los motivos de la misma, tan pronto como sea factible después del recibo de la solicitud de devolución.

**A R T I C U L O   I I**

1) Cuando una autoridad de una de las partes detenga un vehículo que pueda estar regis

trado o titulado de alguna otra forma de conformidad con las leyes de la otra parte, esta última deberá hacer cuanto sea posible para notificar a la otra parte dentro de un mes contado a partir de dicha detención. La notificación podrá efectuarse mediante la entrega de listas de tales vehículos por lo menos una vez al mes a la Embajada de la otra parte; por comunicación directa entre la autoridad que efectuó la detención y el Consulado más cercano de la otra parte, o por cualquier otro método que fuese mutuamente aceptado.

2) Cada parte deberá notificar a la Embajada de la otra parte cualquier detención en su territorio de una aeronave que pueda estar registrada en la otra parte, dentro de los quince días siguientes a dicha detención.

3) Las notificaciones a que se refieren los párrafos (1) y (2) contendrán todos los datos disponibles sobre el vehículo o la aeronave e indicarán la ubicación del mismo; la autoridad encargada de su custodia, así como información que permita conocer si dicho vehículo o aeronave ha sido

detenido en relación con la comisión de un delito

1) La autoridad que detenga un vehículo o aeronave que pueda estar registrado o titulado en otra forma de acuerdo con las leyes de la otra Parte, deberá remitirlo a la brevedad posible a un lugar de depósito. No deberá usarse dicho vehículo o aeronave excepto en alguna de las siguientes circunstancias:

a) Si se determina que el vehículo o aeronave no ha sido robado ni materia de disposición ilícita, según los términos de esta Convención;

b) Si la devolución de la aeronave o vehículo es rehusada de acuerdo con el artículo I, párrafos (3) o (4) de esta Convención y si se notifica esa decisión a la Embajada del Estado requirente;

c) Tratándose de un vehículo, si no se presenta la solicitud para su devolución dentro de los cuarenta y cinco días siguientes a la notificación de su detención, de acuerdo con el párrafo (1) de este artículo;

d) Tratándose de una aeronave, si no se



presenta la solicitud para su devolución dentro de los sesenta días siguientes a la notificación de la detención, de acuerdo con el párrafo (2) de este artículo.

### A R T I C U L O    I I I

1) La solicitud de devolución de un vehículo deberá ser ~~ser~~ presentada por un funcionario consular del Estado requirente a la autoridad del Estado requerido que tenga la custodia del vehículo. La solicitud deberá estar autorizada con el sello de la oficina consular, escrita en el idioma del Estado requerido y deberá ajustarse a la forma que se acompaña como Anexo A. Una copia de la solicitud deberá remitirse con una nota al Ministerio de Relaciones Exteriores del Estado requerido. La solicitud sólo podrá formularse después de que el funcionario consular reciba la prueba de propiedad debidamente notariada tal como se especifica a continuación:

a) i) Título de propiedad del vehículo, o copia certificada de dicho título, si el vehículo está sujeto a titulación. En el caso de que el

título no estuviese disponible, constancia expedida por la autoridad competente para expedir tales títulos, en la que se haga constar que el vehículo ha sido titulado y en la que se especifique la persona a quien se le ha titulado.

ii) Certificado de registro del vehículo, o copia certificada del mismo, si el vehículo está sujeto a registro. En el caso de que el documento de registro no estuviese disponible, constancia expedida por la autoridad competente para efectuar el registro, en la que se haga constar que el vehículo está registrado y en la que se especifique la persona a cuyo nombre se encuentre registrado.

..i) Factura u otros documentos que acrediten la propiedad del vehículo, o copia certificada de dichos documentos, en el caso de que el vehículo no estuviera titulado o registrado.

b) Documento de cesión, o copia certificada del mismo, si con posterioridad al robo o disposición ilícita el dueño del vehículo, en el momento que ocurrió el robo o disposición ilícita, hubiese cedido la propiedad a un tercero.

c) Copia certificada de la denuncia del robo hecha dentro de un tiempo razonable ante la autoridad competente y traducción de la misma. En el caso de que la denuncia del robo se hubiese hecho con posterioridad a la detención del vehículo, la persona que pide su devolución deberá proporcionar un documento que justifique a satisfacción del Estado requerido las razones de su tardanza en denunciar el robo y podrá proporcionar cualquier otra documentación que la fundamente.

d) Poderotorgado ante Notario Público por el propietario o su representante legal en el que se autorice a otra persona a recuperar el vehículo, en los casos en que quien solicita la devolución no sea el propietario.

2) La solicitud de devolución de una aeronave deberá ser presentada por un funcionario consular de la Embajada del Estado requirente a la autoridad del Estado requerido que tenga custodia de la aeronave. La solicitud deberá estar autorizada con el sello de la oficina, escrita en el idioma del Estado requerido y deberá ajustarse

a la forma contenida en el Anexo B. Copia de dicha solicitud deberá remitirse con una nota al Ministerio de Relaciones Exteriores del Estado requerido. La solicitud sólo podrá formularse después de que el funcionario consular reciba la - - prueba de propiedad, debidamente notariada, tal como se especifica a continuación:

a) Factura u otro documento que acredite la propiedad de la aeronave, o copia certificada de dicho documento.

b) Certificado de registro de la aeronave, o copia certificada del mismo. En el caso de que el certificado no estuviera disponible, constancia expedida por la autoridad competente para registrar la aeronave, en la que se haga constar que la aeronave está registrada y en la que se especifique la persona a cuyo nombre se encuentra registrada.

c) Documento de cesión, o copia certificada del mismo, sin con posterioridad al robo o disposición ilícita, el dueño de la aeronave, en el momento en que ocurrió el robo o disposición

ilícita, hubiese cedido la propiedad a un tercero.

d) Copia certificada y traducción de la misma, del informe sobre la investigación hecha por los servicios de aduana del Estado requirente, o por otro organismo federal para la aplicación de la Ley que haya sido designado al efecto, en el que se haga constar que la aeronave fue efectivamente robada, o en el caso de una aeronave que haya sido materia de disposición ilícita, en que se describan las circunstancias de la renta. El informe incluirá copia de cualquier denuncia de robo que haya sido hecha dentro de un plazo razonable ante una autoridad competente. En el caso de que la denuncia del robo se hubiera hecho con posterioridad a la detención de la aeronave, la persona que pide su devolución deberá proporcionar un documento que justifique, a satisfacción del Estado requerido, las razones de su tardanza en denunciar el robo y podrá proporcionar cualquier otra documentación que la fundamente. Una vez que la solicitud para la devolución ha sido hecha, el Estado requerido puede solicitar información adicional sobre las circunstancias de la renta; por su

parte, el Estado requirente puede proporcionar in formación complementaria.

c) Poder otorgado ante Notario Público por el propietario o su representante legal en que se autorice a otra persona a recuperar la aeronave, en los casos en que quien solicita la devolución de una aeronave no sea el propietario.

3) Salvo acuerdo en contrario entre las Partes, la solicitud para la devolución de un vehículo o aeronave deberá ir acompañada de copias certificadas de los documentos examinados por el funcionario consular y sólo se requerirán traducciones de los documentos especificados en los párrafos 1 o 2 de este artículo.

#### A R T I C U L O    I V .

1) La autoridad que tenga custodia del vehículo o de la aeronave determinará, tan pronto como sea factible, después del recibo de la solicitud de devolución, si dicha solicitud reúne los requisitos que establece la presente Convención.

2) Una vez que la autoridad a cuya dis-

posición se encuentre el vehículo o aeronave determine que la solicitud para la devolución de dicho vehículo o aeronave llena todos los requisitos de esta Convención, el vehículo o aeronave deberá entregarse a la persona identificada en la solicitud como propietario o como representante autorizado de éste, dentro de los quince días siguientes.

3) Si un vehículo o aeronave cuya devolución es solicitada hubiera sido detenida en relación con una averiguación o proceso penal, su devolución se efectuará cuando ya no se le requiera para los fines de esa averiguación o de ese proceso.

#### A R T I C U L O V.

El Estado requerido deberá tomar las medidas pertinentes para permitir que el propietario, o su representante autorizado, reciba el vehículo o aeronave y regrese con el mismo al territorio del Estado requirente.

#### A R T I C U L O VI

1) El Estado requerido no impondrá im-

puesto alguno ni multas u otras sanciones pecuniarias sobre vehículos o aeronaves devueltos conforme a los términos de esta Convención.

2) Los gastos efectivos incurridos en la devolución de un vehículo o aeronave deberán ser cubiertos por la persona que solicitó su devolución y deberán ser pagados antes de la devolución del vehículo o aeronave.

3) El costo de la traducción de los documentos a que se hace referencia en el artículo III, párrafos 1), c) y 2) d), deberá considerarse como gasto propio de la devolución del vehículo o aeronave.

4) En casos especiales, los gastos de devolución podrán incluir el costo de cualquier reparación o reacondicionamiento de un vehículo o aeronave que haya sido necesario para permitir el transporte del vehículo o aeronave al lugar de depósito o para mantenerlo en las condiciones en que fue encontrado. La persona que solicita la devolución de un vehículo o aeronave no será responsable de los costos de cualquier otro trabajo rea



lizado en el vehículo o aeronave durante el tiempo en que estuvo bajo la custodia de una autoridad del Estado requerido.

5) Ninguna persona tendrá derecho a recibir compensación de las autoridades que encuentren el vehículo o la aeronave por cualquier tipo de daños que resulten de la detención o depósito de acuerdo con las disposiciones de esta Convención.

#### A R T I C U L O VII

Para los efectos de esta Convención:

1.- Un vehículo o aeronave se considera rá "robado" cuando su tenencia haya sido obtenida sin el consentimiento del propietario o de otra persona que tenga facultad legal para disponer del vehículo o aeronave.

2.- Un vehículo o aeronave se considera rá "materia de disposición ilícita" sólo cuando:

a) El acto es ejecutado por la persona que lo haya rentado a una empresa legalmente autorizada para dicho propósito dentro del curso nor

mal de los negocios de ésta, o

b) Ha sido usado para un fin no autorizado por el depositario designado mediante actuación oficial o judicial.

Con respecto a los vehículos o aeronaves que hayan sido materia de disposición ilícita, se presumirá que ésta tuvo lugar en el Estado requirente.

3) "Delito" significa un acto u omisión que pueda ser objeto de extradición, de conformidad con las disposiciones del Tratado de Extradición en vigor entre las Partes.

4) "Lugar de depósito" significa el lugar en el que las autoridades guardan normalmente los vehículos o aeronaves detenidos.

5) "Vehículo" significa cualquier automóvil, camión, autobús, motocicleta, remolque o "trailer"

5) "Aeronave" significa cualquier vehículo autopropulsado utilizado o diseñado para volar.

e) "Copia certificada" significa cual--

quier copia expedida por la autoridad otorgante o por un funcionario consular de una parte debidamente acreditado ante la otra en la que se da fe de que es copia fiel del original.

#### A R T I C U L O   V I I I

1) Las controversias que surjan respecto a la aplicación de esta Convención deberán resolverse por la vía diplomática.

2) Esta convención estará sujeta a ratificación. Entrará en vigor en la fecha del canje de los instrumentos de ratificación y continuará en vigor indefinidamente.

3) Al cumplirse un año de aplicación de la presente Convención, cualquiera de las Partes podrá solicitar una reunión a fin de examinar la forma como se ha aplicado la misma

4) Se podrá dar por terminada por medio de notificación escrita de cualquiera de las Partes a la otra, en cuyo caso expirará noventa días después de la fecha en que se haya recibido dicha notificación. Esta Convención reemplazará a la Convención del 6 de octubre de 1936.

## A N E X O ' A

Solicitud para la devolución de vehículos robados o que hayan sido materia de disposición ilícita.

El Consulado.

en (o la Embajada) de respetuosamente solicita a (la autoridad correspondiente) la devolución a su propietario del vehículo abajo descrito, de conformidad con la Convención entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América para la Recuperación y Devolución de Vehículos y Aeronaves Robados o Materia de Disposición ilícita.

Marca:

Modelo (año):

Tipo:

Número de serie o de motor:

Número de placas:

Propietario registrado:

El Consulado (o la Embajada de)  
certifica que ha examinado los siguientes documentos presentados por \_\_\_\_\_ como prueba

de propiedad del vehículo, mismos que han sido encontrados debidamente certificados de conformidad con las leyes de

- a
- b
- c
- d

(Párrafo final de estilo.)

Lugar y fecha.

## A N E X O B

Solicitud para la devolución de aeronaves robadas o que hayan sido materia de disposición ilícita.

La Embajada de respetuosamente solicita a (autoridad correspondiente) la devolución a su propietario de la aeronave abajo descrita, de conformidad con la Convención entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América para la Recuperación y Devolución de Vehículos y Aeronaves Robados o Materia de Disposición Ilícita.

Marca:

Modelo:

Número de serie o de motor:

Matrícula:

Propietario registrado:

La Embajada de certifica que ha examinado los siguientes documentos presentados por como prueba de propiedad de la aeronave, mismos

que han sido encontrados debidamente certificados  
de conformidad con las leyes de

a.

b.

c.

d.

(Párrafo final de estilo)

Lugar y fecha

#### XIV. ANALISIS DE LA CONVENCION.

La presente Convención fue ratificada por el Senado de la República el 3 de diciembre de 1981, apareciendo la publicación de la misma en el Diario Oficial de la Federación el 23 de diciembre del mismo año, sin embargo, en los Estados Unidos de América todavía no se ratifica, y por comunicación del Departamento de Estado de ese país, a la Secretaría de Relaciones Exteriores en México, en febrero de este año, se informa que la Convención se encuentra actualmente ante el Comité de Relaciones Exteriores en espera que las audiencias se realicen en las próximas semanas, lo que no ha sucedido, aún así, considero importante realizar su análisis.

El título de la presente Convención denota más técnica que su predecesora, al equipar el término vehículos a los transportes terrestres, y el de aeronaves a los que son capaces de sustentarse por el aire, sin embargo, adolece de la exclusión de las embarcaciones, como se explicó al referirnos al tratado de 1936.

Por otra parte, en el proemio de la Con--



vención ratificada, a nuestro juicio, se comete el mismo error de redacción que en su antecesora al especificar que el ilícito penal, se comete en un territorio y el vehículo es encontrado en el otro Estado, lo que remarca en el artículo 10. párrafos primero y segundo, por lo que reafirmo mi opinión; sosteniendo que la disposición ilícita puede darse en cualquier país, ya que lo que determina la recuperación y devolución del vehículo, es el registro o título del mismo en uno de los países contratantes.

Los términos consignados en el párrafo tercero del artículo que se analiza, marcan la pauta, para que el particular, que piensa que se han violado sus derechos; interponga los recursos administrativos que crea necesarios o el juicio constitucional de amparo, con el tiempo suficiente para que sean ejercidos eficazmente, así mismo protege al adquirente de un transporte comprado en subasta pública a la autoridad competente, en México corresponde tal función a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, quien lleva el control de los vehículos de procedencia extranjera, motivo por el

que no se puede dar el caso de adjudicación, de este tipo de transportes en un juicio civil.

El desconocimiento por parte de la autoridad, de que el vehículo hubiese sido materia de disposición ilícita, salva los errores humanos que se cometen al identificar un transporte y avalarlo para ser nacionalizado y rematado.

Con respecto a que la situación prevista en esta Convención, no ocurre en los Estados Unidos de América, ratifico mi posición debido a las circunstancias económicas de ambos países en esta rama industrial.

De acuerdo a lo estipulado en el párrafo cuarto del artículo referido, se debe aclarar, que cuando un vehículo se encuentra ilegal en México, sin importar que haya sido materia de disposición ilícita, el artículo 41 fracción VI de la Ley del Registro Federal de Vehículos, consigna "multa equivalente al 100% de los impuestos de importación correspondientes al vehículo, pasando éste a ser propiedad de la Hacienda Pública Federal. ( 1 )

( 1 ) Ley del Registro Federal de Vehículos.- op. cit. Pág. 23.

Dicha adjudicación obedece a la facultad económica coactiva de la autoridad administrativa, se tiene como objetivo el pago de créditos fiscales de impuestos o multas.

Motivo por lo que siempre un transporte legal, pasará a poder la Hacienda Pública, con la excepción de los que se encuadren en el supuesto de la Convención, pues ésta es de jerarquía superior a las leyes Federales, por lo que se debe de cumplir el acuerdo internacional primordialmente.

En la segunda parte del párrafo que se estudia, se prevee el contubernio de una empresa que sufre la disposición ilícita con el delincuente, o en su defecto el fraude que realiza el supuesto "turista" con respecto al particular mexicano y a la empresa norteamericana, situación que se explicó en el apartado anterior, siendo significativo que en este nuevo tratado se regule este ilícito, lo que proporcionará elementos suficientes para que el infractor sea debidamente sancionado, y no quede impune, como antiguamente sucedía

En el artículo 2o. de la presente Conven-

ción se establece un nuevo procedimiento para la devolución del vehículo, ya que primero se notifica la detención del transporte a la Embajada o Consulado de la otra parte contratante, para que ésta a su vez proceda a solicitar la devolución del vehículo.

La innovación de este precepto, es que la notificación puede hacerse a la Embajada, Consulado, o por otro método mutuamente aceptado, y por la autoridad que efectuó la detención, revolucio--nando el rígido sistema del anterior acuerdo internacional, así también se evita que la notificación se retrase, con los términos convenidos de un mes para vehículo y quince días para aeronaves.

En el párrafo cuarto de este artículo, se consigna que los vehículos y aeronaves se deben remitir a un lugar de depósito y no deberán usarse, situación que se encuentra prevista por la Ley del Registro Federal de Vehículos en su artículo 45, que prescribe: "En ningún caso los vehículos dete--nidos o secuestrados podrán ser utilizados para fines particulares o del servicio de cualquier Depen

dencia; las autoridades adoptarán las medidas necesarias para asegurar el interés fiscal y la conservación de los vehículos y sus accesorios. ( 2).

El artículo 3o. de la Convención que se analiza, contiene una innovación ya que la solicitud de devolución de un vehículo o de una aeronave puede ser presentada directamente a la autoridad que hizo la detención y tiene la custodia de los transportes, marcándole solamente copia al Ministerio de Relaciones Exteriores del Estado requerido, lo que agiliza la comunicación entre ambos países. Asimismo se contempla una forma especial de solicitud de devolución, evitándose la diversidad de la misma, así como el uso del idioma del Estado requerido, salvando el obstáculo de traducción que sólo ocasiona pérdida de tiempo.

Por lo que respecta a los documentos que harán la prueba de propiedad, son los que actualmente se encuentran en vigor, por lo que considero indispensable revisar el tratado, para que al momen

( 2 ) Ley del Registro Federal de Vehículos.- op. cit. Pág. 24.

to que se adicione o se suprima un documento de los hoy requeridos, también se haga en el acuerdo internacional.

En el párrafo tercero del artículo 4o. del nuevo tratado, no se especifica término para efectuar la devolución de un vehículo o aeronave sujeto a una averiguación o proceso penal, ajustándose a la realidad del proceso penal mexicano y esto significa un avance con respecto a la Convención de 1936.

Lo establecido en los artículos 5o. y 6o. del acuerdo internacional que se contempla, siempre han sido fielmente cumplido, desde que se consignaron en el antecedente de este acuerdo bilateral; salvo la particularidad introducida de los gastos especiales que se erogaban en mantener un transporte en las condiciones en que fue encontrado, gastos que serán reintegrados por la persona a quien se hace la devolución.

En el artículo 7o., se definen los principales vocablos utilizados, significando un gran mérito y avance, con respecto a su antecesora, así--

mismo con esta disposición se resuelven posibles controversias de interpretación.

Finalmente, como se explicó al inicio del análisis de esta Convención, con la que se pretende derogar a su predecesora de 1936, no se ha verificado la ratificación por el órgano legislativo de los Estados Unidos de América, con respecto a este tratado, por lo que todavía no se lleva a cabo lo estipulado por su artículo 8o

Es de hacer notar, que con este nuevo acuerdo internacional, se aliviará en gran medida la situación prevaleciente, ya que la Convención de 1936, era en su totalidad anacrónica.

## CONCLUSIONES



## CONCLUSIONES

**PRIMERA.**- Las condiciones prevalecientes en México en la década de los treintas, eran propicias para que los Estados Unidos de América, con el pretexto de defender sus intereses y el de sus nacionales, se entrometiera en los asuntos internos de nuestro país, por lo que la Convención de 1936, independientemente de tener el mérito de ser la precursora en regular esta materia, proporciona el marco jurídico adecuado para el respeto y las relaciones pacíficas entre ambos países.

**SEGUNDA.**- Debido a la época en que fue creado el Acuerdo Internacional, y a la poca visión sobre la evolución tecnológica en materia de transportes, la Convención nace con un principio de anacronismo, que repercute en su ejecución, ya que ésta es deficiente por las lagunas e impresiones en que incurre el contenido del tratado.

**TERCERA.**- Lo anteriormente expuesto, nos induce a pensar que la Convención fue estudiada en atención al procedimiento de creación y no al fondo de su contenido, y sus posibles repercusiones en el

ámbito interno de México, pues no se toma en cuenta el desarrollo industrial de la Nación y las posibles violaciones de garantías individuales al particular, así como los fraudes cometidos al amparo del pacto internacional.

CUARTA.- Estas situaciones pudieron ser evitadas, si el tratado hubiese sido revisado con periodicidad y a fondo, lo que no sucedió revelándonos un error imperdonable de la administración, que por el burocratismo imperante se infringe en un descuido de las relaciones del país, reflejándose en la imagen que México presenta en el exterior, la cual se encuentra deteriorada por esta negligencia e irresponsabilidad.

QUINTA.- Esta revisión de fondo, implicaría la inclusión de las embarcaciones, que sistemáticamente se han dejado afuera de la regulación en el plano internacional, así como los efectos de redacción y de procedimientos, para salvaguardar el orden constitucional, afectado por los defectos de la Convención.

SEXTA.- Estas consecuencias de índole internacional, tienen su correspondencia en la ad-

ministración pública federal, la cual no ha funcionado como debe ser, por los sistemas arcaicos en el control de vehículos y la postura tradicional de la administración, en no considerar la participación ciudadana, en forma responsable y activa.

SEPTIMA.- La Administración Pública, debe sufrir reformas substanciales, para cumplir eficazmente la Convención suscrita, así como aplicarse a todos los niveles, sin importar el grado de influentismo y repercusiones políticas en el ámbito nacional, única manera de sostener relaciones internacionales estables, y mantener la soberanía e instituciones incólumnas.

OCTAVA.- De esta forma se evitarán las constantes intervenciones antijurídicas de los Estados Unidos de América, así como las presiones al Gobierno Mexicano por el deficiente cumplimiento del tratado, logrando restaurarse la imagen de México en el exterior, y proyectando como principio fundamental el respeto y acatamiento del derecho internacional.

NOVENA.- Finalmente, pienso que la mejor forma de equilibrar las diferencias por las que principalmente surge la Convención, es el desarrollo de una economía e industria nacional de vehículos fuerte y estables, en base a las necesidades del mexicano y no de imitaciones que empresas trasnacionales nos imponen, encareciendo el transporte por la venta de tecnología.

## B I B L I O G R A F I A

- Beteta, Ramón.- Pensamiento y Dinámica de la Revolución Mexicana.- Editorial Nuevo México.  
2a. Edición.- México 1951.
- Carpizo, Jorge.- Estudios Constitucionales.- 1a. Edición.- Editorial UNAM.- México 1980.
- Convenios y Tratados Internacionales Celebrados por México.- Edición del Senado de la República.
- Patronato del Movimiento Económico Nacional.- México y su Evolución Económica.- Editorial Arquitectura y lo demás.- México 1952.
- Pavón Vasconcelos, F.- Comentarios de Derecho Penal.- Editorial Porrúa.- 3a. Edición.- México 1973.
- Quirarte, Manuel.- Visión Panorámica de México. - Editorial Cultura T.G.S.A. - 3a. Edición México 1967.
- Seara Vázquez, Modesto.- Derecho Internacional Público.- Editorial Porrúa.- 5a. Edición. México 1976.

- Sears Vázquez, Modesto.**- Los Conflictos de la Ley Nacional con los Tratados Internacionales. Comunicaciones Mexicanas al VII Congreso de Derecho Comparado.- México.- UNAM.1966.
- Sierra, Manuel J.**- Derecho Internacional Público.- México 1963.
- Sepúlveda, César.**- Derecho Internacional.- 8a. Edición.- Editorial Porrúa.- México 1977.
- Tena Ramírez, Felipe.**- Derecho Constitucional Mexicano.- Editorial Porrúa.- 16a. Edición.-- México 1978.
- Diccionario Enciclopédico Ilustrado Vox.**
- Diccionario Escolar.**- Editorial Porrúa.- México 1965.
- Enciclopedia Jurídica Omeba.**
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.**- Editorial Gaceta Informativa de La Comisión Federal Electoral.- México, - 1979.
- Código Fiscal de la Federación.**-Editorial Porrúa. 28a. Edición.- México 1979.
- Diario de Debates de la Cámara de Senadores.**- Ramo Secreto, Año 1936.

Diario Oficial de la Federación.- 31 de Diciembre  
de 1957

Disposiciones Conexas del Código Aduanero.

Ley del Registro Federal de Automóviles.- Edición  
de la Asociación Mexicana de Distribuido-  
res de Automóviles.- México 1976.

Ley del Registro Federal de Vehículos Editada por  
la Secretaría de Hacienda y Crédito Públi-  
co.

Ley General de Población.- Editorial Porrúa.- 2a.  
Edición.- México 1979

Reglamento de la Ley del Registro Federal de Ve-  
hículos editado por la Secretaría de Ha-  
cienda y Crédito Público.

Periódico Excelsior.

Revista Proceso.