

156
29.

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

"LA NACIONALIDAD DE LAS COSAS"

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A:

PAULA JULIA CORONA CEDILLO

MEXICO, D. F.

1988



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 está 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.

PROLOGO

INTRODUCCION

CAPITULO PRIMERO

ANTECEDENTES HISTORICOS LEGISLATIVOS DE NACIONALIDAD

1.Epoca prehispánica.	1
2.Epoca colonial.	12
3.-Epoca independiente.	23

CAPITULO SEGUNDO

CONCEPTOS DE NACIONALIDAD

1.-La nacionalidad.- Concepto gramatical	33
2.-Concepto doctrinal de nacionalidad.	33
3.-Las cosas.	48
4.-Concepto de buques.	58
5.-Concepto de aeronave	65
6.-Concepto de nacionalidad de las cosas.	68
7.-Elementos del concepto.	68

CAPITULO TERCERO

TENDENCIAS DOCTRINALES SOBRE LA NACIONALIDAD DE LAS COSAS

1.-Opiniones a favor de nacionalidad de las cosas. - - . . .	70
2.-Opiniones en contra de la nacionalidad de las cosas. . . .	79
3.-Opinión personal.	83

CAPITULO CUARTO

LA NACIONALIDAD DE LAS COSAS EN EL DERECHO INTERNACIONAL

1.-Tratados de navegación aérea.	84
2.-Tratados de navegación marítima	112

CAPITULO QUINTO

LA NACIONALIDAD DE LAS COSAS EN EL DERECHO VIGENTE MEXICANO

1.Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.	123
2.-Ley de Vías Generales de Comunicación.	135
3.-Ley Orgánica de la Administración Pública Federal	141
4.-Código Fiscal de la Federación.	144
5.-Código Penal del Distrito Federal	146
6.-Legislación Turística.	147
7.-Ley de Navegación y Comercio Marítimo.	148
8.-Ley Relativa a la Bandera y al Himno Nacional	150
9.-Reglamento sobre Matrícula de Aeronaves.	154
10-Ley Aduanera.	162
Conclusiones.	164

P R O L O G O

El presente trabajo lo hemos realizado plenamente convencidos del hecho de que en la actual legislación tenemos muy poco material para estudiar un campo tan amplio.

Tanto en México, como en el extranjero, no existe una legislación que regule ampliamente este tema. Hay pocos autores que defienden la teoría de la nacionalidad de las cosas y la nacionalidad de las personas morales.

Las personas morales son entes jurídicos que, al surgir, adquieren derechos y obligaciones, y, por ello, deben tener una nacionalidad.

Esta fue la razón que nos decidió a elaborar esta tesis sobre este tema, aprovechamos la oportunidad que la Universidad brinda al alumno de escoger el tema que más le agrade.

El tema lo hemos desarrollado a pesar de nuestras limitaciones. Pero concientes de que nuestro trabajo de tesis es muy importante, trataremos de darle el debido enfoque; de desarrollarlo lo mejor posible.

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

Todo problema, hecho o circunstancia tienen un origen.

Este trabajo que se presenta como tesis tiene el propósito de analizar el papel tan importante que reviste la nacionalidad de las cosas, - misma que se convierte en el tema central de este trabajo. Para ello hemos destinado capítulos específicos a cada uno de los temas desarrollados.

Trataremos de manera somera los antecedentes que dieron lugar a la realización de nuestro tema central. El trabajo se divide en cinco capítulos. El primero aborda los antecedentes históricos de la nacionalidad. En el segundo capítulo se trata el concepto de nacionalidad. El capítulo tercero se refiere a las tendencias doctrinales sobre la nacionalidad de las cosas. Aquí examinamos brevemente la opinión de algunos autores que están de acuerdo en que tanto las cosas como las personas morales tienen nacionalidad. Se analizan dos tendencias: la extranjera y la mexicana. El capítulo cuarto se refiere a la nacionalidad de las cosas en el Derecho Internacional. Para finalizar desarrollamos el capítulo quinto que se refiere a la nacionalidad de las cosas en el Derecho vigente mexicano.

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS LEGISLATIVOS DE NACIONALIDAD

1. Epoca prehispánica. 2. Epoca colonial. 3. Epoca independiente.

1. EPOCA PREHISPANICA

División de la tierra de Anáhuac.

El nombre de Anáhuac que según su etimología se dio al principio a sólo el valle de México, por estar situadas sus principales poblaciones en la ribera de dos lagos, se extendió después a casi todo el espacio de tierra que hoy es conocida con el nombre de Nueva España.

Dividíase este vastísimo país en los reinos de México, Acolhuacán, -- Tlacopan y Michoacán, en las Repúblicas de Tlaxcala, Chotollan y Huexotzinguo, el reino de Michoacán el más occidental de los cuatro, se extendió de norte - sur desde las inmediaciones del país que en el presente están las ciudades de Celaya y Querétaro, hasta tocar en la provincia de Zacatollán y este-oeste desde Tlaximaloya hasta más allá de Apatzingán.

Sus ídolos y su culto

Los ídolos que representaban a estos dioses y que se adoraban en los templos, casas, calles, montes y caminos, eran infinitos, eran comunmente de barro y varias especies de madera y piedra. Y algunos de oro y otros metales y piedras preciosas.

Había un ídolo al cual llamaban los mixtecas "el corazón del pueblo "

estaba hecho de una esmeralda grande y bella, estaba esculpida una aveci-
lla y en su contorno de ella una culebra.

El ídolo más extraordinario de los mexicanos era la estatua de Huit-
zilopochtli.

Reconocían a sus ídolos, ofrecían oraciones, postraciones, votos, a-
yunos, sacrificios y oblacones, tenían templos dedicados al dios Omacatl.

El templo mayor de México

Tenían los mexicanos y demás pueblos de Anáhuac, como todas las na-
ciones cultas del mundo, templos y lugares destinados a los ejercicios de
religión, en donde el pueblo se congregaba a rendir tributo a sus divini-
dades y a implorar su protección. Llamaban al templo Teocalli, casa de -
Dios, nombre que después de recibido el Evangelio han dado con más propie-
dad a los templos erigidos en honrar al verdadero Dios. La fundación de
la ciudad y reino de México comenzó por la construcción del santuario de
Huitzilopochtli del cual tomó su nombre la ciudad.

Este edificio fue entonces una pobre choza, que más tarde fue amplia-
da por Itzcoatl, el primer rey conquistador de aquella nación, después de
la toma de Azcapotzalco. Su sucesor, Moctezuma Ilhuicamina fabricó un -
nuevo templo.

Ocupaba el Templo Mayor de México el centro de la ciudad, que es el
que ahora ocupa la Iglesia de Catedral y parte de la plaza mayor y los --
edificios cercanos.

Edificios anexos al Templo Mayor

En el espacio que había entre las murallas y el Templo Mayor, además de una competente plaza para las danzas religiosas, había más de 40 templos menores consagrados a diferentes dioses, varios colegios de sacerdotes, algunos seminarios de jóvenes y de doncellas, y edificios repartidos por toda circunferencia. Entre estos templos los más considerables eran los Tezcatlipoca, Huixilopochtli, Tláloc y Quetzalcoatl. Todos, aunque diferentes en magnitud, eran semejantes al mayor en hechura, y todos tenían su fachada hacia el templo mayor. (1)

Mesoamérica se caracterizaba por una gran diversidad lingüística y por la fragmentación de unidades sociopolíticas de reducida extensión geográfica. La complejidad lingüística es una de las más grandes del mundo: no solamente había un gran número de idiomas sino que pertenecían a familias lingüísticas muy disímiles. Una de las más importantes era la yutoazteca, con sus dialectos pipil y nicarao. El maya en Yucatán con el huasteco y con los idiomas de los altos de Chiapas y de Guatemala formaban la familia mayense, a su vez conectada con el totonaca y con el mixe y el zoque de la región istmica. En el centro de México el otomí con el mazahua y el matlatzinca formaban una familia, el chiapaneco de la región de Chiapas de Corzo, en Oaxaca los principales idiomas son el mixteco y zapoteco, otro idioma era el tarasco de Michoacán y uno --

(1) Francisco Javier Clavijero, Historia Antigua de México, edit. Porrúa S. A. , México 1987, págs. 157 - 163

de menor relieve, hablados por pueblos marginales, era el cuitlateco y el tlapaneco de Guerrero. (2)

En el horizonte Preclásico

Floreció la cultura preclásica tuvo una área de difusión que abarcó de hecho desde el Estado de Zacatecas hasta el Salvador y Honduras. Sin embargo, es el Valle de México la que mejor conoce y nos proporciona mayores datos para saber como vivían los hombres de aquella cultura.

Los utensilios que usaban eran de piedra, como metates y metlapiles su agricultura consistía en maíz esto originó que el hombre fuera sedentario, también practicaban la caza, pesca y recolección; sabían modelar figuritas de barro, generalmente femeninas - que representaban la fecundidad también hacían figuritas de serpientes, de perros, pequeñas esculturas y hachas, lo mismo hacían cerámica para rendir culto a sus muertos y doméstica, silbatos, flautas y otros objetos.

En una parte del sureste de México, entre los Estados de Veracruz, - Tabasco y Chiapas floreció la cultura olmeca se cree que fue una cultura madre de amplísima proyección hacia el sur y centro de México, y hacia la América Central- en cuyo ámbito se logró la domesticación del maíz y en donde se inventó el calendario. Los olmecas se internaron en dirección a la altiplanicie mexicana hasta la región poblano-tlaxcalteca.

(2) Ignacio Bernal, Historia general de México, El Colegio de México, editorial S.E.P., México 1976, pp. 168 - 171.

Existió un santuario dedicado a Quetzalcoatl, la ciudad de Cholula fue un centro religioso.

Después del horizonte preclásico surgió una época de transición llamada horizonte protoclásico de 200 A. C. a 200 D. C. al cual surgió el horizonte clásico de 200 d. C. a 900 d. C. con tres grandes culturas dominantes la maya del antiguo Imperio y la de Monte Albán, en su época de auge.

La Cultura Teotihuacana.

La palabra teotihuacán significa "lugar donde los hombres se convierten en dioses" o "lugar donde los que mueren se hacen dioses".

Teotihuacán fue el sitio religioso de mayor importancia que hubo en el Valle de México.

En la época preclásica sus pobladores en la piedra y barro pusieron de manifiesto sus aptitudes artísticas y sus ideas religiosas. El pueblo allí instalado construyó; en el horizonte clásico, edificios de tan impresionante consistencia como las pirámides del Sol y de la Luna.

Las principales construcciones teotihuacanas se sitúan a uno y otro lado de una amplia avenida llamada Calzada de los Muertos, que va del sur a norte, desde el templo de Quetzalcoatl o Ciudadela, hasta la pirámide de la Luna, con un largo de dos kilómetros y una anchura de cuarenta metros.

La pirámide del Sol con 224 metros por lado, es el edificio de mayor peso erigido en el antiguo México.

El Antiguo Imperio Maya

El sureste de México, así como regiones de Centroamérica y parte de Belice, fueron el ámbito de la cultura maya.

El antiguo Imperio Maya, propio del horizonte clásico se desarrolló de Chiapas a la América Central, en una tierra donde la vegetación era exuberante, vegetación de selva tropical que ahogaba a la agricultura primitiva, barreras de incomunicación entre los pueblos, fomentando la independencia y el apartamiento. El nuevo Imperio Maya extendió su influencia hacia el norte, hacia la península de Yucatán. Los mayas formaron un pueblo afirmativo, homogéneo y de gran poder asimilador. Tenían objetos de cerámica, de varios colores y su arquitectura era en forma de plataformas revestidas de piedra, las tumbas ostentaban ofrendas ricas, se apreciaban las estelas y lápidas con relieves. Fue propio de esa era la fijación del calendario y la observancia de los astros.

El antiguo Imperio daba culto a los muertos, era un pueblo politeísta se dedicaba a la agricultura, tenían una escritura complicada, elaboraron un calendario completo, estudiosos de las matemáticas, los mayas construyeron pirámides en Bonampak, Chichen-Itza,

Monte Albán

La zona arqueológica de Monte Albán en el Estado de Oaxaca.

Monte Albán I se mantuvo en el marco del Horizonte Preclásico; que el Monte Albán II correspondió a un período de transición y Monte Albán III se situó dentro del horizonte clásico, la arquitectura de éste último se basó en dos elementos: los taludes y los tableros.

Los hombres del período clásico construyeron enormes plataformas - dispuestas sobre la parte superior del cerro; patios cuadrangulares, como habitaciones alrededor; juegos de pelota; edificios de planta rectangular, muros en talud.

El Horizonte Postclásico

Todavía dentro del horizonte clásico, pero ya en su etapa de decadencia, cuando comenzaba a apuntarse el derrumbe de sus grandes culturas se fueron desarrollando algunas formas culturales que precedieron en cierto modo al horizonte postclásico y horizonte Tolteca-chichimeca, a esta etapa de transición también se le conoció como horizonte de culturas locales.

Pertenecen a él las partes finales de las civilizaciones teotihuacanas, mayence y de Monte Albán; algunos aspectos de la zona mixteca; el principio de la época de construcción del monumento de Xochicalco, el desenvolvimiento de la cultura de El Tajín.

Xochicalco situado dentro del Estado de Morelos fue una ciudad religiosa pero también ciudad guerrera, en donde todo un cerro de grandes - proporciones fue acondicionado para construir sobre él: terrazas, plazoletas, pirámides, adoratorios, patios, juego de pelota y pequeños edificios residenciales.

El Tajín

El desarrollo y declinación de la cultura de El Tajín, en Veracruz

La palabra Tajín significa en lengua totonaca rayo, trueno o centella.

Arquitectonicamente, lo más notable es la pirámide o cuerpo piramidal de siete pisos, además hay otro conjunto de edificios tanto religiosos como civiles, así también como juego de pelota. (3)

Los Aztecas

Pueblo de agricultores habían venido de Aztlán, situado al noroeste del actual territorio mexicano. Cuando llegaron al altiplano tenían una cultura muy superior a la de los demás chichimecas, algo que se manifestó en su agricultura, religión y su vestimenta de tejido. Su organización social estaba dividida en clanes y grupos de clanes: Estos clanes - calpullis -al cual también se designaban los terrenos comunales que correspondían a cada clan - eran grupos de familias emparentadas entre ellas, viviendo bajo un sistema patrilineal. Originalmente, dentro de estos grupos hubo una vida relativamente democrática, bajo un gobierno de consejos de ancianos. Estos calpullis tenían sus propios dioses, formaban unidades militares tenían en propiedad colectiva ciertos terrenos.(4)

La familia natural era el núcleo de la organización social agrupada en clanes del tipo llamado calpulli, la aristocracia imperial prácticamente liberada de las reglas del calpulli, puesto que sus miembros poseían tierras individuales políticamente estaba gobernada por los jefes militares y religiosos y los más poderosos los comerciantes, existían esclavos y los llamados mayeques, estos eran libres pero pertenecían a las tierras de los señores.

(3) Carlos Alvear Acevedo, Historia de México, edit. Jus, México p.18-49

(4)Guillermo F. Margadant S., Introducción a la Historia del Derecho Mexicano, Edit. Esfinge, México 1982, p. 17

Se trata, por lo tanto de una sociedad clasista, aunque estaba abierta la posibilidad de subir de rango por medio del esfuerzo personal.

En Tenochtitlán, el emperador era la cabeza de la pirámide humana; jefe supremo o sea "Tlacalecuhtli", a la vez que sumo sacerdote de Huitzilopochtli, el dios tribal. Los privilegios de la nobleza, sobre todo las familias imperiales eran en parte compartidas por los sacerdotes supremos, los militares y los pochtecas. Estos últimos combinaban los papeles de grandes mercaderes, embajadores a veces espías, mientras la mano militar acompañaba sus excursiones hasta remotas tierras.

Habían guerras que era diferente al imperio romano, ya que la guerra de Mesoamérica no pretendía extenderse sobre todas las tierras conquistadas, sino que la sumisión se traducía en el pago del tributo y cierta ayuda obligada en casos especiales. En Mesoamérica es el único lugar del mundo en donde se ve que a los militares se dividían en dos órdenes en -- "caballeros aguila" y "caballeros tigre", y gozaban de privilegios y -- funciones especiales.

Entre las creencias cosmogónicas está la de un dios principal (Ipalmehuhani entre los mexicas), relacionado con el sol, que es también la pareja que engendra a hijos gemelos. Se cree que la idea del gemelo y de la dualidad es muy antigua y también incluye muerte-vida. Según el mundo estaba dividido en cuatro regiones --de aquí la importancia del cuatro, -- además del punto central, lo que hacía del cinco otro número mágico. La idea de creaciones múltiples al fin de cada una de las cuales todo moría para ser recreado formaba los cuatro soles (épocas) pasadas y el quinto

alumbraba a los aztecas. Había múltiples deidades, pero algunas de poca importancia, para los aztecas sus deidades más importantes fueron Tlaloc y Huitzilopochtli que estaba alcanzando el rango sobresaliente de Ipalmehnohuacan, habían adquirido una personalidad propia; con atributos y culto especiales.

En la mayoría de las religiones la sangre humana o animal tuvieron un gran valor en sus ritos. De allí se deriva la frecuencia de los sacrificios a los dioses.

El hombre mediante el sacrificio, se volvía colaborador de los dioses, el problema para ellos consistía en el hecho de mantenerse en vida, por medio de la sangre viva, no sólo al sol sino al universo.

Algunas formas de sacrificio son exclusivas de Mesoamérica, como la de quemar hombres vivos o aquella en honor a Xipe. El sacerdote bailaba revestido de la piel del hombre desollado. La víctima representaba al dios. Los sacerdotes tenían la costumbre de vestirse imitando la imagen divina, se ataviaba a la víctima también con singulares vestimentas. En ocasiones se sacrificaban codornices, y los devotos hacían penitencia voluntaria sangrándose las orejas, la lengua, el pene o las piernas.

Al concluir los ritos se efectuaban fiestas, y se fijaban algunos períodos fijos del tiempo y los días de buen o mal agüero.

A partir de la segunda gran época Mesoamérica creó una religión politeísta formal, con creencias y dioses ordenados, un ritual fijo y un sacerdocio profesional, dividido en distintos grados. (5)

(5) Ignacio Bernal Historia general de México, El Colegio de México. Edit. S.E.P. pp. 153 a 161.

Organización Jurídica

La costumbre era una regla debería ser observada por cada indígena. Desde la época prehispánica los grupos étnicos se rigen por normas y -- costumbres, las cuales son fielmente cumplidos paso a paso. Cada regla que gobierna al indígena se convierte en un mandato aplicable exclusivamente al ser que vive en esa sociedad.

La conducta de un individuo con otro debe observarse, las normas jurídicas contienen siempre mandatos y disposiciones de orden general, que determinan lo que debe ser; son éstos mandatos dirigidos a los individuos (6)

Las normas jurídicas forman un elemento superior de orden que evita los conflictos, limita la conducta individual y concilia los intereses - antagónicos. Las normas jurídicas son bilaterales en el sentido de que al lado de un deber crean una facultad o derecho.

Los indígenas tenían sus ritos y sacrificios a sus dioses como algo que debe ser y esto se realizaba porque creían que si no hacían el sacrificio a su dios él no los escucharía, un ejemplo el dios Tláloc, él no = produciría la lluvia, y su siembra se secaría.

Las cosas para los habitantes de Mesoamérica eran sus ídolos y sus monumentos .

(6) Efraín Moto Salazar, Elementos de Derecho, Edit. Porrúa, S. A. México 1986, ps. 87

2. EPOCA COLONIAL.

La naturaleza de la sociedad mexicana prehispánica y su distribución geográfica forma un antecedente fundamental para explicar el proceso de conquista y colonización española.

La España del siglo XVI, como los demás países europeos en los comienzos de su expansión ultramarina, no iba en busca de tierras vírgenes. Buscaba países ricos en los que se pudiera comerciar, y de ser posible saquear y conquistar. Las zonas de poca población aborigen del norte del país, como California o la Pampa, que también fueron descubiertos muy temprano, no atrajeron a los descubridores. Fueron regiones como Mesoamérica y más tarde Perú, por ser poblaciones civilizadas, las que fueron metas de la conquista y se convirtieron en los centros del imperio español en las Indias.

La población mesoamericana había acumulado ya una riqueza sobre todo en forma de metales preciosos en los tesoros de sus soberanos, joyas de sus dirigentes, objetos de culto y adornos de los templos.

La población mesoamericana era lo suficientemente numerosa y técnicamente avanzada para ser explotada después de la conquista, utilizando el mismo sistema de producción de la civilización aborigen y apropiándose del excedente en forma de tributo.

La población de Mesoamérica era numerosa y capaz de efectuar las tareas que los españoles les imponían para sus nuevas empresas.

"Los pueblos indígenas vivían en sociedades estratificadas que tenían diferencias muy marcadas entre gobernantes y gobernados; las masas campesinas estaban acostumbradas a obedecer y pagar tributo, y las unidades políticas prehispánicas habían desarrollado organismos administrativos. Políticamente no estaban organizados, habían guerras entre señores. Los conquistadores españoles aprovecharon esa división y les permitió encontrar fácilmente aliados indígenas para desbaratar el poderío Tenochca, lograron usar el estamento indígena dominante para un sistema de gobierno indirecto a través de los propios caciques indios".

Una vez establecido el dominio español, los recursos de la región mesoamericana fueron la base para la expansión hacia las regiones más primitivas del Bajío y el Norte.

Mesoamérica, en el siglo XVI, era un país eminentemente conquistable para los europeos. Estaba lo suficientemente civilizado para atraer los intereses de la expansión española, pero no lo bastante avanzado en la técnica militar y la organización política para poder oponer una resistencia como la de los pueblos del norte de África y del Oriente.(7)

Fue en el año de 1492 en que los reyes católicos conquistaron el último reino moro, Granada, se efectuó también la expulsión de los judíos de todo el territorio español, y se realizó el descubrimiento de América.

(7) Pedro Carrasco, Historia de México, El Colegio de México, editorial S.E.P., México, p. 186

La expedición de Cortés, toca tierras mexicanas en la Costa de Yucatán. Allí encontró a Aguilar, un español que se había perdido en las primeras expediciones, que habían llegado a Mesoamérica, pero la expedición de Cristóbal Colón fue la que se reconoció oficialmente.

En Campeche junto con varios obsequios que los indígenas envían a Cortés, éste recibe a una india llamada Malintzin ésta hablaba nahuatl y maya sirvió de intérprete junto con Aguilar.

En un punto de la costa se establece una base; se funda la Villa Rica de la Vera Cruz. Recibe obsequios, que le envía el señor más poderoso de Mesoamérica: Moctezuma, obsequios que se acompañaban de una petición: que se fuera Cortés que no siguiera su camino, Cortés responde con despliegues de fuerza: Los conquistadores traían el caballo, poseían el rifle que los indígenas no conocían; a lo que comunican a Moctezuma - que traían animales desconocidos y también dominaban el fuego, ya que la pólvora era desconocida por los indígenas.

Los conquistadores llegan al territorio de Tlaxcala. Después de derrotar a Xicoténcatl establece una alianza con su pueblo. Cortés prosigue su camino a Tenochtitlan. Se va por Cholula, aquí pretexto una emboscada e inicia una matanza. Llega a Tenochtitlan donde es recibido por Moctezuma a las puertas de la gran ciudad. Moctezuma le entrega simbólicamente la ciudad, lo colma de regalos.

El resguardo que Cortés dejara en la Vera Cruz le envían un mensaje de que una expedición capitaneada por Pánfilo de Narváez con órdenes de

aprenderlo y devolverlo a Cuba. Cortés decide a combatirlo pero antes toma prisionero a Moctezuma. Cortés sale de Tenochtitlan y ordena a Pedro de Alvarado que mantenga segura la ciudad. Sorprende a Narváez y lo une a sus fuerzas.

Alvarado, que había permitido la celebración de una fiesta religiosa intentó despojar a los indígenas de las joyas de sus vestidos ceremoniales y con cualquier pretexto desencadenó la matanza del Templo Mayor.

Regresa Cortés encontrando la ciudad desierta. Toma la casa de Moctezuma como fuerte. Cortés trata de romper el cerco, construye puentes portátiles que le permiten cruzar las acequias son descubiertos, pierdente, y todo lo que habían acumulado como botín. Los indígenas lo persiguen. Es la derrota de la llamada "noche triste".

Los indígenas se incorporan plenamente al mundo de occidente, con los mismos derechos, con la misma capacidad de acción y de creación, se fundó el Colegio de Santa Cruz de Tlatelolco fundado en 1528 con el apoyo de fray Juan de Zumárraga y del virrey Antonio de Mendoza en 1536 el colegio tenía 70 muchachos indígenas que estudiaban gramática y facultades, con la idea de que llegarán al sacerdocio en 1540 se dejó de apoyar al colegio y pasó a ser un colegio de barrio.

La primera sociedad colonial

En 1523 Cortés recibe la orden real de prohibir el establecimiento de encomiendas en Nueva España. Cortés desafía a la corona y protege la institución. La encomienda se convirtió en el principal medio de control privado de las poblaciones indígenas.

La encomienda era una institución benéfica para la cristianización de los indios. Se consignaba un grupo de indígenas a un español, quien tenía derecho de recibir tributo y servicio de los indios a cambio de doctrina y protección. La encomienda fue un medio eficaz para controlar la organización social indígena. El encomendero se situó: en lo más alto de la antigua pirámide social era el señor de los señores indígenas y de sus súbditos indios. Pero la encomienda resultó un mecanismo efectivo de control político del grupo español.

La esclavitud de los indios

La esclavitud, aunque basada en fundamentos diversos a la de derechos romanos, fue conocida en el mundo prehispánico y los españoles pudieron adquirir con licencia y sin limitaciones, esclavos. Bartolomé de las Casas denunció la existencia de tres millones de indios esclavos en Nueva España y Centroamérica. (8).

La población y cultura mesoamericana fueron por lo tanto, un antecedente, componente fundamental en el proceso de la formación de la nación mexicana. La población que dominó la época de la colonia fue la mestiza y la criolla.

El crecimiento de la criolla y la mestiza, y la asimilación de gran parte de la población indígena relegó a un papel marginal a la población estrictamente india.

(8) Alejandro Moreno Toscano, Historia general de México, Tomo II, pag. 1, 51 - 59

La penetración hispana se inició en 1521 y se prolongó durante tres siglos.

El Consejo de Indias y la casa de Contratación de Sevilla

Para resolver y atender los problemas de América - o Indias - los reyes contaron con varias organizaciones.

Primero actuaron: la Junta de Burgos y la Aduana de Cádiz, más tarde los problemas fueron creciendo y se estableció otro organismo que duró más y tenía mayor amplitud en sus funciones: el Consejo de Indias, -- para todo lo relativo a los asuntos administrativos y de gobierno, nombramiento de funcionarios, leyes, tribunales: y la Casa de Contratación de Sevilla su función era lo relativo al comercio entre España y sus posesiones de América aquí había un gran dominio y monopolio.

El gobierno de Cortés

El primer gobierno lo ejerció Hernán Cortés, como gobernador general.

Cortés tuvo como primera capital a Coyoacán mientras se edificaba la nueva ciudad de México, que se hizo, por mandato suyo, en el mismo sitio donde antes estuvo Tenochtitlan.

En el centro de la nueva ciudad se repartieron lotes para los españoles y su servidumbre, y a los nativos se les dieron solares inmediatos. Cortés introdujo el cultivo de plantas nuevas: fundó la ganadería; fue el primer sericultor de Nueva España, introdujo el cultivo de la caña de

azúcar, crea los primeros ingenios. Por mandato suyo se emprendieron explotaciones y localizaciones geográficas. Ayudó al arribo de los primeros evangelizadores. Ya al final de su vida fundó el Hospital de Jesús.

Su labor gubernativa fue de 1521 a 1524. Durante esta administración de Cortés fue el tormento de Cuauhtémoc, al que Cortés se vio obligado ante el peligro de una rebelión de sus soldados y por la indicación del tesorero real, Julián de Alderete, ya que habían rumores de que Cortés se había quedado con las riquezas del "Tlocaleculitli". (9)

El virreinato

En el año de 1535, la corona española establece un régimen que estaría en manos de un virrey, el virrey era gobernador general de Nueva España, era vicepatrono de la Iglesia, era superintendente de la real hacienda, era capitán general.

En la época colonial hubo 61 virreyes, casi todos nacidos en España, dos de los cuales ocuparon el cargo sublevándose contra los virreyes legítimos, tres audiencias funcionaron durante el virreinato: los de México, Guadalajara y Guatemala.

Instituciones Jurídicas

Las Leyes que rigieron en Nueva España, puede decirse que pertenecieron a tres categorías: a) Leyes comunes a todo el imperio español -

(9) Carlos Alvear Acevedo, Historia de México, edit. Jus, México, ps. 127.

como las Siete Partidas, las leyes del Toro, etcétera.- b) Codificaciones en tiempos de Carlos II, a fines del siglo XVII, con el nombre de Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias; y c) Las leyes propias de Nueva España, un ejemplo de las cuales fue el Cedulaario de Puga.

Importancia de los conventos

Cada casa de comunidad religiosa no sólo se dedicaron a la doctrina cristiana también enseñaron a los indios artes y oficios. En el siglo - XVI había 400 conventos.

Los bienes de la Iglesia

Para atender a su vida y al cumplimiento de sus deberes religiosos, educativos y asistenciales la Iglesia recibía ciertos ingresos de: a) Los diezmos y las primicias, b) Los derechos parroquiales, por servicios prestados en las parroquias; c) Limosnas de los fieles; y d) Funciones piadosas, que eran capitales que voluntariamente daban los fieles para - que se destinaran a algún fin de carácter religioso. (10)

La Iglesia debía sostener el culto, emprender misiones, atender íntegramente el esfuerzo educativo, sostenía orfanatos, asilos y hospitales.

La Universidad

La más antigua Universidad de América fue la llamada Universidad de

(10) Carlos Avila Acevedo, Historia de México, edit. Jus, México, p. 127 a 133

Santo Tomás de Aquino, en Santo Domingo del año de 1538.

La segunda fue la Real y Pontífica Universidad de México, cuyo establecimiento fue demandado a la corona por el arzobispo Zumárraga, el virrey y otras personas, su finalidad era enseñar la fe católica en grados superiores. En atención a las peticiones, Felipe II expidió una Real cédula fechada el 21 de septiembre de 1551. La corona ordenó un subsidio anual para el sostenimiento de la Universidad de México.

Los cursos fueron inaugurados en enero de 1553, siendo virrey don -- Luis de Velazco.

Sus primeras cátedras fueron de teología, cánones, filosofía, derecho, retórica y gramática, se amplió según las necesidades a artes, -- lenguas clásicas, medicina y lenguas indígenas.

La Universidad otorgaba los grados de bachiller, maestro , licencia do y doctor. Además de la Universidad de México había la de Guadalajara y Yucatán.

La propiedad de la tierra

Salvo las propiedades de los indios, las tierras, en principio, pertenecían a la corona española.

Cuando las tierras de la corona no se entregaban a particulares, se llamaban "realegas", pero tanto españoles como naturales las podían pedir para ellos.

Aparte de esas tierras particulares, que podían ser de españoles o de indios, había otras formas de propiedad colectiva, como eran:

a) Las tierras de "propios" que eran tierras que pertenecían al ayuntamiento, las cuales las arrendaban para que con sus productos o rentas se atendiera el gasto público.

b) Los "ejidos" de origen castellano, que podían pertenecer a pueblos de españoles o naturales, y eran tierras anexas a esos pueblos destinados a pastisales para el ganado.

c) Las "tierras de comunidad", como los antiguos "calpulli", pertenecían comunmente a los pueblos de indios; y

d) Las tierras que pertenecían a catedrales y corporaciones religiosas. (11)

Los períodos de crisis económica a finales del virreinato

Los períodos de crisis económica y depauperización de las masas generaron malestar social e inestabilidad política, lo cual conduce a movimientos políticos de carácter violento, al no encontrar vías políticas que le dieran solución institucional y desatar otros procesos paso a la revolución que inició el país en 1810.

Los principales desequilibrios de la sociedad novohispana ocasiona-

(11) Carlos Alvear Acevedo, Historia de México, edit. Jus, México, pp. 150 - 163.

dos por el rapidísimo crecimiento económico y las reformas borbónicas que lo acompañaron.

"Otra manifestación del desajuste social provocado por el crecimiento económico rápido fue la aparición de nuevos grupos que no tenían cabida en el orden establecido. Un ejemplo de este fenómeno es el de las castas, que a fines del siglo XVIII llega a formar el 22 % de la población total. Junto con los criollos, eran el grupo étnico de más rápido crecimiento y el que encontró, de parte de españoles, criollos e indios, la mayor hostilidad para integrarse. Siendo en sí un grupo conflictivo por la carencia de bases económicas, sociales o culturales que le dieran -- asentamiento con pocas posibilidades a su alcance, creaba rechazo y éste a su vez, mayor inestabilidad y resentimiento, con lo cual se convierte en un problema". (12)

Y al cerrarse tan herméticamente las posibilidades de ascenso para una parte considerable de criollos, mestizos y castas, aumento su frustración social de éstos, a quienes el auge económico había infundido nuevas expectativas.

(12) Enrique Florescano e Isabel Gil Sánchez, Historia general de México, El Colegio de México, edit. S.E.P. México 1976, ps. 285

3. EPOCA INDEPENDIENTE

Antecedentes

La evolución que iba manifestándose en la Nueva España, había determinado que el conde de Aranda propusiera a Carlos III la creación de -- tres naciones independientes: México, Perú y Bogotá, gobernadas por príncipes de la casa Borbón y ayudarlos por pactos de familia.

Causas

El movimiento independiente comprendió en México un período de once años que fue de 1810 a 1821; sus causas fueron internas y externas.

Causas Internas

a) Sociales correspondieron primero a la desigualdad social, los criollos se sentían relegados a un segundo plano por los peninsulares y fueron éstos los que dirigieron la revolución, los mestizos no eran tomados en cuenta debido a que la gran mayoría era fruto de relaciones ilegítimas; los indígenas, protegidos por las Leyes de Indias, querían emanciparse de este tutelaje; las castas se encontraban en condiciones inferiores por su propio estado natural, había un descontento general, España ya no era la nación unitaria en su moralidad y costumbre, pues los borbones habían introducido un movimiento extraño.

b) Económicas. - España había considerado siempre a América, como parte de ella misma, había dejado en pie un sistema de monopolios, estancamiento y barreras que impedían el libre comercio exterior. Los impuestos eran muy elevados y España estaba en decadencia.

Causas externas

Surgen los enciclopedistas y economistas: Durante el siglo XVIII comenzaron a extenderse por Europa las ideas de los enciclopedistas y de los fisiócratas: los primeros hablaban de nuevos sistemas políticos, con la soberanía del pueblo, de la libertad, de tolerancia y de igualdad.

Tal es el caso de Montesquieu, Voltaire y Rousseau, que ya no aceptaban, el derecho divino de los reyes y querían la división de poderes. Los fisiócratas sostenían la libertad del comercio y la industria, queriendo que se suprimieran barreras de aduanas para que las mercancías pudieran fluir libremente sin la intervención del Estado.

Otra causa externa fue la revolución industrial que había triunfado en Inglaterra a fines del siglo XVIII.

Otra causa fue la independencia de los Estados Unidos en 1776, lo que sirvió no sólo de ejemplo a los países latinoamericanos, sino que además privó de colonias a Inglaterra.

Otra causa que repercutió fue la Revolución Francesa. Los derechos del hombre y del ciudadano. (13)

Primer movimiento criollo de liberación.

El movimiento de Valladolid había sido sofocado, otros grupos estaban afiliados a él en el resto del país, como el de San Miguel el Grande,

(13) Amalia López Reyes y José Manuel Lozano Fuentes, Historia de México edit. Continental, S. A. de C.V., México pág. 211 - 213.

Guanajuato, que se encontraba capitaneado por Ignacio Allende, el corregidor Domínguez y su esposa; Abasolo, Aldama y don Joaquín Arias.

Allende en su esfuerzo por organizar el movimiento independiente, pensó en atraerse al elemento criollo y así formar una fuerza militar que hiciera frente al ejército español.

El movimiento principal radicó en Querétaro, incorporándose a él intelectuales, oficiales y parte del bajo clero, todos descontentos con el régimen existente. El grupo estaba constituido por el presbítero Sánchez, los licenciados Parra, Altamirano y Lazo, así como por el capitán Arias.

Doña Josefa Ortíz de Domínguez, la corregidora, estaba de acuerdo con los conjurados, y acaso el mismo don Miguel Domínguez no era ajeno al movimiento. Se reunían en la casa de Parra.

Teniendo en cuenta el fanatismo religioso del pueblo mexicano y ante las medidas que pudiera tomar el clero se pensó en invitar al movimiento a un sacerdote de los más preparados en cultura e ideas liberales así como su relación con autoridades eclesiásticas y civiles.

Allende propuso a don Miguel Hidalgo y Costilla, que había sido rector del Colegio de san Nicolás de Morelia y estaba en muy buenas relaciones con Abad y Queipo, obispo de la diócesis.

Miguel Hidalgo y Costilla

Había nacido el ocho de mayo de 1753 en la hacienda de Corralejo -- Pénjamo, Guanajuato, hijo de don Cristóbal Hidalgo y Costilla y Ana --

María Gallaga y Mandarte. Su padre era administrador de la hacienda.

Allende.- En 1810 don Ignacio llegó a ser capitán de Dragones del regimiento de la reina, habiendo servido a las órdenes de Calleja y tenido amistad con Iturrigaray.

Cuando el virrey fue despojado de su mando, por estar de acuerdo -- con las ideas de los criollos, Allende se incorporó al movimiento inde-- pendentista.

El movimiento de independencia estaba fijado para el día de San -- Juan de los Lagos, el dos de octubre, pero por denuncias hechas ante las autoridades por Mariano Galván, fue indispensable adelantarlas para el -- mes de septiembre.

El grito de Dolores

A las cinco de la mañana del 16 de septiembre de 1810 se llamó a -- misa y cuando el pueblo acudió, Hidalgo arengó a los asistentes exclaman-- do "¡Viva la Virgen de Guadalupe"; ¡Viva Fernando II y muera el mal go-- bierno" incitó a los feligreses a levantarse contra los españoles a los que acusó de pretender entregar el reino a los franceses y hacer peli--- grar la religión. En seguida les comunicó al pueblo que quedaban exentos de pagar impuestos e iba a realizarse la independencia.

El ejército insurgente. - El grupo que seguía a don Miguel y sus a-- liados Allende, Aldama y sus seiscientos hombres con los que el Cura de Dolores se dirigió a Atotonilco donde tomó un estandarte con la imagen de la Virgen del Tepeyac.

Se dirigió a Guanajuato, De allí el Cura Hidalgo se va a Valladolid; las tropas de refuerzo que llegaban a esta ciudad fueron sorprendidas -- por el ejército insurgente. Hidalgo nombró como intendente a José María Anzorena y aceptó el préstamo para gastos de la campaña que Anzorena le dió.

En Valladolid, Hidalgo hizo las primeras reformas sociales, abatiendo la esclavitud y dando excepción de tributo a las castas y a los cargos.

La reacción realista

El virrey Venegas comprendió que la única salvación para la Nueva España era actuar inmediatamente y ordenó a Félix María Calleja que saliera de San Luis y marchara a liquidar al ejército insurgente. Hay un enfrentamiento en el Monte de las Cruces, entre Trujillo y los insurgentes causando bajas a ambos grupos. Allende se va a Guanajuato.

Organización del primer gobierno insurgente

Hidalgo pudo rehacer su maltrecho ejército en Guadalajara. El primer gobierno que se organizó tuvo dos ministros: Ignacio López Rayón, que ocupó el puesto de ministro de gracia y justicia; el propio Hidalgo se consideró magistrado supremo de la nación. (14)

Hidalgo dió nuevos decretos de carácter social y económico, declarando la primera revolución agraria del país, hizo que los indígenas -

(14) Amalia López Reyes y José Manuel Lozano Fuentes, Historia de México, México 1981, pp. 219 a 223.

fueran propietarios de la tierra; suprimió los tributos y alcabalas, y suspendió también los estancos. Ratificó la libertad de los esclavos. - Los cabecillas de los insurgentes Hidalgo y Allende cayeron prisioneros y fueron fusilados con otros patriotas en Chihuahua el 30 de julio de -- 1811. A la muerte de Hidalgo el cura don José María Morelos y Pavón eleva la bandera insurgente el cual proclamó la declaración de independencia en Chilpancingo.

Congreso de Chilpancingo

El 13 de septiembre de 1813 Morelos convocó al primer Congreso In-- dependiente que sustituyó a la Junta de Zitácuaro y por primera vez en un documento escrito se habló de total independencia de España.

Actos del Congreso

a) Declaró la independencia - noviembre de 1813 - y suprimió el -- nombre de Fernando VII.

b) Se promulgó, en octubre de 1814 el decreto constitucional para la libertad de la América Latina.

Libertad, además, para los esclavos de otros países que con tan solo el simple hecho de pisar tierra mexicana eran libres.

Propiedad.- Quedaba limitada dentro de cierta extensión, para pre-- venir el futuro latifundismo.

En materia de educación declaró la enseñanza obligatoria y gratuita.

Se estableció la división de poderes en ejecutivo, legislativo y judicial.

El legislativo correspondía al Supremo Congreso mexicano.

El judicial al Supremo Tribunal de Justicia, compuesto de cinco miembros.

El supremo gobierno ejecutivo quedaba en manos de Morelos.

La igualdad ante la ley, se implantó a la religión católica como única.

Morelos efectuó tres campañas con éxito, al sur y al sureste de la capital y fracasó en la cuarta. Morelos fue derrotado en Valladolid por Agustín de Iturbide y al año siguiente los insurgentes sufrieron una nueva derrota que aniquiló totalmente al ejército.

Morelos fue hecho prisionero en septiembre de 1815, y fusilado el 22 del mismo, por orden del virrey Calleja. Después vinieron unas pequeñas guerrillas entre las que destacaron Vicente Guerrero, Guadalupe Victoria, Manuel Mier, Ramón Rayón y Nicolás Bravo. El nuevo virrey declaró la independencia de la colonia con un régimen de monarquía absoluta y conservación de los privilegios eclesiásticos.

Este decreto fue afirmado en el Plan de la Profesa. (15)

(15) Amalia López Reyes y José Manuel Lozano Fuentes, Historia de México, edit. Continental, S. A. de C. V., México, pp. 230 235.

Consumación de la Independencia

Iturbide fue nombrado para pacificar el sur, donde Guerrero se había hecho fuerte. Fue entonces cuando se decretó el Plan de Iguala, con las tres garantías; Catolicismo, Independencia de México, como monarquía constitucional y Unión entre los españoles.

Iturbide fue nombrado jefe del ejército trigarante, y el virrey Apodaca quiso destituirlo, considerándolo un traidor, pero los peninsulares derrotaron al virrey y ocupó su lugar el mariscal Juan O'Donojú, nombrado gobernador general de la Nueva España, éste desde su llegada a Veracruz, aceptó negociar la Independencia con Iturbide y la reconoció más tarde por el Tratado de Córdoba.

A partir de esta etapa, el imperio mexicano sería una monarquía -- constitucional; el trono se reservaría a Fernando VII o a alguno de sus hermanos, pero si no aceptaban quedaría el país libre para nombrar a su soberano. El 27 de septiembre de 1821, el ejército trigarante entró -- triunfante a la ciudad de México.

Se llevó a cabo un Congreso, en el cual luchaban tres tendencias: los iturbidistas militares, los borbonistas peninsulares (clero, partidarios de Fernando VII) y los republicanos (viejos insurgentes y criollos liberales). El congreso se reunió el día 19 de mayo de 1822, a consecuencia de un motín que promovieron los soldados de Iturbide.

Ese día se nombra a Iturbide emperador de México, con el nombre de Agustín I, éste actuó entonces como soberano absoluto, disolvió el con--

greso y lo sustituyó por una junta instituyente.

A consecuencia del descontento popular, se levantó en Veracruz el general Antonio López de Santa Anna, apoyando la conversión de México en República. La firma del documento se llevó a cabo en el sur por Vicente Guerrero, Nicolás Bravo y Guadalupe Victoria, antiguos insurgentes. Iturbide se vió obligado a reunir al Congreso, y éste renunció a Iturbide el 18 de marzo de 1823.

Ese día se declaró nulo el Imperio, y se condenó al destierro a Iturbide. El 19 de julio de 1824 se promulga la Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos, con 19 Estados soberanos independientes en cuanto a régimen interior y cuatro territorios dependientes del gobierno central.

Es elegido presidente Guadalupe Victoria. En la época del México independiente las Leyes se aplicaban a nivel general del país, y no por regiones como en la época colonial. La Ley se convierte en una norma jurídica dictada por el poder público.

En este capítulo vemos la unidad religiosa unifica necesariamente a todos los individuos al crear en todos ellos una manera de obrar y una manera de sentir substancialmente idéntica a poner frente a ellos una divinidad común, llevados a culto idéntico y creando en el grupo una completa uniformidad de conciencia. Aquí vemos como el Cura Don Miguel Hidalgo y Costilla toma una imagen de la virgen de Guadalupe y les dice a su pueblo que se levanten contra los españoles, y que quedarían exentos de pagar sus impuestos.

En síntesis, podemos afirmar que la nacionalidad se inicia desde la época precolombina, cuando también se origina nuestra nacionalidad y con ella también la nacionalidad de las cosas.

Las cosas que tenfan nuestros antepasados eran: su territorio, sus ídolos y como Dios principal Huitxilopochtli, sus monumentos y los más reconocidos mundialmente son los de Chichen Itza, El Tajín, los de Oaxaca, etc., sus vestimentas de los reyes, como son penachos de plumas y piedras preciosas, vestidos adornados que utilizaban para las ceremonias y cultos a sus dioses, en las batallas de los pueblos autóctonos, entre sí, los combatientes se distinguían por sus vestimentas que eran distintas, según su nacionalidad como puede contemplarse en los testimonios escritos en las estampas procedentes de esa época prehispánica.

En la época de la Independencia, la unidad religiosa unifica necesariamente los sentidos de todos los individuos al crear en todos ellos una manera de obrar y una manera de sentir substancialmente idéntica a poner frente a ellos una divinidad común. Y es el cura Miguel Hidalgo y Costilla que los unifica, tomando un estandarte con la imagen de la virgen de Guadalupe inicia la independencia, ya que para ellos como cosa nacional era ese estandarte propio del pueblo. Era un símbolo para el pueblo mismo, ese estandarte era nacional.

Como las imágenes que existen en las Iglesias son cosas nacionales, porque pertenecen al pueblo que las posee y nunca se pueden prestar o tratar de llevarlas a otra Iglesia. Un ejemplo muy palpable la tenemos con la imagen de la virgen de Guadalupe que está situada en la Basílica, esa imagen pertenece al pueblo mexicano y es considerado como símbolo nacional.

CAPITULO II

CONCEPTOS DE NACIONALIDAD

1. La nacionalidad.-Concepto gramatical. 2. Concepto doctrinal de nacionalidad. 3. Las cosas. 4. Concepto de buques. 5. Concepto de aeronave. 6. Concepto de nacionalidad de las cosas. 7. Elementos del concepto.

1. LA NACIONALIDAD CONCEPTO GRAMATICAL

Condición y carácter peculiar de los pueblos e individuos de una nación.

Estado propio de la persona nacida o naturalizada en una nación.(16)

Etimológicamente

El vocablo de nacionalidad deriva de nación, palabra que proviene a su vez de nacer, de la cual se infiere que fue el hecho del nacimiento de la persona lo que dió origen a la nación. (17)

2. CONCEPTO DOCTRINAL DE NACIONALIDAD

La nacionalidad, es el vínculo político y jurídico, que relaciona a un individuo con un Estado. La importancia de esta materia puede apreciarse al considerar que todo individuo debe tener una nacionalidad. El Estado está constituido por individuos. Podría concebirse un Estado sin terri

16. Diccionario de la Lengua Española, Real Academia Esp. Edición XIX, Madrid 1970. Editorial Espasa-Calpe, S. A.

(17) Federico Duncker B. Derecho Internacional Privado, Colección de Estudios Jurídicos y Sociales, Edit. Jurídica de Chile, Chile 1950, p. 157

torio; tal fue el caso en la época de las invasiones. Pero no es posible concebir un Estado sin individuos.

Por consiguiente, todo Estado debe determinar las condiciones mediante las cuales considerará a los individuos como nacionales suyos. Lo anterior significa que cada Estado debe definir su propia sustancia. Hay en ello un interés esencialmente vital para el Estado, pues diversas obligaciones del individuo se derivan de su nacionalidad, (el servicio militar, por ejemplo). (18)

Según Lapradelle: "La nacionalidad es la cualidad de una persona considerada en relación a un Estado que es ressortisant" (sometidos a la jurisdicción del Estado).

Para Niboyet la definición de nacionalidad es "el vínculo político-jurídico que liga a un individuo con el Estado".

Jurídicamente, la nacionalidad tiene un gran resultado práctico. Es uno de los puntos de conexión más relevante del Derecho Internacional Privado.

Dada la diversidad de comunidades nacionales existentes, es preciso saber cuál es el Estado que custodia la persona humana en su vida internacional privada y el derecho personal aplicable en sus relaciones.

(18). J. P. Niboyet, Derecho Internacional Privado, México 1951, Editora Nacional, S. A. p. 2.

La nacionalidad puede ser definida como el vínculo jurídico y político que liga a una persona natural o jurídica con un Estado determinado y que es origen y garantía de derechos y obligaciones recíprocos. (19)

Los nacionales, por otra parte, invocan derechos que no se les concederían si no se hubiera establecido previamente un vínculo político.

La nacionalidad sigue siendo todavía materia de derecho interno. A pesar de ser la nacionalidad un concepto que afecta a las relaciones internacionales, parece difícil en principio, incluirla en el Derecho de Gentes.

La nacionalidad se ha considerado siempre, desde el punto de vista político, como la conexión de los individuos con un Estado determinado. Es de fundamental importancia no confundir al Estado con la nación, aunque estos dos conceptos pueden coincidir a veces.

Jurídicamente, una nación no es un Estado, por consiguiente, el Estado es el único que puede ejercer en las relaciones internacionales la autoridad política, la autoridad soberana. El Estado es, en cierto modo, la expresión jurídica de la nación, cuando ésta ha sido reconocida internacionalmente.

El Estado se caracteriza por "la autoridad política soberana y la existencia de un órgano competente para dictar libremente el derecho".

Cada vez que se considere la nacionalidad de un individuo es preciso-

(19). Francisco J. Zavala, Derecho Internacional Privado, México, 1889, - p. 76

hacer abstracción completa de la idea de nación y el principio de las nacionalidades; lo único que hay que tener en cuenta es el Estado del cual el individuo es súbdito. Por otra parte, para cada Estado no puede existir nunca más que una sola nacionalidad: la del Estado mismo. Por lo tanto, no puede tener validez ante el Derecho de Gentes si los súbditos poseen nacionalidad distinta según los lugares, y si además en el seno de los Estados Federales existe una nacionalidad propia a cada uno de los Estados. En ese supuesto ésta no produce ningún efecto internacional.

Todas las nacionalidades particulares vienen a fundirse en el crisol de la nacionalidad del Estado Federal. Así, aunque en Alemania existe una nacionalidad propia a cada land mediante el vocablo indigenato, no hay más que una sola nacionalidad alemana, frente a los Estados extranjeros.

Un caso análogo se presenta en los Estados Unidos de América del Norte, aunque en Suiza haya un verdadero indigenato cantonal no hay más que una sola nacionalidad federal suiza.

El vocablo nacionalidad, que designa la conexión política con un Estado, se deriva de la palabra nación, a pesar de que la nación es insuficiente para constituir la nacionalidad. Esto se explica si se tiene en cuenta que los antiguos autores, empleaban la palabra nación confundiéndola con el sentido que expresa la de Estado.

El famoso principio de las nacionalidades ha tenido por objeto proclamar el derecho de determinados grupos para emanciparse y constituirse en Estados. Pero este principio de la nacionalidad no podría tener ninguna influencia en la composición del Estado, ni por consiguiente, en la nacionalidad.

Nacionalidad es la cualidad que hace a una persona súbdito de un país con obligación de respetar sus leyes donde quiera que se encuentre, como miembro de él. La ciudadanía es la cualidad que atribuye a los nacionales de un Estado el goce de los derechos políticos. El Estado público de una persona es su calidad de nacional o ciudadano de determinado país.

Es indudable que nadie puede disfrutar de los derechos políticos de una nación. Ya sea en su totalidad como los ciudadanos, o en una parte como los nacionales o súbditos. Estos últimos tienen derecho a la protección de su gobierno en cualquier territorio que pisen, conforme a las leyes de esa misma nación, porque esas leyes forman parte de su Constitución, ya que en ésta deben consignarse las cualidades que se necesitan para ser miembro de aquella asociación y los derechos que se tienen por serlo.

La nacionalidad puede ser total o parcial, es decir, comprende todo o en parte los derechos políticos. En México tenemos mexicanos y ciudadanos mexicanos; en Inglaterra hay los citizen y los denizens que gozan de una ciudadanía incompleta; en Francia los domiciliados extranjeros disfrutaban realmente una semiciudadanía porque no basta adquirir ese domicilio o la residencia con el ánimo de seguir en ella, sino que necesitan ciertas manifestaciones.

Puede suceder que un individuo que es ciudadano de una nación y que conforme a sus leyes no pueda adquirir otra nacionalidad o tenga que cumplir antes alguna obligación personal, se traslade a otro país, adquiera la nacionalidad de él y, conforme a sus leyes, desprece la del lugar a que antes pertenecía. La jurisprudencia universal ha decidido que queda -

nacionalizado en el segundo de estos países, mientras resida en él, de manera que no pueda ser extraído para obligarle a que cumpla con sus deberes políticos que en su patria había contraído. (20)

Cada país es libre de dictar las reglas con que admite en su seno y participa a los extranjeros sus derechos políticos o de ciudadanía.

La tendencia actual es facilitar esta participación que favorece el aumento de población, y como las naciones americanas la necesitan, son las más liberales con ella. En algunas basta el hecho de una simple manifestación, para que la nacionalidad o ciudadanía sea adquirida. La ley del padre ilegítimo o el natural reconocido determina la nacionalidad del hijo en el mismo país de la nacionalidad del padre; de lo contrario es preferente la ley de la residencia del hijo. Antiguamente la ley inglesa la atribuía en Gran Bretaña al hijo de inglés nacido en territorio extranjero. Se suscitó la cuestión a propósito de un individuo nacido en Buenos Aires cuyas leyes, por ese hecho, le refutan ciudadano, y él no quería ser integrado en la milicia de la nación.

Lord Palmerston reconoció, por fin, que no podrá sustraerse de esta obligación mientras resida en el lugar de su nacimiento.

Un Estado tiene derecho a proteger a sus miembros, aun contra el Estado de la nacionalidad de origen de los mismos.

La nacionalidad como punto de contacto. Aunque según el Derecho in-

(20) Francisco J. Zavala, Elementos de Derecho Internacional Privado, México, 1889, Editorial Oficina Tip. de la Secretaría de Fomento, p.p.76 - 77

glés el estado de una persona se determina en primer lugar por su domicilio, hay unas pocas situaciones en que está en alguna extensión afectada por su nacionalidad. Son las siguientes:

1. Los matrimonios de súbditos británicos en el extranjero son formalmente válidos:

a) Si se concluye en un país extranjero ante un embajador británico.

b) Si se concluye en las formas del derecho inglés en un lugar donde no hay ninguna forma local.

2. Los matrimonios de extranjeros:

a) Son formalmente válidos si se concluyen en la embajada de su Estado en Inglaterra, supuesto que ambas pertenecen al mismo Estado extranjero.

Conceptos generales de la nacionalidad:

a) La adquisición de nacionalidad por opción. (21)

b) Clase de opción.

c) La opción tradicional con base en matrimonio

d) La opción tradicional por simple declaración de voluntades.

e) Opciones especiales (en favor de naturales de Guatemala, Gibraltar, Guinea Ecuatorial, Sahara e Ifni)

(21). Prácticas de Derecho Privado, Editorial Tecnos, Madrid, p. 15

La nacionalidad era el punto de conexión con respecto a los problemas personales de las personas visibles en la regla, como en las reglas -- generales, sobre la legislación del Estado de Buenos Aires, que inician en el Código de Vélez Sarfield y de Eduardo Acevedo. Por la ley de septiembre de 1862, dicho Código se adoptó como Código de Comercio de la República en la que imperó la regla, en todo el territorio de la Nación hasta la entrada en vigor del Código Civil.

Durante la preparación del Código Civil modificó Vélez su punto de vista en la lucha doctrinal entre nacionalidad y domicilio, y optó en favor del último punto de conexión. Quedó plenamente convencido por los argumentos de Savigny, cuya célebre obra, en traducción francesa, había llegado a su poder.

La nacionalidad como punto de conexión sobrevive en los artículos -- 3635 al 3688 del Código Civil Vigente. (22)

Fuera del ámbito del Derecho Internacional Privado la nacionalidad -- aparece en el Derecho Constitucional como medio técnico de constituir la propia población.

La nacionalidad no sólo se adquiere de modo originario, sino también de forma derivada. Todas las legislaciones nacionales reconocen y establecen una serie de modos derivados de adquirir la nacionalidad conforme a las ideas ético-políticas que informan la comunidad estatal. Los modos de rivados son aquellos que atribuyen la nacionalidad en virtud de un acto

(22) Werner Goldschmidt, Derecho Internacional Privado, Derecho de la Tolerancia, Ediciones Depalma, Buenos Aires 1980, p. 156

posterior al nacimiento. Según Trias Giró, equivalen a cambio de nacionalidad, más que a la pura adquisición.

"La nacionalidad y la ciudadanía se determinan por las leyes del lugar en donde se ejercen, que será regularmente en la residencia de las personas".

"La nacionalidad puede ser total o parcial, es decir, comprende todo o en parte los derechos políticos y públicos. En México tenemos mexicanos y ciudadanos mexicanos".

La ley del padre ilegítimo o del natural reconocido determina la nacionalidad del hijo, cuando el padre y el hijo residen en el mismo país de la nacionalidad del padre; de lo contrario, es preferente la ley de la residencia del hijo. (23)

En cuanto a la nacionalidad debe distinguirse entre la situación actual y la que promete el porvenir.

1. En principio, la nacionalidad es todavía un Derecho nacional. A pesar de ser la nacionalidad una materia que afecta a las relaciones internacionales, actualmente parece difícil incluirla, en principio, en el Derecho de Gentes.

La afirmación de que un Estado es libre para reclamar a su capricho la materia de la nacionalidad ha venido sustentándose hasta la fecha.

(23) Francisco J. Zavala. Elementos de Derecho Internacional Privado, Editorial Tid. de la Secretaría de Fomento, México 1889, p. 76.

Puesto que se trata de la determinación por el Estado de su propia -sustancia, se considera nacional solamente al individuo reconocido como tal por el Estado interesado y no podrá acontecer otra cosa más que cuando el Estado esté ligado por un convenio que le imponga la obligación, da ra con otro Estado, de convenir a ciertas normas al adoptar soluciones en la materia. Esto es lo que ocurre generalmente a consecuencia de los tra tados de anexión o de protectorado.

Estos tratados contienen cláusulas acerca de la desconcentración de los habitantes. El Estado que infringe estas disposiciones se expone evi dentemente a las sanciones correspondientes que impone el Derecho Intema cional y difícilmente podría negarse a someter el litigio a una jurisdic- ción internacional.

¿Quiere decir que cuando no exista ningún convenio el Estado será ab solutamente libre a este respecto sin que el Derecho Internacional impon- ga condiciones a sus poderes?.

En principio hay que responder afirmativamente, opinión admitida por el Tribunal permanente consultivo del 7 de febrero de 1923, referente a - la nacionalidad francesa en Túnez. La opinión del Tribunal es que: "En - el estado actual del Derecho Internacional las cuestiones de nacionalidad están en principio comprendidas en este dominio reservado a las leyes so- beranas de cada país.

La intervención del Derecho Internacional en ciertas situaciones ex- cepcionales, como cuando un Estado abusa de sus derechos, ejemplo:

1. Si un Estado pretendiera imponer su nacionalidad a todo individuo por el solo hecho de residir en su territorio. Lo más que un Estado puede hacer a este respecto es ofrecer su nacionalidad, por medio de la naturalización a los extranjeros que se establezcan en su territorio, y hasta imponerles iure sole a los que nazcan en el país.

2. Cuando la legislación de un país induce sistemáticamente a sus súbditos a solicitar la nacionalidad de otros países sin perder la precedente (caso de la célebre ley alemana denominada Ley Delbrück. El artículo 278 del tratado de Versalles).

Naturaleza jurídica de la nacionalidad. La palabra nacionalidad tiene dos sentidos: uno social alusivo a la nación, otro jurídico, que hace referencia al Estado. Desde el punto de vista social, la nacionalidad es el lazo que une al individuo con la nación, mismo lazo jurídico que liga al individuo con el Estado.

Sobre esta naturaleza jurídica de la nacionalidad predominan dos conceptos en la doctrina. La nacionalidad es considerada como una relación jurídica entre el individuo y el Estado o bien como un estado del individuo.

Es principalmente en la doctrina francesa donde se encuentra la concepción de la nacionalidad como un vínculo entre el individuo y el Estado. Este vínculo es fundamentado por algunos autores, como Weiss, en el Derecho Privado como contrato sinalagmático de "doustde".

El individuo y el Estado son las partes que celebran el contrato, cu

ya génesis se realiza al establecer el Estado mediante una ley, un tratado o una naturalización otorgada bajo la condición que sujeta la cualidad de nacional, que regula su capacidad. El individuo acepta expresa o tácitamente la condición jurídica que determina el Estado, y así se perfecciona el contrato y queda firme la relación de derecho.

"El vínculo de la nacionalidad no es una relación contractual. La nacionalidad es una situación jurídica que afecta al orden público interior de cada Estado y tiene su base en la soberanía que reside en la esfera del Derecho Público. La nacionalidad, por la esencia misma del Derecho Jurídico, pertenece al orden público, forma parte integrante del estado de la persona en cuanto determina la esfera de acción en que debe ejercitarse su capacidad jurídica. El carácter público determina en el orden interior del Estado la plenitud de derechos civiles y políticos del individuo que ostenta aquella condición. En el orden exterior ofrece la protección diplomática y consular del Estado del cual es súbdito. Ambas cuestiones afectan a la soberanía de los Estados".

En el concepto de la nacionalidad luchan tres intereses de gran importancia: el individual, el familiar y el social o del Estado. El primero se inclina a que cada uno pueda con entera libertad adquirir y modificar la ciudadanía conforme a su criterio particular. El interés familiar, en nombre de la unidad familiar, limita y restringe el individual, exige que la mujer y los hijos sigan la ciudadanía del padre, además sujeta su derecho particular al régimen de la dependencia de la familia. Y lo restringe sobre todo el interés social o del Estado imponiendo la nacionalidad por el nacimiento en el territorio o en virtud del tiempo de residencia.

"Otro criterio para fundamentar el vínculo de la nacionalidad lo encontramos en Kelsen. Afirma este autor que la nacionalidad no es esencial al Estado; el Estado ha de tener súbditos, pero no es preciso que tenga ciudadanos, que sean nacionales. La diferencia entre nacionales y extranjeros, está para Kelsen en los derechos y deberes que cada uno posee en un Estado. Dice Kelsen - no cabe duda que, en teoría, se puede comprender que haya un Estado donde no existan nacionales, pero sí súbditos; lo mismo existe la posibilidad de un Estado sin territorio - En realidad, Kelsen - al pretender constituir una teoría jurídica del nacimiento del Estado, se vio precisado a buscar dos elementos necesarios para que en un Estado nazca. Debe contar con una población; por ello el problema estriba en ver si, con arreglo al Derecho Internacional, la población esta constituida por nacionales y extranjeros". (24)

La nacionalidad ha sido una de las cuestiones más debatidas y, al definirla, los autores no llegaron a un criterio unánime sobre los términos que la nacionalidad debe condensar, principalmente por la discrepancia teórica existente entre los conceptos de nación y Estado. Empíricamente el Estado constituye una sociedad y sus súbditos son miembros societarios de ella. La nacionalidad es la cualidad de miembro esencial del Estado, en cuanto comunidad nacional organizada; el súbdito del Estado experimenta una cierta restricción de su libertad individual. Pero esa dependencia del individuo y ese poder del Estado están jurídicamente delimitados. El campo de la actividad individual está acotado por una sima que el Estado no puede franquear, más que conforme a las condiciones previstas por la ley. Y no sólo por la ley civil; sino también por la ley natural. Quiere decir

(24)Miguel Arjona Colomo, Derecho Internacional Privado, Parte Especial, Bosch, Casa Editorial Barcelona, o. 14.

esto que el individuo está garantizado, en gran medida, contra el poder - del Estado, se le conceden diversos derechos de libertad, conocidos con - el nombre de libertades individuales, libertad personal, de conciencia, etcétera. Por otra parte, la obligación legal del individuo para con el Estado supone una cantidad de derechos del individuo frente al Estado. No puede afirmarse que "nacionalidad" equivale a ser miembro de un Estado - porque hoy se le reconoce también al extranjero, en parte, una calidad de miembro del Estado de residencia. El extranjero no está al margen de la comunidad nacional, se le admite y conceden múltiples derechos y deberes públicos. Precisamente por esta coincidencia y calidad jurídica del nacional y el extranjero, la nacionalidad es el carácter que adquiere una - persona por el hecho de pertenecer a una agrupación determinada y la ciudadanía es el carácter especial que adquiere el que tiene una nacionalidad, disfruta de ciertos derechos y una participación directa en la potestad-política.

La nacionalidad puede adquirirse originaria o derivativamente, según tenga o no aquella cualidad el individuo cuando la adquiera. En el primer caso, existe propiamente adquisición; en el segundo es más bien un cambio de nacionalidad. Son modos derivados aquellos que requieren un acto posterior al nacimiento para adquirir la nacionalidad de que se trate.

Los modos originarios de adquirir la nacionalidad se reducen al que proviene de la estirpe, de la sangre y atribuye la nacionalidad de los pa dres a los hijos; que se basan en el hecho del nacimiento en un determina do territorio y concede la nacionalidad del país donde surge a la vida.

En estos modos originarios de adquirir la nacionalidad no interviene ningún hecho posterior al nacimiento; basta con el hecho del nacimiento, -- bien sea para recibir la nacionalidad de los padres, o para obtener la nacionalidad del lugar del nacimiento. En la actualidad se pretende añadir un tercer modo originario, el ius domicili, donde el recién nacido tendrá la nacionalidad del país en el cual sus padres tengan su domicilio.

(25)

La nacionalidad es de difícil conceptualización por ser una expresión -- equívoca, ya que se utiliza no sólo para designar el punto de conexión -- que relaciona al individuo persona física con una ley extranjera, sino -- también se emplea para aludir al principio político cuya meta es elevar a la categoría de sujetos de Derecho Internacional a las acciones en lugar de los Estados, con la pretensión de lograr una división más natural de la comunidad internacional. Con el vocablo suelen señalarse, asimismo, derechos y obligaciones en relación con personas morales y aún respecto -- de objetos. También está mal empleada la palabra porque la nacionalidad -- tiene una significación sociológica y otra jurídica.

El concepto de nacionalidad más concreto es el de J. P. Niboyet que define a la nacionalidad señalando que "es el vínculo político y jurídico que relaciona a un individuo con un Estado". Este mismo concepto es adoptado por varios autores con ligeras variantes.

El doctor en derecho Carlos Arellano Garcia no acepta esta definición de J. P. Niboyet ya que en ésta excluye a la nacionalidad de las personas morales y de las cosas. Sólo habla de personas físicas y así ha dejado --

(25) Miguel Arjona Colomo, Derecho Internacional Privado, Bosch, Barcelona, 1954, p.p. 11 a 17.

una gran laguna en este campo. (26)

3. LAS COSAS

Antecedentes históricos. Concepto de cosa que en su aceptación más general significa todo lo que "es o existe". En efecto, concepto de cosa en su significado gramatical. Cosas son elementos corpóreos del mundo exterior que pueden producir una satisfacción al hombre, pueden estar dentro del comercio (en cuyo caso pueden ser objetos de apropiación privada) o fuera del comercio. (27)

Cosas son elementos, corpóreos o incorpóreos, del mundo exterior que pueden producir una satisfacción al hombre. Pueden estar dentro del comercio o fuera de él.

Una cosa puede estar fuera del comercio por razones físicas -como el sol -, o por razones jurídicas. A su vez, las razones jurídicas pueden ser de derecho humano o de derecho divino.

Por razones de derecho humano están fuera del comercio:

1. Las cosas comunes, que pertenecen a todos por derecho natural, como las costas del mar.
2. Las cosas públicas que deben estar a disposición del público en general (carreteras, por ejemplo)
3. Las cosas universales, sustraídas al comercio por estar reservadas al uso de una corporación pública inferior al Estado.

(26). Carlos Arellano G. Derecho Internacional Privado, Edit. Porrúa, México 1981, p. 123

(27) Raúl Lemus García Derecho Romano, edit. Esfinge, México 1975, p. 147

Por razones de derecho divino, están fuera del comercio:

1. Las cosas sagradas, destinadas al culto de los dioses públicos (como templos).
2. Las cosas religiosas, destinadas al culto de los dioses domésticos (como tumbas).
3. Las res sanctae, límites de los campos o de la ciudad, (con sus murallas y puertas).

Otra división es de los muebles y de los inmuebles, una distinción muy importante dentro del derecho germánico y del moderno. La protección posesoria toma formas distintas para muebles o inmuebles; y también se utilizan medidas para proteger los bienes del incapaz contra su tutor y se protege también la dote contra la posible irresponsabilidad del marido.

Dentro de la categoría de los mobilía encontramos una subcategoría de moventia, cosas que se mueven por propia fuerza interior, como los animales.

Una tercera división es la de bienes genéricos y específicos. Las cosas genéricas son libremente intercambiables; aún no están individualizadas. Los bienes específicos ya son individualizados por el hecho de poseer características particulares.

Una cuarta división es la que distingue los bienes consumibles de los no consumibles. En el primer caso, el uso normal del bien tiene como consecuencia su desaparición, el segundo caso, el uso normal no consume -

de modo perceptible la cosa.

La última división es la de cosas principales y accesorias. Las principales determinan el carácter de una combinación de cosas compuestas, y de ellas depende quién tiene la propiedad del conjunto en el caso de que los elementos componentes pertenecieran originalmente a dueños distintos: lo accesorio sigue lo principal. (28)

Una de las más antiguas clasificaciones que hacía el Derecho romano del concepto jurídico de cosas consistía en dividir éstas, según Gayo y Justiniano, en dos grandes categorías las cosas susceptibles de entrar en el patrimonio de los particulares y las cosas que no lo eran. Para el Derecho sólo las primeras tienen relevancia: las segundas deben citarse tan sólo para contrastar su sentido con las primeras.

Habían cosas que se hallaban sustraídas al comercio privado, que por su propia naturaleza no podían formar parte de los bienes de los particulares, por ejemplo: las pertenencias de una nación, Estado o ciudad, o -- ciertas cosas que pueden ser objeto de apropiación, pero de las cuales nadie se ha apoderado todavía, como el aire que respiramos, la energía solar y las aguas del mar internacional.

La clasificación romana de las cosas corporales e incorpóreas. Aquéllas son consideradas tal como la naturaleza las ha producido, tienen una existencia material, un cuerpo, es decir, se trata de las cosas corporales, razón por la cual son susceptibles de ser apreciables por los sentidos. No obstante una abstracción, podemos darles también el nombre de cosas a los beneficios que el hombre obtiene de las cosas corporales, que -

(28) Raúl Lemus García, Derecho Romano, Edit. Esfinge, México 1975, p. 148

no son sino los derechos que el hombre puede tener sobre aquéllas.

El sistema realista, puro o feudal primitivo, consistía en atribuir al soberano del territorio la propiedad privada, no sólo de la tierra, sino también de las cosas que se hallan en ella, y excluye a los extranjeros del disfrute de la primera.

Estas ideas han ido sufriendo diversas atenuaciones. Antiguamente en Turquía, el sultán entraba en la posesión de los terrenos de los que morían sin hijos varones. Pero por la ley llamada del Tanzimat, que prohíbe las confiscaciones del 3 de noviembre de 1839, se asegura la posesión de los bienes aún a los herederos de los criminales. En la Constitución turca de 1876, se garantiza la propiedad de los otomanos, prohibió las expropiaciones forzadas, fuera del tiempo de guerra, a no ser por causa de utilidad pública y previa indemnización.

En Marruecos no se permite a los extranjeros adquirir bienes raíces. Por la convención de Madrid de 1880, en la cual tomaron parte los representantes de casi todas las potencias cristianas, Muley Hassan convino en reconocerles ese derecho, mediante aprobación especial. No obstante hasta la fecha no se ha llegado a cumplir esa estipulación.

En el Japón no se permite a los extranjeros adquirir bienes territoriales, de modo que los residentes en aquel país tienen necesidad de valerse de un testaferrero japonés, en cuyo nombre se haga la adquisición. - Cuando éste es infiel, pierde todo el residente, el cual carece de acción ante los tribunales para hacer efectivos sus derechos.

En Inglaterra desde 1870 se concedieron a los extranjeros, facultades para suceder en algunos bienes raíces. En los Estados Unidos se aplica la Ley de la situación a las fincas, y respecto de los muebles, se sigue la del domicilio de los propietarios. En Rusia, hasta 1861, se concedió a los campesinos el nombre de propietarios, pero siempre y cuando pagaran ciertos tributos en reconocimiento del señorío. En Francia sólo se conoce el derecho de sucesión a los extranjeros, lo mismo que en Suiza, - mediante la reciprocidad. En el Distrito Federal de México, se aplica la misma regla que en Francia para las fincas. No se aplica la ley nacional del propietario.

El sistema del Código italiano señala que todos los bienes raíces es tán sujetos a la ley de la situación, menos en materia de sucesiones, y que los muebles se regirán por la ley nacional del propietario, excepto - en lo que se oponga la de la situación. Este criterio es el que se ha -- adoptado en el Estado de Jalisco. México.

Los autores modernos se dividen en dos grupos principales; el primero es de los que declaran que la regla general debe ser la sujeción de to dos los bienes raíces y muebles a la ley de la situación, porque a su - juicio no hay razón para que el soberano de un lugar, no tenga bajo su ju risdicción las cosas que están sobre su territorio, y que el argumento - que se aduce para eximir a las personas, en lo que se refiere a sus relaciones privadas, no puede valer para las cosas, porque ellas no forman -- parte de ninguna comunión política.

Por otro lado, añaden que los muebles siguen a la persona. Aunque -

esto es demasiado dudoso, porque no se sabe si han de seguir a la del propietario o a la del poseedor; y como muchas veces se tratará de averiguar quién lo es, se incurre en una falta. En ese caso estamos en presencia de una petición de principios. Las excepciones las basan en consideraciones de diversos géneros.

El sistema de la escuela italiana, a cuya cabeza figura Fiore muy justamente, es que las cosas, raíces y muebles situados en una nación, deben estar sujetas a las leyes de la misma donde tengan por objeto conservar el orden político, económico y constitucional del Estado y la organización general de la sociedad y esas mismas cosas. Esta situación prevalece siempre que no se opongan a dichas leyes y sólo sean de interés privado del propietario, ante lo cual deben regirse por las disposiciones de la ley nacional de éste. (29)

En las obras de Derecho Internacional se plantean las reglas secundarias. Se combinan, concuerdan y descienden a la resolución de los diversos conflictos que pueden presentarse. Además es adoptado el método que cada autor le parece más conveniente.

Antes de tratar de resolver las cuestiones propias de este título, se advierte que en un Código caben diversas disposiciones. Se espera que sean claras y precisas, aunque no establezcan principios abstractos, que dan ocasión a interpretaciones contradictorias a favor de grandes injusticias. Mientras que si las obras didácticas se presentan al desarrollo de

(29) Francisco J. Zavala, Derecho Internacional Privado, Compendio de Derecho Internacional Privado, México 1903, Tip. y Lit. "La Europa", p. 126 128.

teorías filosóficas, sin consentir un alistamiento de resoluciones casuísticas y necesitan algunas claves generales para las que se ofrezcan, deben clasificarse de acuerdo con algún método fundado en alguna razón, a fin de que se apropien la memoria y a la comprensión.

Los que definen que los bienes muebles deben regirse por la ley del propietario, hacen la excepción de los casos en que la contienda pueda ventilarse sobre puntos de posesión, porque debe seguirse la ley de la situación, y se ponen de acuerdo con los que fijan por norma el orden público y los intereses políticos del lugar donde la ley se aplique.

Los estatuidas dan por regla general que las fincas se sujeten a la ley de la situación, y como los de la escuela italiana convienen en que la mayoría de las cuestiones relativas a esos bienes son materia en que se interesa el régimen político de la propiedad, del lugar donde radican, vienen por diversos caminos unos y otros a convergir en la misma resolución.

Derechos reales. Los derechos en las cosas, cuando no se refieren a persona determinada, y a modo de ser de las cosas mismas, se rigen por la ley de la situación.

Los estatuidas, en el estatuto personal, se refieren a las personas de una manera abstracta, porque cuando se trata de cosa determinada se aplica el estatuto real. Por ejemplo: si la ley del lugar de una persona requiere de veintiún años para la mayoría, esa persona será mayor en abstracto, porque si la ley de la situación de la cosa exige veinticinco, para que sean válidas las ventas, la misma persona de que se trata no ten

drá aptitud para enajenar una finca ubicada en este último punto.

Pero esto origina una confusión completa en las ideas, que harían de las reglas un juego de palabras. La mayoría de edad es una cualidad de la persona y, por consiguiente, debe arreglarse para todos los efectos y aplicaciones, a la ley personal. La de la situación sólo tiene influencia en las aptitudes de la cosa misma. Si es lícito usar de esa palabra, es su estado y modo de ser, por tales se entiende que la cosa sea raíz o mueble, que se deba o no registrar la enajenación de ella, que sea susceptible de enajenarse y prescribir: que sea objeto de comercio.

La ley de la situación establece que las cosas de los menos no están sujetas a la prescripción, y puede la misma ley exigir sólo veintiún años para la mayoría de edad. Si la ley personal del dueño requiere veinticinco para ese mismo efecto, la cosa de que se trate será imprescriptible en virtud de la ley de la situación y el dueño será menor en virtud de su propia ley; habiendo en este caso dos puntos de hechos regidos por legislaciones diferentes. Es cierto, y todos los autores lo confiesan, que puede haber colisión entre la ley de la persona y la ley de la situación que arreglen el mismo punto, porque la misma relación, vista bajo un aspecto, parezca un derecho proveniente de la cualidad de la persona, y vista de otra manera, aparezca como aptitud o modo de ser de la cosa misma.

La ley de la situación es la regla más general que se puede dar respecto de las cosas y de los derechos que a ellas se refieren directamente y en esto casi no hay disputa, cuando se trata de raíces; pero en los muebles esta idea sufre algunas excepciones.

La Ley de la situación tiene menos excepciones cuando se trata de fincas que de muebles, porque la manera de adquirir las primeras y su reglamentación se ligan con el orden general de la propiedad y, en cierta manera, interesan al modo de ser del territorio; mientras que las transacciones sobre bienes muebles casi siempre se escapan de estas consideraciones y sólo en un sentido muy lato puede decirse que su adquisición y cambio de dueño interesan al orden social.

No sólo proclaman este principio las legislaciones eminentemente realistas, como la inglesa y la norteamericana, sino hasta las más liberales, como la italiana, lo cual significa que los derechos puramente reales sobre aquellas especies de cosas se rigen por la ley de la situación, o más bien, las obligaciones correlativas a esos derechos que no provienen de contrato o de un hecho del obligado, directamente enlazado con ellos.

Las cosas corpóreas. "Por bienes considerados en sí mismos"., se entiende el régimen jurídico de la propiedad de los bienes, abstracción hecha de cualquier otra consideración. No se tendrán en cuenta, por consiguiente, los diversos actos jurídicos que pueden realizar con ocasión de los bienes, sino tan solo los que se refieren exclusivamente a éstos.

Competencia de la ley del lugar de la situación. En este caso los inmuebles están sometidos a la ley del lugar de la situación. Esta solución está admitida en todos los países, y es éste, uno de los rarísimos puntos en que la uniformidad ha existido en los diversos períodos de la historia. En el derecho antiguo el estatuto de los inmuebles era el tipo del estatuto real.

Muebles. La competencia de la ley de la situación está admitida para todos los muebles corporales. Así, los títulos al portador, que son -- bienes corporales y que constituyen actualmente una de las formas económicas más importantes de la riqueza, obedecen a esta ley. (30)

La regla mobiliaria en la cual los muebles estaban sometidos, en el derecho antiguo, a la ley del domicilio del propietario, ha quedado siempre limitada a las sucesiones. La doctrina y la jurisprudencia sometían los muebles a la ley de la situación efectiva.

Naturaleza de la competencia de la ley de la situación. La conveniencia de precisar el carácter de la intervención de la ley de la situación puede apreciarse al examinar las consecuencias que produce. Acerca de -- este punto se distinguen dos opiniones.

1. La ley de la situación se aplica como ley de competencia normal por ser la única que conviene a las cosas del mismo modo que la ley nacional rige la capacidad y que la ley del lugar donde se realiza un acto se aplica a la forma del mismo.

2. La ley de la situación no se aplica más que por ser una ley de orden público y por derogación de la ley nacional de las personas.

(30) Francisco J. Zavala, Elementos de Derecho Internacional Privado, México 1889 Edit. y Tip. de la Secretaría de Fomento, p. 112

4. CONCEPTO DE BUQUES

Concepto jurídico de buques. El buque es un bien mueble compuesto de elementos diversos (casco, máquina, anclas, velas en su caso), que en su conjunto constituyen un aparato apto para navegar en el mar, y que está -- destinado a la navegación. La ley no nos proporciona un concepto de buque pero determina que se "aplicarán a los navíos las reglas relativas a los bienes muebles" (artículo 106).

El concepto de buque es un concepto jurídico, no material. Un mismo instrumento, sin cambiar su naturaleza o sus elementos materiales, puede -- ser o no ser buque, por ejemplo: una embarcación destinada al recreo será yate, y si se destina al tráfico comercial marítimo, adquirirá la calidad de buque. Un buque en operación en el tráfico marítimo. Si se vende al gobierno para destinarse a fines militares, dejará de ser buque para convertirse en navío militar. La expresión buque llevará siempre implícito el calificativo de mercante. Y la importancia de que un mismo aparato, sea o no buque, se destaca porque si bien a todos los instrumentos que navegan -- en el mar o se instalan en él (buque, yates, barcos de guerra, barcos faro, boyas, etcétera), se les aplica un régimen administrativo, marítimo donde a los buques se les aplican las normas del derecho comercial marítimo, lo que entre otras consecuencias tiene la de muy importante.

El buque como elemento de la empresa marítima. Para aplicar a una embarcación la calificación jurídica de buque, es necesario que se produzca dos extremos:

a) Que la embarcación sea técnicamente apta para la navegación en --

mar abierto.

b) Que esté destinada al tráfico marítimo.

En síntesis: buque es todo instrumento o aparato apto para la navegación en mar abierto y legalmente destinado al tráfico marítimo.

Las leyes en general han considerado siempre a la nave como una individualidad jurídica. Le conceden una nacionalidad y le señalan un domicilio. Bajo este punto de vista la nave puede ser configurada como una persona.

La nave en alta mar puede considerarse como una porción flotante del territorio del Estado al cual pertenece y como tal, debe comportar en forma oficial la marca de la ciudadanía que le da derecho a reclamar la tutela jurídica en aguas extranjeras. Correlativamente, la nacionalidad de la nave implica su sometimiento a las normas del derecho material y forma del Estado que la ha concedido, y la aplicación a las personas que se encuentran en ella cuando se halle en alta mar, de los de Derecho Penal, además de su misión a las particulares disposiciones relativas a la pesca costera, al cabotaje, a la neutralidad, a la guerra marítima, etcétera. (32)

La nacionalidad de las naves debe ser única. La duplicidad respecto de la nave induciría peligrosamente a los capitanes a valerse, según los casos de cualquiera de las dos leyes que entendieran, ser más favorables, y en tiempo de guerra se les facilitaría adoptar la posición de beligerantes o de neutrales, según conviniera.

(32) Raúl Cervantes Ahumada, Derecho Marítimo, edit. Herrero, México 1985 p. 256

Desde otro punto de vista, la suerte del crédito naval sería sinies-
tra si atendemos a que la situación de los acreedores con privilegio de
hipoteca sobre la nave no puede ser regida más que por una sola ley, o
sea, la ley del pabellón, que es en realidad el signo distintivo aparente
de su nacionalidad.

El derecho de ostentar bandera se extingue con la pérdida del corre-
lativo derecho a la nacionalidad de la nave.

Las condiciones usualmente exigidas en las legislaciones para deter-
minar la nacionalidad del buque son las siguientes: nacionalidad del pro-
pietario, nacionalidad de la mayoría de la tripulación y construcción na-
cional del buque. En el Acta de Navegación de Cromwell, de 1651, se ha-
cía depender la nacionalidad de las naves británicas de tres condiciones
básicas: que fueran nacionales sus propietarios, que los barcos estuvieran
construídos en Inglaterra y que la mayoría de la tripulación fuera nacio-
nal. Francia, desde algún tiempo, siguió el sistema inglés en el Acta de
Navegación del 21 de septiembre de 1793, pero más tarde admite la partici-
pación de los extranjeros en la propiedad, con derogación de la obliga-
ción de construirlo en la patria y permitió que, con excepción del capi-
tán y de los oficiales, una parte de la tripulación pudiera estar compues-
ta de extranjeros.

Las legislaciones de los Estados marítimos modernos en general no han
abandonado ya más el sistema proteccionista es más, aún la atribución de
la nacionalidad se subordina a la ciudadanía del propietario de la nave;
se excluye total o parcialmente a los extranjeros. Ha desaparecido lo re

lativo a la construcción de éstos dentro del Estado. En Bélgica, Holanda, Inglaterra, Alemania, Países Escandinavos, España, Portugal y Japón, es -- indiferente que la nave tenga su origen nacional. Después de la guerra algunos han cambiado de actitud, como Francia, que exige la construcción de la nave en el Estado o en las colonias

Respecto a la participación de los extranjeros en la propiedad naval, las legislaciones se han dividido:

a) Exclusión total. En Inglaterra, Alemania, Estados Unidos de Norte America, Noruega, España, Portugal, Turquía, Chile, Brasil, Japón.

b) Participación parcial. Bélgica, Holanda, Polonia, Francia, con la mitad; Dinamarca admite como nacionales a dos tercios.

La nave necesita estar provista de los documentos necesarios para hacer constar su nacionalidad. Para obtenerlos son indispensables determinadas formalidades, tales como la declaración jurada del propietario de que el buque reúne las condiciones requeridas por la ley, en cuanto a la propiedad del navío. En las legislaciones positivas también se exige la inscripción de la nave en el Registro con el objeto de garantizar los derechos de quienes lo tengan en el buque con relación a terceros. También es preceptivo llevar al capitán, un resumen de titulación, verdadera filiación y estado jurídico de la nave. (33)

(33) Miguel Arjona Colomo, Derecho Internacional Privado, Bosch, Casa edit. Barcelona 1954, p . 5.

El buque, su nacionalidad y cómo se determina. Se le atribuye una nacionalidad y se reconoce a cada Estado, en virtud de su soberanía la facultad de fijar las condiciones para que un navío pueda enarbolar su pabellón y así sea considerado como nacional.

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

Los navíos privados deben estar sometidos a la autoridad de un Estado y poseer su nacionalidad. (34)

El Derecho Internacional Privado Marítimo puede definirse como el -- conjunto de normas que determinan la jurisdicción y la ley aplicable en -- caso de conflicto entre las legislaciones marítimas de países diversos a consecuencia del tráfico o comercio marítimo.

(34) Victor Romero del Prado, Derecho Internacional Privado, Tomo III. edit. Assandri, p. 208.

Según Sergio Loreto F. este derecho se define como "las normas que - determinan la Ley aplicable en caso de conflicto entre las legislaciones comerciales marítimas de países diversos, las que regulan la condición de las embarcaciones mercantiles extranjeras y de su tripulación, así como - la eficacia de los derechos comerciales marítimos".

Los navíos y toda clase de embarcaciones son bienes muebles. Con referencia a la nacionalidad de los buques y de las aeronaves existen dos - tendencias en las que la doctrina se divide en dos ramas: una corriente - rechaza la aplicación de la noción de nacionalidad de las cosas, y otro - sector doctrinario admite la nacionalidad atribuida a buques y aeronaves. (35)

Al margen de ésta, las normas jurídicas vigentes, nacionales e inter nacionales, han recogido la nacionalidad de los buques en relación con el uso del vocablo de "nacionales" para las cosas.

La nacionalidad de un buque es una de las garantías que brinda el de recho internacional para la libertad de navegación. Todo barco que surque el mar debe poseer carácter nacional y estar en condiciones de demostrarlo. La posesión de una nacionalidad es la base para la intervención y pro tección estatal. Es también una protección para otros Estados, en cuanto al resarcimiento de daños cometidos contra sus nacionales por quienes van a bordo.

Goldschmidt. (36) La nacionalidad de derecho político determina que el individuo es portador de la soberanía de un Estado y que los bienes son objeto de la misma. El concepto de nacionalidad es equivalente desde que los regímenes políticos han pasado del absolutismo a la democracia.

Durante el régimen absolutista no interesaba sino determinar el objeto. Se determinaba en vista de su situación en el territorio. Particularmente, para los objetos "personales" se fija en función del domicilio. Una vez que las personas en los regímenes democráticos se habían convertido en portadores de la soberanía, el sustrato del objeto se reducía a -- cosa, entre las cuales destacan las citadas fuera del territorio nacional que, no obstante, están sometidas a la soberanía del Estado; objetos tales como barcos y aeronaves.

En México, conforme el artículo 275 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, son embarcaciones de nacionalidad mexicana:

- I. Las abandonadas en la República.
- II. Las abandonadas en aguas territoriales.
- III. Las que deban quedar en beneficio de la nación, por contravenir las leyes de la República.
- IV. Las capturadas al enemigo y consideradas como buena presa.
- V. Las construidas en la República para su servicio.

A su vez, el artículo 18 del Reglamento para Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales establece que se considera como tales aquéllos que reúnan algunas de las circunstancias siguientes:

(36) Citado por Carlos Arellano García, Derecho Internacional Privado, edit. Porrúa, S. A. , México, 1981, pág. 123.

- a) Ser propiedad de mexicano.
- b) Ser propiedad de sociedad o empresa, constituida conforme a las leyes en el país y con domicilio en la República.
- c) Las encontradas en abandono en alta mar, por ciudadano mexicano o en aguas territoriales del país.
- d) Los confiscados por contravenir a las leyes de la República.
- e) Los incautados, expropiados o requisados, de acuerdo a las leyes respectivas.
- f) Los capturados al enemigo y considerados como buena presa.
- g) Los construidos en la República para su servicio.
- h) Los construidos o adquiridos en el extranjero por orden y cuenta de mexicanos o a solicitud de los mismos.
- i) Todos aquellos que por disposiciones de las leyes del país deban reputarse como embarcaciones mercantes nacionales.

5. CONCEPTO DE AERONAVE

Se considera aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire. (artículo 311).

Este precepto clasifica a las aeronaves mexicanas en aeronaves de Estado y aeronaves civiles. Son aeronaves de Estado las propiedades de la Federación de los Estados, de los Municipios o de los organismos públicos-descentralizados. Todas las demás se consideran aeronaves civiles, ya sean de servicio público o de servicio privado.

El régimen legal aplicable en lo que se refiere a la nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles se precisa en el artículo 312 en los

siguientes términos:

I. Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas.

II. Ninguna aeronave podrá tener más de una matrícula.

III. Para adquirir, bonificar o cancelar la marca de nacionalidad o la matrícula de una aeronave mexicana, se requiere cumplir con las formalidades establecidas por esta ley.

IV. Las aeronaves matriculadas en otro Estado podrán adquirir matrícula mexicana, previa cancelación de la extranjera.

V. La inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano podrá ser solicitado por el propietario de las aeronaves o por quien -- tenga título para ello.

Inscrita la aeronave se otorgará el certificado de nacionalidad, con la matrícula que la identificará y probará su inscripción.

Establece el artículo 313, de la ley referida, que sólo los ciudadanos mexicanos o personas jurídicas mexicanas podrán inscribir y matricular en el Registro Aeronáutico Mexicano aeronaves destinadas al servicio público de transporte aéreos, o a servicio privado de trabajo aéreo de aerofotografía, aerotopografía y otros análogos.

La cancelación de la matrícula de una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano implica, según el artículo 314 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, la pérdida de la nacionalidad mexicana.

Toda aeronave civil deberá llevar marcas distintas de su nacionalidad

y matrícula (artículo 315). La marca de nacionalidad para las aeronaves mexicanas serán las siguientes: X A para los de servicio público; y X B - para los de servicio privado; X C para los de los Estados.

La Secretaría de Comunicaciones asignará a cada aeronave su marca de matrícula, la cual, con la de nacionalidad, se fijará en la aeronave, en la forma y con las características que determine el reglamento respectivo.

Las aeronaves mexicanas que se utilicen en el servicio público de -- transporte internacional deberán ostentar en la forma reglamentaria la -- insignia nacional.

Señala el maestro José Luis Siqueiros (37) que para los efectos de - la atribución ius soli de nuestra nacionalidad, las embarcaciones y aeronaves se consideran una extensión del territorio nacional.

En México, la atribución de la nacionalidad de los buques y aeronaves tiene trascendencia excepcional conforme el artículo 30, inciso A, fracción III, de la Constitución Política, en virtud de que son mexicanos por nacimiento los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes. Es decir, las aeronaves o embarcaciones mexi- canas se consideran como territorio mexicano.

Situación similar a la que se prescribe por el Derecho Penal Mexicano, ya que el artículo 5o. del Código Penal para el Distrito Federal, aplicable en toda la República los delitos cometidos por mexicanos o extranjeros en alta mar o a bordo de buques nacionales, los ejecutados a bordo de un buque nacional, surto en puerto o en aguas territoriales de

(37) Citado por el Doctor Carlos Arellano García, en Derecho Internacional Privado, edit. Porrúa, S. A., México 1981, p. 286.

otra nación o los cometidos a bordo de aeronaves nacionales o extranjeros que se encuentran en territorio, atmósfera o aguas territoriales extranjeras, en caso análogo para los buques.

6. CONCEPTO DE NACIONALIDAD DE LAS COSAS.

"La diferencia de la nacionalidad de las personas físicas frente a la de las personas morales es el vínculo jurídico de la nacionalidad de las cosas. No se establece, como es lógico deducirlo, entre la cosa o la que se asigna la nacionalidad y del Estado que se trate, ya que la relación jurídica surge siempre entre personas. En consecuencia, la nacionalidad de las cosas es constitutiva también de vinculación jurídica entre personas. De esta manera, cuando a una cosa se le fija una nacionalidad, la vinculación jurídica nace entre el Estado que otorga la nacionalidad y la persona o personas que derivan derechos y obligaciones por habersele otorgado nacionalidad a esta cosa".(38)

7 ELEMENTOS DEL CONCEPTO

Concepto de nacionalidad. Es el vínculo político-jurídico que liga a un individuo con el Estado.

Concepto de persona. Se concreta en forma de derechos y deberes - subjetivos.

Persona física. Tiene capacidad de goce, es decir, puede ser centro de imputación de derecho con capacidad de ejercicio.

(38) Carlos Arellano García, Derecho Internacional Privado, edit. Porrúa, México 1981, pp. 282 286.

Personas morales. Son reconocidas por el derecho como posibles centros de imputación de derechos y deberes subjetivos. Deben su existencia a una "ficción".

Es un ente moral creado por el Estado, el cual tendrá que sujetarse a lo dispuesto por las normas estatales en lo que se refiere a su capacidad, estatuto personal.

Estado. Agente o institución de la sociedad autorizado para el empleo de la fuerza, es decir, para ejercer un control coercitivo. Esta fuerza puede ser ejercida como defensa del orden, sobre los propios miembros de la sociedad o contra otras sociedades.

La voluntad del Estado es la ley, y sus agentes son los que hacen las leyes e imponen su observancia. Estos ayudantes constituyen el gobierno.

Cosas. Son elementos, corpóreos o incorpóreos, del mundo exterior que pueden producir una satisfacción al hombre. Pueden estar dentro del comercio o fuera de él.

CAPITULO III

TENDENCIAS DOCTRINALES SOBRE LA NACIONALIDAD DE LAS COSAS

1. Opiniones a favor de la nacionalidad de las cosas. 2. Opiniones en contra de la nacionalidad de las cosas. 3. Opinión personal.

1. OPINIONES A FAVOR DE LA NACIONALIDAD DE LAS COSAS

Es justo someter a los derechos reales sobre muebles e inmuebles, a la ley de la situación, en razón de que ellos poseen una relación especial auténtica con el país en el que se encuentren.

También es razonable asociar derechos o bienes registrados con el país en cuyos registros se inscriben. Tal es la situación de buques, aeronaves, propiedad intelectual y artística, propiedad industrial (patentes, marcas, etcétera), y actualmente también de los automotores (Werner Goldschmidt).

Los derechos sobre las cosas se rigen por la ley de la situación de estas últimas. Este principio está universalmente admitido. (39)

Parece que la aplicación de la ley territorial, bajo ningún aspecto merece estar más asegurada que en lo relativo a los inmuebles, los cuales son fracciones del territorio o están unidos a él definitivamente. El régimen feudal debió favorecer esta tendencia. Por otra parte, la

(39) J. P. Niboyet, Derecho Internacional Privado, México, 1951, edit. Nacional, S. A. p. 484.

propiedad inmueble tiene un determinado estado social, un valor de tal modo preponderante que se trata del estatuto real. En varios países fue regulada con el mayor cuidado la propiedad territorial y la imposición de las cargas que soporta.

En cuanto a los inmuebles varía la cuestión. Así vemos que al mismo tiempo y casi con igual unanimidad, se declaraba que desde el punto de vista de la ley aplicable era indiferente la situación real que aquellos tuvieron, y se regían por el estatuto personal del propietario en cuyas manos se suponía estar.

Corresponde principalmente a Waechter y a Savigny el mérito de haber afirmado que debe aplicarse la ley de la situación lo mismo a los muebles que a los inmuebles. Según Waechter la razón jurídica de la regla es que el legislador no ha tenido en cuenta sino las cosas que están en el territorio, pero todas sin distinción alguna. Savigny supone que toda persona que quiere adquirir, tener o ejercitar un derecho real sobre una cosa, se somete voluntariamente para esta relación jurídica a las leyes del país en que la cosa se encuentre. (40)

Inmuebles. Los inmuebles están sometidos a la ley del lugar de la situación. Esta solución está admitida unánimemente en todos los países, y es uno de los rarísimos puntos coincidentes entre los diversos períodos de la historia. En el derecho antiguo el estatuto de los inmuebles era el tipo del estatuto real.

40) Asser, Derecho Privado, edito. "La España Moderna", Madrid, España p. 111.

Muebles. Los bienes muebles están sujetos a la ley de la nación del propietario. (41)

Conforme a la teoría de los estatutos, los inmuebles se rigen por la ley de la situación, cualquiera que sea la nacionalidad y el domicilio del propietario, mientras que los bienes muebles dependen de la ley personal.

Para aplicar a los bienes raíces el principio enunciado se fundaban en el interés de la soberanía territorial, la cual reclama que todos esos bienes que en su conjunto forman el suelo nacional están sometidos invariablemente a la autoridad local; pues la soberanía es indivisible y debe -- extenderse sobre todo el territorio.

El código mexicano, al seguir literalmente al francés de 1804 que se inspiró en esas doctrinas, establece en su artículo 13 que "respecto de los bienes inmuebles circunscritos en el Distrito Federal regirán las leyes mexicanas, aunque sean poseídos por extranjeros".

De aquí resulta la primera regla de aplicación en esta materia, según la cual corresponde exclusivamente a la ley territorial hacer la división de los bienes. Por supuesto que es ella la que determina cuales son los bienes inmuebles. Es claro que clasifica de muebles, por exclusión a todos los demás.

(41) J. P. Niboyet, Derecho Internacional Privado, México 1951, editorial Nacional, S. A. pág. 484.

En cuanto a estos últimos nada prescribe el Código del Distrito Federal. Lo mismo que se omite en el de Napoleón acerca de la ley que debe regirlos. Esto nos permite considerar que estarán sometidos a la regla que determine el Derecho Internacional, la cual es la de la nacionalidad del poseedor. El Código de Jalisco ha llenado esa laguna. Establece en su artículo 12 que "los bienes muebles están sujetos a las leyes de la nación del propietario, salvo las excepciones que establezcan las leyes del Estado o de la Federación, respecto de los situados en territorio de Jalisco".

Savigny, con su penetración jurídica, fue el primero en clamar contra la arbitraria aplicación de diversos principios, según se tratara de bienes raíces o de bienes muebles, porque siendo uno del derecho de propiedad, no puede dislocarse tan sólo por que se aplique a objetos de distinta naturaleza. Por ello pretendía que todos los bienes estuvieran sometidos a una misma legislación, la cual debería ser, en su concepto, la del domicilio del causahabiente. (42)

El sistema realista, puro o feudal primitivo consistía en atribuir al soberano del territorio la verdadera propiedad, no sólo de la tierra, sino de todas las cosas que se encontrasen adheridas o en ella, con efecto de excluir a los extranjeros del disfrute de la primera.

Estas ideas han sufrido diversas atenuaciones. En Turquía el sultán entraba en posesión de los terrenos de los que mueren sin hijos varo

(42) Luis Pérez Verdía, Tratado Elemental de Derecho Internacional Privado, Guadalajara, México, 1908, p.p. 163 - 164

nes. En Inglaterra se concedió a los extranjeros, hasta 1870 poder suceder en algunos bienes raíces. De igual manera en los Estados Unidos se aplica la ley de la sucesión a las fincas y respecto de los muebles se sigue la del domicilio de los propietarios. En Rusia, hasta 1861, se concedió a los campesinos el nombre de propietarios, sin embargo, siempre pagaban ciertos tributos en reconocimiento del señorío.

El sistema del Código italiano consiste en que todos los bienes raíces están sujetos a la ley de la situación.

Según Fiore, en Francia lo mismo que en Suiza sólo mediante la reciprocidad se concede el derecho de sucesión a los extranjeros. En el Distrito Federal de México se aplica la misma regla que en Francia, para las fincas y nada se expresa con relación a los muebles, pero en algunos casos se aplica la ley nacional del propietario.

El sistema del Código italiano señala que todos los bienes raíces están sujetos a la ley de la situación, menos en materia de sucesiones. Los muebles se regirán por la ley nacional del propietario, menos en lo que se oponga la de la situación. Este sistema es adoptado en Jalisco.

Los autores modernos se dividen en dos grupos: el primero es de los que declaran que la regla general debe ser la sujeción, porque a su juicio no hay razón para que el soberano de un lugar no tenga bajo su jurisdicción las cosas que están sobre su territorio y que el argumento que se aduce para eximir a las personas, respecto a sus relaciones privadas, no pueden valer para las cosas, porque ellas no forman parte de ninguna comunión política.

El sistema de la escuela italiana, a cuya cabeza figura Fiore, es que las cosas raíces y muebles situados en una nación deben estar sujetas a las leyes de esa misma nación que tengan por objeto conservar el orden político, económico y constitucional del Estado y la organización general de la sociedad y esas mismas cosas, en lo que no se oponga a dichas leyes y sólo de interés privado del propietario.

Los defensores de que los bienes muebles deben regirse por la ley del propietario hacen la excepción de las cosas en que la contienda versa sobre puntos de posesión, porque debe seguirse la ley de la situación y que ponen de acuerdo con lo que fijan por norma el orden público y -- los intereses políticos del lugar donde la ley se aplique.

Los estatuidas dan por regla general que las fincas se sujetan a la ley de la situación, y convienen con los de la escuela italiana que se interesa el régimen político de la propiedad del lugar donde radican. Esto nos permite colegir que vienen por diversos caminos a converger en la resolución.

La ley de la situación sólo tiene influencia en las aptitudes de la cosa misma, si es lícito usar de esta palabra, en su estado y modo de ser. Por tales se entienden que la cosa sea raíz o mueble, que se deba o no registrar la enajenación de ella, que sea susceptible de enajenarse y prescribir, que sea objeto de comercio, etcétera.

Hay teorías que aceptan la nacionalidad de las sociedades

Y estas opiniones de los autores sobre nacionalidad de las socieda

des en tres grupos

"a) Teorías afirmativas, b) teorías negativas, y c) teorías intermedias.

a) Teorías afirmativas. Consigna Niboyet (43) el dato de que desde el punto de vista doctrinal casi todos los autores admiten la idea de la -nacionalidad de las sociedades.

Enrique Helguera (44) encuentra que las teorías afirmativas se perfilan en dos tendencias: una que identifica la nacionalidad de las sociedades a la de los individuos; y otra que aplica a las sociedades analógicamente el concepto de nacionalidad de la persona física aunque adaptándolo a la naturaleza diferente de las personas morales.

A continuación se verá dentro del grupo de las teorías afirmativas - de algunos especialistas de Derecho Internacional Privado.

1. Al defender F. Giménez Artigues, (45) profesor de Derecho Internacional de la Universidad de Barcelona, la posición afirmativa de la nacionalidad de las sociedades, considera que la aplicación de la nacionalidad a las sociedades mercantiles es:

a) Conveniente para regular su constitución, funcionamiento, y extinción, pues cual ninguna asegura, al imponerle una dirección única, el fin material que aquéllas persiguen.

b) Necesaria para otorgar la protección extraterritorial a unos in-

(43) Citado por Carlos Arellano García, obra Derecho Internacional Privado pág. 237

(44) Citado por Carlos Arellano García, obra citada, pág. 237

(45) Citado por Carlos Arellano García, obra citada, pág. 238

tereses, que, de otro modo, no podrían defenderse.

c) Indispensable en el Derecho positivo actual, pues sólo ella podrá indicar los derechos y deberes que el ente mercantil tiene en unas legislaciones que establecen una distinta condición entre nacionales y extranjeros, prohibiendo a éste el ejercicio de ciertas industrias o actividades comerciales y sometiéndolas a un trato distinto en materia tributaria.

2. Maury (46) se afilia a las doctrinas afirmativas al rechazar la idea de quienes, como Niboyet, consideran que la nacionalidad es una relación de orden político entre el individuo y el Estado, porque estos autores, especialmente Niboyet, toman como punto de partida la idea de que la persona moral es una ficción, teoría que esta definitivamente superada.

3. Sanchez de Bustamante (47) hace depender la existencia de la nacionalidad de las sociedades del sentido que se atribuye a la palabra nacionalidad. Reconoce que es indudable que una persona moral se vincula a un país y a un derecho, que una persona moral ha obedecido a una ley determinada para su organización y régimen.

4. Orué (48) Verdadera realidad social estas personas jurídicas, -- pueden tener que cumplir diversos fines, fuera del territorio perteneciente a la soberanía creadora, para cuya debida eficacia necesitan contar con la protección exterior de sus respectivos gobiernos. No ofrece discusión, que toda persona jurídica tiene y debe tener una nacionalidad determinada.

(46) Citado por Carlos Arellano García, Derecho Internacional Privado p.238

(47) Citado por Carlos Arellano García, obra citada, pág. 238

(48) Citado por Carlos Arellano García, obra citada, pág. 239

5. "Enrique Helguera (49) se adhiere, a los argumentos de la postura afirmativa de la personalidad.

I. El Derecho atribuye personalidad jurídica a los individuos y a las sociedades.

II. La existencia de diversos alcances de la nacionalidad a individuos y a sociedades no debe extrañar por ser natural - que las consecuencias de una noción jurídica se adapten a la manera de ser del ente al cual se aplica -.

III. La nacionalidad es una consecuencia lógica de la atribución de personalidad puesto que el ente moral creado por el Estado tendrá que sujetarse a lo dispuesto por las normas estatales en lo que se refiere a su capacidad, estatuto personal.

Y sigue Enrique Helguera al manifestar que: Las sociedades tienen - una nacionalidad susceptible de ser determinada por medio de los diversos factores de conexión según el criterio acogido, pero vinculadas desde su origen a la ley de su constitución, que, aparte de conferirles la calificación de pertenencia a un Estado, las sujeta a su ley para lo relativo - al estatuto personal, su funcionamiento y su capacidad y las reviste de - los derechos y obligaciones que pueden invocar los nacionales".

Carlos Arellano García (50) se inclina por considerar que las cosas son susceptibles de nacionalidad.

(49) Citado por Carlos Arellano García, obra citada, pág. 239

(50) Carlos Arellano García, Derecho Internacional Privado, edit. Porrúa, S. A., pág. 123 y 282.

En efecto, define la nacionalidad como la institución jurídica a través de la cual se relaciona una persona física o moral con el Estado, en razón de pertenencia por sí sola, o en función de cosas, de una manera -- originaria o derivada. Al explicar la frase "en función de cosas" señala que aunque la vinculación jurídica lógicamente se establece entre personas, puede establecerse la vinculación jurídica entre personas físicas o morales el Estado, derivada esa relación jurídica de que ciertas cosas se consideren pertenecientes al Estado. Así, si un individuo nace en una embarcación mexicana es mexicano por nacimiento y hay una relación jurídica entre ese individuo y el Estado mexicano en función de una cosa, que es la embarcación donde ocurrió el nacimiento.

Más adelante, el mismo autor (51) reitera que el vínculo jurídico - en la nacionalidad de las cosas no se establece entre la cosa a la que se le asigna la nacionalidad y el Estado de que se trate, ya que una relación jurídica no puede establecerse entre una persona y una cosa. Cuando a una cosa se le fija la nacionalidad la vinculación nace entre el Estado que otorga la nacionalidad de la cosa y persona o personas que derivan derechos y obligaciones por habersele otorgado nacionalidad a esa - cosa.

2. OPINIONES EN CONTRA DE LA NACIONALIDAD DE LAS COSAS

Opiniones en contra de que las personas morales y las cosas no deben existir, se establecen argumentos en virtud de los cuales hay impedimento para considerar que las personas morales carecen de nacionalidad.

(51) Carlos Arellano García, Derecho Internacional Privado, México 1981 editorial Porrúa, S. A. , pág. 283

Citaremos algunos de los tratadistas que han definido el punto de vista en contra de nacionalidad de las cosas y son:

I. Pillet (52) que se han confundido, al atribuir nacionalidad a las personas morales, las nociones de nacionalidad y domicilio, ya que, en definitiva, para determinar la nacionalidad se recurre al domicilio de la sociedad. El domicilio de la sociedad es el estatuto que fija la ley aplicable y resuelve los problemas de su funcionamiento extraterritorial, sin necesidad de recurrir a la noción de nacionalidad.

II. Niboyet. (53) "Las sociedades no tienen nacionalidad. La nacionalidad es, en efecto, el vínculo político entre un individuo y un Estado, vínculo que no puede existir entre una Sociedad y un Estado".

"Siendo la nacionalidad un vínculo político con un Estado, no es posible que dicho vínculo pueda existir entre una persona moral y un Estado, - pues de lo contrario perdería toda su significación."

Según: Niboyet que la verdadera nacionalidad, la única que existe, crea una relación de orden político entre un individuo y un Estado.

III. F. Giménez Artigues (54) considera que el reconocimiento de una nacionalidad de las personas morales, aun cuando se halla explícitamente admitido por las leyes internas de la mayoría de los Estados, se halla lejos de una solución mundial. puesto que existen países - como los sudamericanos - que no aceptan la nacionalidad de las personas morales.

(52) Citado por Carlos Arellano García, obra citada, pág. 244

(53) Citado por Carlos Arellano García, obra citada, pág. 244

(54) Citado por Carlos Arellano García, obra citada, pág. 244

IV. Antonio Linares Fleytas (55) excluye la nacionalidad de corporaciones de carácter mercantil o de otra índole, porque para él la nacionalidad es la condición de una persona natural ligada a un Estado por vínculos de lealtad espiritual o política.

V. Enrique Aztiria (56) estima que las sociedades no tienen nacionalidad en la verdadera acepción del término y que se usa la palabra equivocadamente para distinguir las corporaciones locales de las constituidas en el extranjero.

VI. Alberto G. Arce (57) critica el hecho de que la legislación mexicana otorgue la nacionalidad a las personas morales con tanta facilidad y con requisitos desechados por inútiles en todas partes, siendo otras leyes nacionales, como la Reglamentaria de la fracción I del artículo 27 -- constitucional y su Reglamento tan escrupulosas y exigentes en tratándose de las participaciones de extranjeros en las sociedades mexicanas.

VII. Eduardo Trigueros (58) nos dice: " El uso del concepto de nacionalidad para todos estos disímbolos no puede tener ninguna analogía -- con el concepto históricamente original. Si al atribuir nacionalidad se señalan aquellos individuos que integran el pueblo del Estado, es indispensable que no pueden ser designados por el mismo término instituciones y cosas que no pueden actuar como individuos sin llevar a cabo actos normados por el orden jurídico, ni mucho menos constituir la finalidad del Estado, que sólo puede encontrarse en el hombre.

(55) Citado por el Doctor Carlos Arellano García, obra citada, p. 245

(56) Citado por Carlos Arellano García, obra citada, p. 245

(57) Citado por Carlos Arellano García, obra citada, p. 245

(58) Eduardo Trigueros, La Nacionalidad Mexicana, edit. Facultad de Derecho, Seminario de Derecho Internacional, pág. 7 - 38

Pero lo que hace a las cosas, está fuera de duda que el sentido original del concepto sufre una variación.

Y tal variación obedece factores disímolos como son: la falta de investigación que hasta últimas fechas ha sido casi sistemática, del sentido propio del concepto jurídico de nacionalidad".

VIII. Otro mexicano que no acepta la nacionalidad de las sociedades es José Luis Siqueiros Prieto (59) y nos dice: " Hemos explicado, que el Estado ha reconocido la existencia de las personas morales como un medio, por el que los hombres pueden lograr los fines o designios comunes que se proponen al asociarse.

En este mismo orden de ideas, teniendo el Estado a la consecución de los fines de su pueblo, no sería lógico ni jurídico, considerar incluidos dentro de éste a los medios, a las entidades abstractas que pone a su servicio con el mismo objeto. No podría nunca existir una identificación entre medio y fin; entre realidad y ficción; entre seres biológicos y creaciones jurídicas".

IX. El maestro Guillermo Gallardo Vázquez (60) nos dice que: el concepto de nacionalidad de las sociedades o personas morales se originó como una fórmula de los países europeos para extender el derecho de los Estados de proteger a sus nacionales, a las sociedades formadas por sus súbditos que representan cuantiosos intereses económicos.

(59) Citado por Carlos Arellano García, obra citada, pág. 250

(60) Citado por Carlos Arellano García, obra citada, pág. 250

3. OPINION PERSONAL

Nos hemos afiliado a la corriente doctrinal que admite la nacionalidad de las personas morales. La nacionalidad es un vínculo jurídico establecido en razón de pertenencia. La pertenencia que es la adhesión o la atribución de una persona física o moral a un Estado se establece en virtud de que, existen factores materiales o jurídicos que el Estado elige para considerar a un ente moral o física ligada a él por la nacionalidad.

Es el Estado el que tiene facultades para determinar las circunstancias bajo las cuales ha de darle a una persona física o moral o cosa la nacionalidad.

CAPITULO IV

LA NACIONALIDAD DE LAS COSAS EN EL DERECHO INTERNACIONAL

1. Tratados de navegación aérea. 2. Tratados de navegación marítima.

1. TRATADOS DE NAVEGACION AEREA

Orígenes y evolución del derecho aéreo en México

1. Primeras normas del derecho aéreo:

a) Los avisos y decretos del general Santa Anna. En el año de 1797, durante el reinado de Carlos IV de España, el virrey Revillagigedo de la Nueva España decretó; por bando de 21 de noviembre de 1797, una prohibición relativa a los papalotes, en dicho bando se expresaba: "Las funestas desgracias experimentadas en esta capital, resultado del pueril entretenimiento de los papalotes, y del descuido de los padres de familia en no prevenir un riesgo, impedir la subida de los niños y jóvenes a las azoteas; se han repetido en los últimos días con demasiado sentimiento, al ver la pérdida de personas que podrían ser útiles al Estado, y el triste dolor de sus familiares privadas de sus esperanzas por el necio consentimiento de una diversión tan frívola como arriesgada.

No se puede ver con indiferencia, la que manifiestan semejantes -- padres, ni desentenderme de ejercer las funciones de tutor público que me corresponden, procuro por todos los medios la conservación de los lea les vasallos del rey nuestro señor, que su soberana piedad se ha digna do en comendar a mi cuidado: con cuya atención prohíbo absolutamente la

diversión de volar papalotes en las azoteas, y encargo estrechamente a los jueces mayores de esta capital, que tanto por sí como por sus subalternos, celen y vigilen sobre la observancia de esta prohibición, especialmente en las casas de vecindad, amonesten seriamente a los contraventores, en caso de haberlos tan opuestos a sus naturales intereses, e intimándoles se les impondrán las penas a que se hicieron acreedores por su inobediencia; y al efecto mando se publique por bando". (60)

Esta es la primera disposición que se conoce en México, que tiene alguna relación con el espacio aéreo y que no puede considerarse todavía como una norma propiamente aeronáutica.

Posteriormente en el año 1833, siendo provisionalmente encargado del Poder Ejecutivo Valentín Gómez Farfías, por mandato del general y presidente Santa Anna, el gobernador del Distrito Federal Ignacio Martínez decreta (por bando, y por las mismas razones que en el aviso por bando de 1797) vigentes las disposiciones prohibitivas de elevación de papalotes en los puntos y con las circunstancias que más adelante señalamos. Para los contraven-tores a estas normas señala las siguientes disposiciones:

1°. Quedan en su fuerza y vigor las prohibiciones publicadas sobre - la materia, y los contraventores sujetos a pagar una multa de cincuenta pesos o sufrir dos meses de prisión.

2°. Los padres, tutores, preceptores y demás personas encargadas de

(60) "Colecciones de Leyes y Decretos", Recopilación de las Leyes del Gobierno Español, Tomo 1789 a 1810, México, 1851, p. 162.

cuidar a los niños son los responsables de cualquier infracción por ligera que sea, y por lo tanto pondrán todo su esmero de evitar la elevación de los papalotes en las azoteas, balcones o azotehuelas, campos y ejidos, sin navajas u otros instrumentos con que regularmente se atavían sus cabos o colas para dañar a otros, y que ha sido causa de múltiples riñas y desavenencias aún entre familias.

3°. Los señores alcaldes y regidores, por sí y por sus respectivos agentes de la policía, harán efectivas las penas referidas al cuidar bajo su más estrecha responsabilidad, de la observancia de esta prohibición.

"Dublán Lozano en su obra Legislación Mexicana (Imprenta del Comercio, México 1876, tomo II, p. 563) dice: No es, sino hasta el año de 1844, cuando tenemos un claro antecedente de las normas que regulan la navegación aérea en México, cuando el presidente Santa Anna queda maravillado por la demostración pública del ciudadano Benito León Acosta, al realizar con éxito una de las ascensiones en globo, se le otorgó, el 5 de abril de 1844, el derecho exclusivo para que en espacio de tres años sólo él pudiera realizar ascensiones aerostáticas en toda la República Mexicana, y para que ningún otro aeronauta sin su autorización pudiera realizarlas". Este decreto expresaba lo siguiente: "Antonio López de Santa Anna, etcétera. A todos los que la presente vierén, sabed:

"Al atender al justo y singular mérito del ciudadano Benito León Acosta, que ha dado honor y gloria a la República al ascender como primer aeronauta mexicano el día 3 del mes en curso. Desempeñó con perfección sus funciones científicas, y llenó no sólo la espectación pública, sino aún exce-

dió a cuanto se esperaba. De manera tal que recibió las demostraciones más expresivas de un general entusiasmo patriótico, que apresuro a obsequiar y aplaudirle, sin distinción de clase, con todas las personas de esta capital. He tenido a bien, en uso de las facultades de que me hallo investido, conferirle el privilegio exclusivo por tres años, para que sólo el referido ciudadano Benito León Acosta pueda en dicho tiempo verificar --- ascensiones aerostáticas en toda la República Mexicana, y que ningún otro aeronauta sin su consentimiento y permiso pueda verificarlas, por ser un derecho, que puede decirse, ha adquirido y merecido por su aplicación, -- trabajos y desvelos, en la adquisición de tan útiles conocimientos".

"Y al servir de título esta patente para resguardo de su derecho y usos que le convengan, le servirá igualmente en todos los tiempos de prueba terminante y clara de que el gobierno supremo de la nación sabe apreciar y premiar, como corresponde, el distinguido mérito donde lo halle"(61)

b) Reglamento por el Derecho Privado:

Desde que el hombre comenzó a intentar sus primeras incursiones por el espacio aéreo, mediante sus ingeniosos artefactos, se hizo patente la necesidad de contar con un ordenamiento que rigiera las consecuencias y - actos jurídicos, derivados de esta nueva actividad humana. En México, an tes de hacer su aparición la Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930, las únicas normas aplicables fueron las del derecho privado, que se aplicaban por analogía.

(61) "Colecciones de Leyes y Decretos". Recopilación de las Leyes del Gobierno Español, Tomo 1739, México, 1851, p. 162

Al respecto, Ciro R. de la Garza nos expone su tesis: "El Código de Comercio del 1º de enero de 1890, en la fracción XXIV del artículo 75, - dice: Artículo 76, la ley refuta actos de comercio y cualquier otro acto de naturaleza análoga a los expresados en este Código y las fracciones -- VIII y XV del mismo artículo y Código que literalmente, dice.-XV. Todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior". En su obra. Ciro R. de la Garza Treviño, titulada: Algunas cuestiones de Derecho Aéreo, México 1931, p. 33.

Se explica que por la época en que la norma fue dictada, nada se dijo expresamente sobre la materia, pero la analogía en los casos de las fracciones citadas resulta ser muy clara.

Para el caso de responsabilidad originada de los daños causados por una aeronave, hasta antes de la aparición de la Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930, pudo ser aplicable un Código Civil en cada entidad federativa, correspondiente. Por ejemplo, el Código Civil para el Distrito Federal y Territorio de Baja California de 1890 establece en sus artículos 1747 y -- 1749 respecto de la responsabilidad civil, lo siguiente:

"Artículo 1747. Lo dispuesto en el artículo 1746, comprende los daños causados por la caída parcial de un edificio, o de árboles o cualquier otro objeto de propiedad particular.

"Artículo 1749. También habrá lugar a la responsabilidad civil por -- los daños que causen los establecimientos industriales, ya en razón de las exhalaciones deletéreas, o por la aglomeración de materias o animales nocivos a la salud, o por cualquier otra causa que realmente perjudique a los-

vecinos, etcétera".

Normas Internacionales de Derecho Aéreo

Los diferentes Estados no pueden existir aislados, ya que el hombre, como ser social, imprime esta cualidad a todos los grupos que crea, por lo que los Estados no pueden escapar a esta tendencia. El Estado, como un ente jurídico, se encuentra sometido a un orden internacional constituido por el Derecho Internacional. Este se encarga de dar los lineamientos dentro de los cuales deben llevarse a cabo todo tipo de relaciones. Una de las formas de regular estas relaciones entre los Estados es mediante los tratados internacionales, Seara Vázquez nos dice sobre el concepto de tratado: "Tratado es todo acuerdo concluido entre dos o más sujetos de Derecho Internacional". (62)

Convenios Multilaterales

Por medio de estos convenios, más de dos Estados acuerdan la forma en que regirán sus relaciones en diferentes asuntos o cuestiones específicas, pero los que interesan a nuestra materia son los relativos a las relaciones que originan las actividades aeronáuticas.

I) Generales

a) La Convención en Madrid de 1926 fue firmada en Madrid, España, el día 1º de noviembre de 1926, y publicada en el Diario Oficial de la Federación del 14 de abril de 1928. Esta convención fue celebrada por España, Portugal y los países latinoamericanos, entre ellos México. Esta con-

(62). "Colección de los decretos y órdenes de interés común, que dictó el gobierno provisional en virtud de las bases de Tacubaya, tomo I, México 1850

vención siguió muy de cerca los principios proclamados por la Convención de París de 1919. El contenido de esta convención consideraba los siguientes aspectos; La soberanía de los Estados sobre sus territorios; la nacionalidad de las aeronaves; certificados de navegabilidad y actitud; admisión a la navegación aérea sobre un territorio extranjero; reglas que han de observarse a la salida, en ruta o aterrizaje; régimen de las aeronaves de Estado; creación de anexos referentes a las marcas que deben llevar las aeronaves certificados de navegación, reglamento de luces y señales, libros de a bordo, reglas de circulación aérea y condiciones mínimas requeridas para la obtención de títulos de pilotos o navegantes.

Al igual que la Convención de París, esta Convención reconoce la soberanía completa y exclusiva que tienen los Estados sobre el espacio aéreo situado encima de su territorio.

La importancia de esta convención fue la de intentar la unificación de criterios de los Estados Iberoamericanos en materia de aeronáutica y actualizarlos en legislación aérea internacional. Trata con detalles -- los diversos aspectos de la navegación aérea, incluye expresamente dentro de ella a los aviones, dirigibles y globos.

Sobre la Convención en Madrid existen dos opiniones; una que con algunas modificaciones es una repetición de la Convención de París de 1919, y la otra que constituyó un adelanto en la legislación aérea internacional.

b) La convención de La Habana de 1928

Firmada en La Habana, Cuba, el día 15 de febrero de 1928, y suscrita por México, en la misma fecha, se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 3 de junio de 1929.

Esta convención, al igual que la anterior, reconoce la soberanía completa y exclusiva que tienen los Estados extranjeros contratantes sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y a sus aguas territoriales. En líneas generales aplica normas semejantes a las de la Convención de 1926, pero las diferencias más importantes consisten en que contienen elementos que más tarde se expresarán como "la quinta libertad del aire", el expresar en su artículo XXI: "Se permitirá a las aeronaves de los Estados contratantes ocupadas en el comercio aéreo internacional, desembarcar pasajeros y parte de la carga en uno de los puertos aéreos de dicho Estado con el objeto de desembarcar el resto de los pasajeros y carga, así como también embarcar pasajeros y carga destinados a otro Estado o Estados extranjeros, siempre que llenen los requisitos legales que exijan las leyes del país donde efectúan el tráfico, cuyos requisitos legales serán iguales para las aeronaves nacionales y extranjeras dedicadas al tráfico internacional y las cuales se comunican oportunamente a los Estados contratantes y a las oficinas de la Unión Panamericana".

Otra de las diferencias consiste en que esta convención de 1928 señala al comandante de aeronave como el miembro de la tripulación con mayor jerarquía con amplias e importantes facultades a bordo de la aeronave a su mando. Esta convención también dispone que los Estados contratantes -

que no hubieran establecido normas específicas adecuadas, otorgarán el co mandante de aeronaves derechos y obligaciones análogos a los del capitán de un buque mercante, según las leyes de cada país al respecto.

c) La Convención de Chicago de 1944

Este documento se firmó en Chicago, Estados Unidos, el 7 de diciembre de 1944. México hizo el depósito de los instrumentos de ratificación correspondiente el 25 de junio de 1946. Se publicó en el Diario Oficial de la Federación, del 12 de septiembre de 1946, y entró en vigor el 4 de abril de 1947.

Dicha convención viene a suceder a la de París, de 1919. Se firmó - por las potencias aliadas y asociadas al terminar la segunda guerra mundial. En la actualidad es aceptada de manera universal de 146 Estados. - Tiene por objeto coordinar las actividades de la aviación civil internacional, por medio de preceptos, como los siguientes: reconoce la soberanía completa y exclusiva de los Estados sobre el espacio aéreo correspondiente a sus territorios. Este principio se encuentra armonizado con el derecho de sobrevuelo y escala técnica que se concede a las aeronaves que no se - dedican al transporte aéreo regular; el servicio de cabotaje se reserva a las aeronaves de los propios Estados, clasifica, a las aeronaves, en civiles y de Estado, expresa que esta convención sólo es aplicable a las primeras; otorga a los Estados el derecho de establecer zonas de vuelo prohibido o res tringido por razones de orden militar o de seguridad pública al ingresar una aeronave a un territorio, ésta debe aterrizar en los aeropuertos que se -

hayan determinados para efecto de control de aduanas y otros. Todos los Estados miembros tienen obligaciones de tomar medidas contra la propagación de enfermedades, como necesidad de llevar un control de sanidad internacional; la nacionalidad de una aeronave se matricule en dos Estados a la vez, pero sí cambiar de matrícula; todo Estado tiene obligación de proporcionar los medios de asistencia necesaria a las aeronaves extranjeras en peligro y permitir que los propietarios o las autoridades del Estado en que se encuentran matriculadas los proporcionen, y para el caso de que una aeronave sufra un accidente en territorio extranjero, tendrá este último la obligación de investigar las causas del accidente e informar al Estado de matrícula; las aeronaves se encuentran exentas de embargo o detención por reclamaciones de patente de cualquier tipo; todo Estado se compromete, según sus posibilidades, a proveer en su territorio la infraestructura, los sistemas normalizados de balizamiento y de todo tipo de comunicación por medio de señales, y cooperar con la realización de mapas y marcas aeronáuticas, de acuerdo con los métodos recomendados por esta convención; toda aeronave que preste un servicio internacional llevará los documentos exigidos por esta convención; todo Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativa a las aeronaves en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea y otras más.

Una de las cuestiones a las que la Conferencia de Chicago atribuyó gran importancia fue la de la concesión recíproca de derechos comerciales en la aviación civil internacional. Se consideró que no era posible llegar a ningún acuerdo satisfactorio para todos, y a éste respecto la conferen--

cia preparó dos acuerdos suplementarios: el acuerdo relativo al tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales; y el acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional. En el primer acuerdo suplementario se estipula que las aeronaves de todo Estado signatario pueden volar sobre el territorio de cualquier otro Estado signatario o aterrizar en él por razones técnicas. Este acuerdo se encuentra en vigor, fue firmado por México al mismo tiempo que la Convención de Chicago en 1944, y publicado en el Diario Oficial de la Federación del 12 de septiembre de 1946.

En el segundo acuerdo suplementario se prevé, entre otras cosas, al transporte de tráfico entre el Estado de matrícula de la aeronave y de cualquier otro Estado signatario, este acuerdo aún no ha entrado en vigor.

En la actualidad el Convenio de Chicago de 1944 cuenta con diecisiete anexos. Estos contienen disposiciones de carácter técnico, cuyo objetivo es lograr la uniformidad de las operaciones aeronáuticas en todos los aeropuertos y, en consecuencia, la mayor seguridad del transporte aéreo internacional. Estos anexos son los siguientes.

1. Licencia a personal. Trata del otorgamiento de licencias a las tripulaciones de vuelo, personal de control de tránsito aéreo y de mantenimiento de aeronaves.

2. Reglamento del aire. Versa sobre las normas que se refieren a las realizaciones del vuelo visual y del vuelo por instrumentos.

3. Meteorología. Se refiere al suministro de servicio meteorológico para la navegación aérea internacional y notificación de observaciones meteorológicas de aeronaves.

4. Cartas aeronáuticas. Aborda las especificaciones relativas a las Cartas Aeronáuticas que se usan en la aviación internacional.

5. Unidades que se emplearán en las comunicaciones aeroterrestres. Indica los sistemas de medidas destinadas a las comunicaciones aeroterrestres.

6. Operación de aeronaves: Parte I. Transportes aéreo comercial internacional.

Parte II. Aviación general internacional. Trata de especificaciones destinadas a lograr que, en todo el mundo, las operaciones de igual índole se realicen con un grado de seguridad que exceda al mínimo prescrito.

7. Marcas de nacionalidad y de matrícula e identificación de las aeronaves. Menciona los requisitos relativos a la matrícula e identificación de las aeronaves.

8. Aeronavegabilidad. Expresa temas sobre la certificación e inspección de aeronaves de conformidad con procedimientos uniformes.

9. Facilitación. Reglamenta la necesidad de dar facilidades al --- transporte aéreo internacional, suprime los obstáculos que se oponen al libre paso de las aeronaves, sus pasajeros, sus tripulaciones, equipaje, carga y correo, a través de las fronteras internacionales. (este anexo fue - adoptado por decreto presidencial publicado en el Diario Oficial de la fe deración del 8 de noviembre de 1950.

10. Telecomunicaciones Aeronáuticas. Se refiere a la unificación del

equipo y sistemas de comunicación (Vol. 1), y de los procedimientos de comunicación.

11. Servicios de Tránsito aéreo. Manifiesta lo relativo al establecimiento y mantenimiento de servicio de control de tránsito aéreo, de información de vuelo y de alerta.

12. Búsqueda y salvamento. Reglamenta la organización y funcionamiento de las instalaciones y servicios necesarios para búsqueda y salvamento.

13. Encuestas de accidentes de aviación. Procura uniformidad en cuanto a la notificación, de investigación e informes de accidentes de aviación.

14. Aeródromo. Trata de las especificaciones para el proyecto y equipo de aeródromos.

15. Servicios de información aeronáutica. Manifiesta los métodos de recopilación y difusión de información aeronáutica necesaria para las operaciones de vuelo.

16. Ruido de las aeronaves. Menciona las especificaciones para la certificación relativa al ruido de las aeronaves, control de ruido y las unidades de intensidad a los efectos de ordenación urbana.

17. Seguridad. Aborda las especificaciones para la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Protocolos del Convenio de Chicago de 1944

El Convenio de Chicago prevé que será a través de protocolos como se realizarán las modificaciones al mismo. Algunos de estos protocolos son - los siguientes:

Protocolos firmados en Montreal, Canadá, en el año de 1947

El primero de los dos protocolos contiene enmiendas de redacción para ciertos artículos. El segundo adiciona al artículo 93 en lo referente a - la expulsión de los Estados, como miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional. Ambos protocolos se publicaron en el Diario Oficial de la Federación del día 27 de octubre de 1949.

Protocolos firmados en Montreal, Canadá, en el año de 1954.

El primero introduce las siguientes modificaciones en el artículo 48, párrafo A, sustituye la expresión "cada año" por la frase "por lo menos -- una vez cada tres años". En el artículo 49, párrafo E, sustituye la afirmación "un presupuesto anual" por la siguiente "presupuestos anuales". En el artículo 61 sustituye las expresiones "un presupuesto" por el "período de un año". "la de aprobará el presupuesto" por presupuestos por períodos anuales; y aprobará los presupuestos, respectivamente. En el segundo protocolo, al final del artículo 45, se sustituye el punto final por una coma y se añade los siguientes: " y no siendo con carácter provisional por decisión de la asamblea". Para tomar tal asamblea, el número de votos así determinado no podrá ser inferido a las tres quintas partes del total de los Estados contratantes.

Estos protocolos fueron publicados en el Diario Oficial de la Federación del 12 de diciembre de 1955.

Protocolos relativos al texto auténtico trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil internacional (Chicago 1944), adoptado en Buenos Aires, Argentina, en el año de 1968. Otorga igual autenticidad a los textos de este Convenio, redactados en los idiomas español, francés e inglés. Este protocolo fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 7 de febrero de 1974. El 30 de septiembre de 1977 se firmó en Montreal, Canadá, un protocolo relativo al texto auténtico cuatrilingüe del Convenio de Chicago de 1944 el cual da autenticidad al texto ruso. La aprobación por la Cámara - de Senadores de dicho protocolo se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 30 de enero de 1979 y el decreto de promulgación correspondiente se publicó el 4 de mayo de 1979. La entrada en vigor de este protocolo se sujetó al depósito de 12 instrumentos de ratificación.

Protocolo relativo a la enmienda del artículo 56 de la Convención en Chicago de 1944. Fue firmado en Austria, Viena, el 7 de julio de 1971. - Por medio de este protocolo se modifica el número de miembros de uno de - los cinco órganos representativos de la OACI. La Comisión de Aeronavegación de dicho protocolo sustituye la expresión "doce miembros", por la de "quinze miembros".

Este protocolo se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 6 de octubre de 1972.

Protocolo relativo a la enmienda del artículo 50, párrafo A. Determina el número de Estados miembros que formarán parte del Consejo de la OACI, la Convención de Chicago fija en 21 el número de Estados miembros del Con-

sejo de la OACI, los protocolos posteriores los aumentaron a 27 y 30 respectivamente. En la actualidad son 33 los miembros del Consejo de la OACI. Se hicieron las publicaciones de los protocolos correspondientes en el Diario Oficial de la Federación de los días 18 de junio de 1962, 7 de febrero de 1974 y 25 de mayo de 1976, respectivamente. El último de los cuales entró en vigor el 15 de febrero de 1980.

Debido a que la Convención de Chicago se efectuó en una época de mayor adelanto técnico, de mejores condiciones políticas mundiales y con la experiencia de anteriores convenciones, pudo establecerse un organismo internacional denominado Organización de Aviación Civil Internacional (OACI - ICAO).

Sus metas son desarrollar los principios y la técnica de la navegación aérea internacional y fomentar el establecimiento y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional con el objeto de:

a) Velar por el progreso seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo.

b) Fomentar la técnica de la construcción y utilización de aeronaves para fines pacíficos.

c) Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea en la aviación civil internacional.

d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo por lo que respecta a transportes aéreos, seguros, regulares, eficaces y económicos.

e) Evitar el despilfarro económico producido por la competencia abusiva.

f) Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional.

g) Evitar preferencias entre Estados contratantes;

h) Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional.

i) Fomentar, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

B. Especiales:

Estas convenciones multilaterales especiales se llevan a cabo con el objeto de unificar las reglas aplicables a cuestiones específicas de la -- navegación aérea internacional. México ha suscrito gran parte de estas -- convenciones, referentes a las materias que a continuación se tratan:

a) Sobre aeronaves:

Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al auxilio y salvamento de las aeronaves, o por las aeronaves en el mar. Se abrió a la firma en Bruselas, Bélgica, el 22 de septiembre de 1938. Fue firmada por México el 27 de junio de 1939 y publicada en el Diario Oficial de la Federación del 22 de abril de 1952.

Esta convención impone a quien ejerza función de comandante a bordo de una aeronave la obligación de prestar auxilio a toda persona que se en encuentre en peligro en el mar. También impone a cargo del explotador de una aeronave la obligación de cubrir las indemnizaciones por concepto de los gastos justificados para el auxilio o por los daños sufridos en el -- curso de las operaciones de auxilio o salvamento de personas. También pa ra actualizar el valor del franco se establece que éste contendrá 65.5 -- milímetros de oro con ley de 900 milésimas de fino.

Convenio relativo al reconocimiento de derechos sobre aeronaves, fir mado en Ginebra, Suiza, el 19 de junio de 1948. Fue ratificado por Méxi- co con reserva el 5 de abril de 1950. La aprobación de este convenio por la Cámara de Senadores se publicó en el Diario Oficial de la Federación, - del 11 de febrero de 1950.

Este convenio determina los derechos y privilegios que deben sêr re-- conocidos internacionalmente sobre aeronaves. Derechos y privilegios de - los que pueden ser titulares los propietarios, los arrendatarios o tenedo- res de una aeronave, para hacer el pago de créditos vencidos. Como puede- existir concurso de acreedores este convenio establece créditos preferentes para quienes tengan derechos de créditos sobre los cuales tienen prioridad con respecto a otros tipos de créditos.

Convención sobre tránsito de aviones. Fue firmado en Buenos Aires, = Argentina, el 19 de junio de 1935 por países panamericanos, los cuales a-- cordaron comprometerse a no gravar con impuesto alguno al tránsito de avio- nes sobre su territorio, excluye las tarifas establecidas por servicios -

que prestan en los aeropuertos. También se acordó el compromiso de exigir de las empresas comerciales de aeronavegación, el uso de un solo documento que contenga la lista de pasajeros y el rol de tripulación, así como también aplicar las formalidades estrictamente necesarias para el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados para seguridad del Estado y la observancia de las prescripciones sanitarias, de aduanas, postales etc.

Estos principios fueron confirmados y ampliados por el acuerdo suplementario relativo al tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales de la Convención de Chicago de 1944. Esta convención sobre tránsito de aviones fue publicada en el Diario Oficial de la Federación del 11 de marzo de 1938.

b) Sobre la responsabilidad

Convención de Varsovia de 1929. Con el título de Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional fue firmado en Polonia, el 12 de octubre de 1929. Se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 22 de febrero de 1934. Trata de las siguientes cuestiones:

Establece la expedición, por parte del transportista, de los títulos de transporte, los cuales deben contener todos los datos que se exigen, y que son: el billete de pasaje, el talón de equipaje y la carta de transporte aéreo para el caso de transportación de mercancías; la responsabilidad del transportador es una cuestión importante tratada en esta convención, y es la referente a la que tiene su origen como consecuencia de una relación contractual, por la que se hace responsable al transportador por la muerte

heridas o cualquier lesión corporal sufridas por un viajero cuando el accidente sea originado a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque. En el transporte de personal la responsabilidad del transportador se limita a la cantidad de ciento veinticinco mil francos poincaré. Así también el transportador está obligado a pagar las cantidades máximas de 5,000 y 250 francos poincaré cuando se dañen o pierdan el equipaje confiado al viajero, o por kilogramo de carga o equipaje confiado al transportador, respectivamente. También se hace responsable el transportador por el daño causado debido al retardo en el transporte aéreo de viajeros, equipaje o mercancías. Se señala para todos los casos que la acción de responsabilidad prescribe en un plazo de dos años. Por último, se establece que para el caso de transportes combinados se aplicará esta convención sólo al transporte aéreo.

La Haya 1955. Es un protocolo de la Convención de Varsovia de 1929, firmada en La Haya, Países Bajos, el 28 de septiembre de 1955. México -- hizo el depósito de instrumentos de ratificación correspondientes el 24 de mayo de 1957. Se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 13 de agosto de 1957. Tiene como objeto simplificar las menciones que deben contener los documentos del transporte aéreo internacional, y aumentar el límite máximo de responsabilidad, para el caso de lesiones o muerte del pasajero de 125,000.00 francos poincaré.

Acuerdo de Montreal de 1966. Es un acuerdo entre compañías aéreas -- que tienen su punto de partida, escala o destino en Estados Unidos de Norte América. Por medio de este acuerdo se modifica el límite máximo de responsabilidad por lesiones o muerte del pasajero establecido por el protocolo-

de La Haya de 1955. Aumenta la cifra a 1"125,000.00 francos poincaré. Aeroméxico y Mexicana de Aviación figuraban entre las compañías firmantes de este acuerdo. En el año de 1975 se dictan cuatro protocolos del Acuerdo de Montreal de 1966, de los cuales los tres primeros sustituyen al --- franco poincaré por los derechos especiales de giro (DEGIS) equivalen al promedio de diez monedas o menos estables. El cuarto protocolo no sólo - se limita a cambiar la unidad monetaria, sino que simplifica el contrato de carga y modifica el sistema de responsabilidad de cambio por el objeto. Estos protocolos no están vigentes aún en México.

Convenio de Guadalajara de 1961. Es complementario del Convenio de Varsovia de 1939. Fue firmado en Guadalajara, Jalisco, (México) el 18 de septiembre de 1961. El decreto de su promulgación se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 20 de junio de 1963, y entró en vigor al depositarse el quinto instrumento de ratificación el 1º de mayo de 1963.

Este convenio complementario tiene como objeto regular la relación - jurídica que se establece entre el pasajero o usuario de un transporte aéreo internacional y el transportador de hecho, es decir, el transportador que realiza todo o en parte el transporte convenido con una empresa diferente. Considera las acciones u omisiones del personal del transportista contractual. También, en caso de responsabilidad por daños, otorga al - demandante el derecho de accionar contra el transportista de hecho contra el transportista contractual o contra ambos.

c) Sobre los delitos

Convenio de Tokio, Japón, de 1963. Regula infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de la aeronave. El depósito de los instrumentos de ratificación se realizó por México el 18 de marzo de 1969. El decreto de promulgación correspondiente se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 24 de octubre de 1970.

Este convenio es aplicable a las infracciones penales; y los actos -- que sean o no infracciones, pero que puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes de la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo.

Para los fines de este convenio se considera que cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido o está a punto de cometer a bordo una infracción o acto que pueda poner o ponga en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo, o que ponga en peligro el buen orden y la disciplina a bordo, está facultado para adoptar las medidas coercitivas necesarias para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes a bordo, y mantener el buen orden y disciplina y para permitirle entregar a esa persona a las autoridades competentes, o para desembarcarla. Para los efectos del ejercicio de las facultades del comandante de la aeronave, se considera que -- una aeronave se encuentra en vuelo desde que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera -- de dichas puertas para el desembarque. Así también, se señala como obligación de todo Estado contratante permita el desembarque de cualquier persona o acepte la entrega de cualquier persona que incurra en los supuestos -- señalados anteriormente.

Convenio de La Haya, 1970, para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, lo que comúnmente se conoce como piratería aérea. A este efecto, señala que los Estados contratantes se obligan a establecer penas severas a toda persona que a bordo de una aeronave en vuelo ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma o intente cometer cualquiera de tales actos.

Para los efectos de este convenio se considera que una aeronave se encuentre en vuelo en los mismos términos de convenio señalado anteriormente.

Establece que es obligatorio para los Estados contratantes, cuando se ha realizado el apoderamiento ilícito de una aeronave o sea inminente su realización el apoderamiento ilícito, tomar todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave que se encuentre en el territorio de un Estado contratante facilite a los pasajeros y a la tripulación la continuación del viaje lo antes posible y devuelva sin demora la aeronave y sin carga a sus legítimos poseedores.

Convenio Montreal de 1971. Fué firmado por México en Montreal, Canadá, el 25 de enero de 1973 y ratificado por el Ejecutivo el 6 de junio de 1974. El decreto de promulgación correspondiente se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 17 de julio de 1975. Se le ha denominado -- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la -- aviación civil.

Establece que comete un delito contra la seguridad de la aviación civil toda persona que intencionalmente realice contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo, actos de violencia que constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave, coloque o haga colocar en una aeronave en servicio un artefacto capaz de destruir tal aeronave o de causarle un daño que la incapaciten para el vuelo, o que tales daños sean de tal naturaleza que constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo o mediante cualquier otro medio, tendiente a lograr los mismos resultados, destruya o dañe instalaciones de navegación o perturbe el funcionamiento de dichas -- instalaciones. Si tales acciones constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves. Asimismo al que comunique falsa información que ponga en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo; y a quien sea cómplice de la persona que realice estos actos o intente realizarlos.

Aplica el mismo concepto de "aeronave en vuelo" que las anteriores con venciones sobre delitos contra la aeronavegación.

Las comisiones regionales de aviación civil

Se han creado, entre otras, tres organismos regionales de aviación civil en Europa. Veinte Estados son miembros de la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC) creada en 1956; en 1969 se creó la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). A esta última pueden ingresar los Estados de América del Sur y de América Central, así como los del Caribe. Estos órganos estudian los problemas de la Aviación Civil Internacional, especialmente en materia de transporte aéreo desde el punto de vista de sus regiones respectivas.

El 14 de diciembre de 1973 se firmó en México, Distrito Federal, el Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). El decreto de promulgación de este estatuto se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 16 de julio de 1975. Se establece en el estatuto que los órganos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil son la Asamblea y el Comité Ejecutivo, y sus decisiones deben ser concordantes en la política de la OACI la CLAC. Al igual que las demás comisiones regionales trabaja en estrecha colaboración con la OACI. Incluso la OACI presenta servicios de secretaría a estas comisiones regionales. Este estatuto de la CLAC entró en vigor el 21 de octubre de 1975, cuando se aprobó por el doceavo Estado.

CONVENIOS BILATERALES

A. Introducción. La Convención de Chicago de 1944 contiene dos acuerdos suplementarios. El acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales estipula que las aeronaves de todo Estado signatario pueden volar sobre el territorio de cualquier otro Estado signatario o aterrizar en él por razones técnicas. El segundo prevé además, entre otras cosas, el transporte de tráfico entre el Estado de matrícula de la aeronave y de cualquier otro Estado signatario. A través del segundo multilateral se regulan los derechos aéreos comerciales. No pudo llegarse a un acuerdo aceptable para la mayoría y, en consecuencia tampoco a la concesión recíproca bien determinada de derechos de tránsito y tráfico aéreos por negociaciones bilaterales entre los países signatarios.

Los convenios bilaterales internacionales actuales tienen como antecedente y modelo el convenio celebrado entre E.E.U.U. y la Gran Bretaña en

Bermudas el año de 1946.

B. Contenido

A través de los convenios bilaterales los Estados se conceden recíprocamente los derechos aéreos comerciales, llamados libertades del aire y que son:

Primera Libertad: Consiste en el derecho de volar sobre el territorio de un Estado contratante sin aterrizar. Es conocida también como derecho de paso inofensivo o sobrevuelo.

Segunda Libertad: Es el derecho de aterrizar para fines no comerciales como puede ser el reprovisamiento de combustible u otras medidas técnicas o de seguridad de las aeronaves. Se le conoce como derecho de escala técnica.

Tercera Libertad: Se refiere al derecho de tomar pasajeros, carga y correspondencia proveniente de los Estados de matrícula de la aeronave.

Cuarta Libertad: Este derecho permite tomar pasajeros, carga y correspondencia en un país distinto del de la matrícula de la aeronave y transportarlos en el país en que la aeronave se encuentra matriculada.

Quinta Libertad: El ejercicio de esta libertad supo la relación que se establece básicamente entre tres Estados, y consiste en transportar pasajeros, carga y correspondencia de un Estado a otro, sin que en ninguno de ellos se encuentre matriculada la aeronave que realiza el servicio.

Respecto a las cinco libertades del aire mencionadas, Frédéric Simir --

nos dice: "las dos primeras libertades del aire son una concesión automática para los Estados firmantes de la Convención de Chicago. La tercera y cuarta libertad son concedidas por mutuo acuerdo entre dos países. La quinta libertad, en la que intervienen por lo menos tres Estados, es a fin de cuentas la verdadera libertad comercial en el transporte aéreo, y en la actualidad sólo las grandes compañías aéreas internacionales gozan de los beneficios que otorga esta quinta libertad del aire.

Con el propósito de evitar discrepancias en cuanto a la interpretación de los diferentes conceptos utilizados en el contenido de los convenios bilaterales se acuerdan, definiciones tales como "convenio, autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, líneas aéreas designadas, capacidad de una aeronave, capacidad ofrecida".

Otras de las cuestiones tratadas en los convenios bilaterales son los aspectos relativos a la forma en que cada Estado concede al otro los derechos que sean necesarios para hacer posible la prestación de los servicios aéreos; la forma en que se deben convalidar recíprocamente las licencias del personal técnico aeronáutico y los certificados de aeronavegabilidad; la forma en que se aplicarán las tarifas por uso de aeropuertos públicos; exenciones y gravámenes fiscales; y, entre otros, la forma en que se resuelvan las posibles controversias surgidas con motivo del convenio.

Uno de los puntos más importantes de estos convenios bilaterales es el que se refiere a los llamados cuadros de rutas, los cuales consisten en los puntos que una línea aérea designada proyecta unir dentro del otro Estado contratante. Cada Estado contratante proyecta respectivo cuadro de

rutas. Dentro del mismo convenio es aprobado por el Estado afectado. Por lo general, la vigencia de los convenios bilaterales en materia aérea, es de corta duración, por lo que se hace necesario acordar una forma de renovación de dichos convenios: convenio con vigencia indefinida, cuya duración persiste hasta que alguno de los Estados contratantes notifique al otro la decisión de darlo por terminado; prórroga tácita del período de vigencia (que por lo general es de tres años), hasta que se denuncie la terminación por alguno de los Estados contratantes; prórroga mediante el canje de notas recíprocas, por lo general también por un período de tres años. En las anteriores formas se hace la renovación de los acuerdos sin introducir modificaciones a los mismos, no así cuando se hace la renovación propiamente a través de la que se pueden introducir modificaciones a los mismos.

Además de los convenios bilaterales existe otra forma en que se pueden otorgar las libertades del aire, mediante concesiones, autorizaciones o permisos que se otorgan por parte de las autoridades administrativas en materia aérea de los Estados.

México ha celebrado convenios bilaterales en materia aérea con gran parte de países. Entre éstos se encuentran los siguientes: Francia, Estados Unidos de Norte América, Canadá, Bélgica, Dinamarca, Noruega, Suecia, Suiza, Filipinas, Italia, Costa Rica, Alemania, Argentina, Perú, Cuba, Japón, Venezuela, Panamá, Colombia, Unión Sovietica, España. Todos los convenios celebrados con los países antes mencionados se encuentran en vigor.

2. TRATADOS DE NAVEGACION MARITIMA

Orígenes y evolución del derecho aéreo en la antigüedad

a) El Código de Manú. Leyes tan antiguas como el Código de Manú (siglo II antes de Cristo) se ocupan ya de la especialidad de algunos problemas relacionados con el mar. En dicho Código se establece un tratamiento especial para las ventas de mercancías procedentes de ultramar. Estas operaciones no se nulificaban ni aún cuando el vendedor no fuese dueño de la cosa vendida.

b) Las leyes Rodias. Aparentemente los antiguos fenicios no tuvieron leyes marítimas escritas. El primer pueblo de la antigüedad que produjo leyes marítimas fue el pueblo rodio.

Rodas era conocida tanto por el afamado coloso (que cerraba la entrada de Rodas) como por el prestigio de sus leyes marítimas. Si el coloso fue considerado una de las maravillas del mundo antiguo, el prestigio de las leyes marítimas de Rodas se impuso en toda la ciencia del Mediterráneo y algunas de sus disposiciones, recogidas por el Derecho Romano, se transmitieron a los pueblos modernos y aún perduran.

Las Leyes Rodias regulaban diversas instituciones, ciertas especies de préstamo marítimo, delitos cometidos entre marineros, delitos relativos al cargamento y al buque, disposiciones sobre política naval, formas del pago correspondiente al flete, casos de transbordo de la mercancía de un barco a otro, hurtos en caso de naufragio, etcétera. Quizá lo más notable del contenido de este cuerpo de leyes sea la primera reglamentación de una

especie de sociedad que es el más legítimo antecedente del contrato de comenda, que a su vez es el antecedente de nuestra sociedad comercial, y los principios sobre las averías gruesas, recogidos en el Digesto Romano y presentes aún en las leyes modernas, incluso en nuestra ley de Navegación y Comercio Marítimo.

c) Las Leyes Atenienses. Los atenienses utilizaron fundamentalmente las leyes rodias. En su literatura encontramos referencia sobre leyes marítimas relativas a los armadores, al flete, a la actividad naval de los banqueros, a la piratería.

"Con imitar a los rodias, dice Bulay-Paty, con adoptar en su legislación náutica, la mayor parte de Grecia se aplicó al comercio y a la navegación, los piratas eran destruidos; el trabajo, la esperanza y la confianza se fincaba sobre bases inmutables, y una marinería brillante llevaba a Grecia las riquezas y las artes del Egipto y del Asia. El esplendor de Grecia se debió en gran parte, sin duda, a su tráfico marítimo, regulado por las antiguas leyes rodias".

Ya en el Edicto Perpetuo se contenían leyes sobre los pasajeros, sobre la acción de "recepto" que se daba contra el capitán o el naviero para reclamar las cosas que se le habían dado en guarda (acción que llega a nuestros días y se extiende a los hoteleros y a todos los que reciben huéspedes); sobre incendios, naufragios, robos navales, etcétera.

En el Código teodosiano y justiniano contienen amplias disposiciones sobre tráfico marítimo, marina de guerra, política, usura, naufragio, etc.

En el Código Justiniano destaca la excercitoria actione, que es el trasplante, al derecho del mar, de la institutoria actione. Aquellos a quienes el comerciante encomendaba el cuidado de algún negocio, en Roma eran llamados instructores y la persona que había tratado con ellos podía dirigir su acción en contra de los mismos, sea contra el principal.

El Código de Justiniano extiende esta acción al tráfico por mar. Quienes habían tratado con el capitán podían ejercitar su acción contra el propietario del navío.

En el Digesto se contiene la ley rodia de la echazón. El principio fundamental de la avería aparece así:

Esta ley perdura en las modernas instituciones sobre averías. También hay en el Digesto normas sobre el préstamo a la gruesa, batería, acción ejecutoria, naufragio, etcétera.

1. Libro Digesto. En las Basílicas (Leyes del emperador Basilio y de su hijo Leone) encontramos amplias disposiciones relativas al derecho del mar y tomadas de los textos anteriores. Estas leyes rigieron en el imperio bizantino hasta la toma de Constantinopla por Mahoma II en 1453.

2. El Medievo. Con la caída del Imperio Romano de Occidente y el establecimiento de las tribus bárbaras en la cuenca del Mediterráneo, el Corpus Juris Romano pierde su vigencia y es sustituido por un derecho local, consuetudinario.

El tráfico por mar se intensificó convirtiéndose en fuente de gran-

deza de las ciudades italianas. Las Cruzadas abrieron el tráfico hacia el Oriente, y ante la necesidad de dirimir las cuestiones que se suscitaban entre los comerciantes marítimos, fueron apareciendo magistrados a los que se dio el nombre romano de consules.

a) Los "assises" de Jerusalén. Uno de los primeros monumentos de este derecho consuetudinario marítimo, fueron los llamados assises de Jerusalén, que compilaron los usos marítimos y cuya aplicación estuvo a cargo de los Cónsules.

b) Las tablas de Amalfi una pequeña República italiana que dominó el comercio en Oriente por algún tiempo, a partir del siglo X. En esta ciudad se estableció un famoso tribunal marítimo y en 1135, se comprobaron sus sentencias en una colección que se denominó Tabla Amalfitana, cuyo contenido fue aplicado en toda la cuenca de Mediterráneo.

c) Los Roles de Olerón. En Olerón, isla francesa de la Costa Atlántica, cerca a Burdeos apareció en el siglo XIII, una compilación de sentencias que contienen, en cuarenta y seis artículos, una amplia compilación de las costumbres marítimas que se observaban en los puertos franceses de la Costa del Atlántico.

Los Roles de Olerón tuvieron un prestigio semejante al que en la antigüedad alcanzaron las leyes Rodias. Fueron aceptadas en España, en Inglaterra y en los puertos del Mar del Norte y del Báltico.

d) Las Leyes de Wisby. Las Leyes marítimas de la ciudad sueca de

Wisby contienen una transcripción de los Roles de Olerón, con extractos de las leyes de Amsterdam y Wibeck. Se aplicaron en el Mediterráneo del Norte de Europa. Es notable la regulación que estas leyes hacen del trabajo en el mar.

e) El Código Hanseático. En el siglo XII, las ciudades teutónicas de Lubch, Brunswich, Danzing y Colonia formaron la famosa Liga Hanseática, con el principal objeto de promover y proteger su comercio marítimo. La Liga fundó bancos en Londres, Berghen (Noruega). Novgarad en Rusia y en la famosa ciudad de Brujos, en Flandes, aplicó la Liga las leyes de Wisby y ya en el siglo XVII promulgó el Código Hanseático que cumplió las costumbres marítimas. Incluyó las contenidas en los Roles de Olerón y las Leyes de Wisby.

f) El libro Negro del Altamirantazgo. Es la más notable compilación de las leyes marítimas inglesas. Data de fines del siglo XIV (1375) y tiene una notoria influencia de los Roles de Olerón.

g) El Guidon de la Mer (Gallardete del Mar). Apareció en Ruan, en el siglo XVII. Es también, como el consulado una colección de los principios de derecho marítimo aceptados por la costumbre. Contiene además la primera regulación sobre seguro marítimo. Fue la base de la ordenanza francesa de Luis XIV promulgada en 1681.

h) La legislación española. Entre las leyes marítimas españolas se constituyen entre nosotros el antiguo derecho marítimo positivo (por la vigencia que tuvieron en la época colonial) debemos señalar, en primer lugar, las partidas del rey Alfonso el Sabio (1266). Las Ordenanzas de

Sevilla, que datan del siglo XIV, y las Ordenanzas y Estatutos de la Casa de contratación de Sevilla de 1566.

3. Epoca Moderna. En la época moderna cabe citar la famosa Ordenanza sobre la marina de Luis XIV, que sirvió de antecedente el Código de Napoleón, el que a su vez influye en nuestro Código de Comercio de 1890.

Las Ordenanzas de Bilbao rigieron entre nosotros aún después de la -- Independencia, asimismo la famosa Ordenanza Inglesa de Cromwell, que tan to influyó en el desarrollo de la marina de Inglaterra. (47)

TRATADOS BILATERALES QUE CELEBRA MEXICO CON OTROS PAISES

Existen infinidad de tratados celebrados con México, por lo cual en este punto trataremos de mencionar los más importantes.

Tratado de Gran Bretaña de amistad, comercio y navegación firmado en Londres el 26 de diciembre de 1826. Firmado por el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, el señor Sebastián Camacho, su primer secretario del Estado y por Gran Bretaña el honorable William Huskijson miembro del consejo privado de su dicha majestad.

El objeto de este tratado es la navegación, la respectiva libertad, franquicia y seguridad para los ciudadanos de cada país. Esto les permite ir con los buques y cargamentos a todas las plazas, puertos y ríos. Del mismo modo los buques de guerra tienen esa libertad y están vigentes 17 -- artículos que deberán acatarse.

(47). Raúl Cervantes Ahumada, Derecho Marítimo, Editorial Herrero, S. A., México, 1981, p. p. 87 - 89.

Se menciona que serán considerados como buques británicos en la Gran Bretaña los que hayan sido apresados al enemigo por buques de guerra de su Majestad Británica o por sus súbditos, provistos de patentes de Corso de los lotes comisionados del Altamirantazgo, y condenados conforme a las reglas establecidas por la infracción de las leyes sancionados para impedir el comercio de esclavos y que se encuentren registrados y navegando según las leyes de la Gran Bretaña. Asimismo, todos los buques construidos en el territorio de México o apresados al enemigo por los buques mexicanos y condenados en los mismos términos, y cuyo capitán y tres cuartas partes de la tripulación sean ciudadanos mexicanos, excepto en los casos en que las leyes provean otra cosa por circunstancias extremas, serán considerados como buques mexicanos. Se estipula que todo buque estará habilitado para traficar si cumple los requisitos siguientes: un pasaporte o carta de seguridad (registro) firmado por la persona debidamente autorizada para expedirla conforme a las leyes de los respectivos países. Debe certificar el nombre, ocupación y residencia del propietario o propietarios, y junto con el nombre, cargamento y demás circunstancias del buque.

Los ciudadanos de los países contratantes gozarán de la protección en su persona como en sus propiedades y tendrán libertad para el acceso a los tribunales de justicia.

Tratados de Países Bajos. Tratado de amistad, navegación y comercio. Fue firmado en Londres el 15 de junio de 1827. En el mismo lugar y fecha se firmó un artículo adicional.

Aprobado por el Congreso General el canje de los instrumentos de rati-

ficación se efectuó el 20 de abril de 1828. Promulgado por decreto del 16 de junio de 1829.

Firmado por el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos al excelentísimo señor príncipe de Orange y de Nassa, gran duque de Luxemburgo y al señor Antonio Ricardo Falck, comendador de la Real Orden del León (Bélgica).

Su objetivo principal es una perpetua amistad entre los Estados Unidos Mexicanos y sus ciudadanos y por otra parte tienen los mismo derechos y obligaciones los súbditos de los Países Bajos.

Tratado de Hannover

Tratado de amistad, comercio y navegación. Firmado en Londres el 20 de junio de 1827. Aprobado por el Congreso General ratificado por decreto del 29 de octubre de 1829.

El Presidente de los Estados Unidos de México y S.M.B., el rey de Hannover, lo firmaron deseando igualmente extender el Reino de Hannover las estipulaciones del tratado de amistad, comercio y navegación concluido el 26 de diciembre de 1826 entre la Gran Bretaña y los Estados Unidos de México, respecto a sus estipulaciones, los ministros de Estados de los altos, partes contratantes que actualmente se hallan en Londres se adherieron al tratado. Por parte de los Estados Unidos de México, firmó el primer secretario de Estado don Sebastián Camacho. Por parte de S.M.B. en calidad de rey de Hannover, el conde Ernesto Federico; Herberto de Maister, ministro de Estado del Gabinete de S.M. mariscal heredero del reino, consi

ller y Gran Cruz de la Orden de San Alejandro Neus Ley y de Santa Ana de Rusia de la de San Esteban de Australia.

Su objeto principal es crear entre los ciudadanos de ambos países una perpetua amistad, libertad, franquicia y seguridad. Es decir tendrán los mismos derechos y obligaciones.

Tratado de Dinamarca

Tratado de amistad, comercio y navegación. Firmado en Londres el 19 de julio de 1827. En el mismo lugar se firmó un artículo adicional.

Aprobado por el Congreso General. El canje de los instrumentos de ratificación se efectuó el 21 de febrero de 1829. Promulgado por Decreto -- del 29 de octubre de 1829, fue firmado por el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, el excelentísimo señor Sebastián Camacho y por S.M.B. el rey de Dinamarca de los Vándalos y los Godos duque de Slevic Holstein, -- Stornarn de los Dithmarses, Lavenbourg, y de Oldenburg al señor Carlos Emilio, conde de Moltke Gran Cruz de Plata de la misma orden, consejero íntimo de conferencias y enviado extraordinario de S.M.B.

El objeto de este tratado es crear una perpetua amistad entre los ciudadanos de ambos países contratantes quienes gozarán de la misma libertad, derechos y obligaciones.

Tratado de Prusia

Firmado en Londres, el día 18 de febrero de 1831. El 16 de mayo de 1832 se firmaron en Londres 3 artículos adicionales. El canje de los ins-

trumentos de ratificación se efectuó el 16 de diciembre de 1834. Promulgado por Decreto el 16 de abril de 1836.

Firmado por el vicepresidente de los Estados Unidos de México, señor don Manuel Eduardo de Gorostiza, su ministro plenipotenciario cerca de S.-M.B. y S.M. el rey de Prusia, caballero del Aguila Roja de tercera clase, los cuales después de haberse comunicado mutuamente sus plenos poderes con vinieron dar vigencia a 16 artículos en los cuales manifiesta que entre ambos países contratantes se establece una amistad perpetua, libertad recíproca de comercio, libertad y seguridad para trasladarse con sus buques y sus cargamentos a todos los lugares, puertos y ríos, igualmente los buques de guerra de ambas naciones tendrán por una parte y otra libertad para arribar.

Tratado de Chile

Tratado de amistad, comercio y navegación, firmado en la ciudad de México el 7 de marzo de 1831.

En el mismo lugar y fecha se firmó un artículo adicional. Aprobado por el Congreso General. El tratado se aprobó con la modificación expresada al final del texto.

Ratificado por los Estados Unidos de México el 16 de agosto de 1831.

Ratificado por Chile el 30 de agosto de 1832. Promulgado por Decreto del 12 de junio de 1833. Firmado por Estados Unidos de México através del excelentísimo don Miguel Ramos Arizpe, y del excelentísimo vicepresidente

de la República de Chile, don Joaquín Campino. El objetivo de este tratado es de amistad entre ambas naciones. Los ciudadanos de ambos países tendrán los mismos derechos y obligaciones. Las partes contratantes declaran que los mexicanos y chilenos, respectivamente, desde su entrada al territorio de un país y otro, gozarán de las consideraciones, derechos y garantías que por las leyes de ambos países gozarán ellos respectivamente. Los individuos que han obtenido carta de naturalización y acreditan que en el país a que pertenecen están en posesión y goce de la condición de naturalizados, nativos o ciudadanos, podrán solicitar y obtener carta de ciudadanía si se someten a las condiciones exigidas para ello.

Los ciudadanos de los países contratantes gozarán respectivamente la libertad completa para manejar por sí solos sus propios negocios. Los naturales de ambas Repúblicas que naveguen en buques tanto comerciales como de guerra se prestarán ayuda mutua en alta mar.

Los tratados internacionales que nuestro país suscribió con diferentes países sobre nacionalidad, su objetivo fundamental de estas convenciones fue evitar la doble nacionalidad.

El nacimiento del individuo es el punto de arranque para considerarlo como nacional de un Estado. Esta es la única manera de darle cumplimiento a la regla de que todo individuo debe poseer una nacionalidad desde su nacimiento.

CAPITULO V

LA NACIONALIDAD DE LAS COSAS EN EL DERECHO VIGENTE MEXICANO

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. 2. Ley de -- Vías Generales de Comunicación. 3. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. 4. Código Fiscal de la Federación. 5. Código Penal del Distrito Federal. 6. Legislación Turística. 7. Ley de Navegación y Comercio Marítimo. 8. Ley Relativa a la Bandera y al Himno Nacional. 9. Reglamento sobre Matrícula de Aeronave. 10. Ley Aduanera.

1. CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

A Ley de Nacionalización de Bienes, reglamentaria de la fracción - II del artículo 27 Constitucional. Publicada en el Diario Oficial de la - Federación del 31 de diciembre de 1940.

Normas Constitucionales

La Constitución de cada Estado, como norma suprema a nivel interno es estructura la forma jurídico-política de su organización. Declara en primer término la soberanía que cada Estado detenta en relación con sus elementos, que para muchos autores son: población, territorio y gobierno o infraestructura estatal.

La Constitución señala en el artículo que se cita:

1. Los templos son bienes de propiedad de la nación, representada por el gobierno federal.

I. Los templos que están destinados al culto público y los que a partir del 1º de mayo de 1917, lo hayan estado alguna vez, así como los que en lo sucesivo se erijan con este objeto.

II. Los obispos, casas curales y seminarios; los asilos o colegios de asociaciones, corporaciones o instituciones religiosas; los conventos y cualquier otro edificio que hubiera sido construido o destinado a la administración, propagación o enseñanza de un culto religioso; y

III. Los bienes raíces y capitales impuestos sobre ellos que estén poseídos o administrados por asociaciones, corporaciones o instituciones religiosas, sea directa o a través de interpósitas personas.

Artículo 2º. Son templos:

I. Los edificios abiertos al culto público con autorización de la Secretaría de Gobernación. En ningún caso se concederá esta autorización sin que previamente se perfeccione la titulación de la propiedad en favor del gobierno federal; y

II. Cualquier local en que se realicen, habitualmente y con conocimiento del propietario, actos de culto público.

Artículo 3º. Se entenderá que un bien ha sido destinado a la administración, propaganda o enseñanza de un culto religioso, cuando, con conocimiento del propietario:

I. Se lleven a cabo habitualmente actos que impliquen propaganda pública de un credo religiosos, o

II. Se establezcan oficinas o despachos de personas que disfruten de autoridad entre los fieles de una religión o secta, que desempeñen funciones relativas a éstas; o

III. Se instale una escuela o centro de enseñanza, cualquiera que sea su denominación, con tendencias u orientaciones religiosas; o

IV. Se afecten a propósitos y objetos religiosos, los frutos o productos del bien de que se trate, o

V. En general, cuando no concorra ninguno de los hechos enumerados en las fracciones anteriores, pueda inferirse ese destino por datos que directamente lo acrediten o por circunstancias que fundadamente hagan presumirlo.

Artículo 4°. En los casos a que se refiere el artículo precedente, procederá la nacionalización aún cuando con ellas resultaren afectados personas morales o instituciones de cualquier índole.

No obstante, se exceptúan los establecimientos educativos que hayan obtenido, previamente la autorización expresa del Poder Público, así como las instituciones de beneficencia privada sometidas a la vigilancia del Estado.

Artículo 5°. Se presumirá, sin que haya lugar a prueba en contrario, que el dueño de un inmueble tuvo conocimiento del destino a que se refieren los artículos anteriores por el sólo hecho de que durante más de un año el inmueble esté ocupado en alguna de las formas a que indican

los mismos artículos aludidos. El dueño podrá, antes de la expiración del plazo que fija el artículo precedente, poner los hechos en conocimiento del Ministerio Público Federal. En este caso, comprobada la veracidad de los informes, la Secretaría de Gobernación mandará desalojar, administrativamente, los predios o locales de que se trate, y dejará a salvo -- los derechos del propietario del inmueble para que los deduzca ante los tribunales competentes.

Artículo 6°. Son interpósitas personas de las asociaciones, corporaciones o instituciones religiosas:

I. Quienes con título simulado posean o administren inmuebles en nombre o para beneficio de ellas; y

II. Las personas morales que hayan sido constituidas para el objeto que señala la fracción anterior, aunque no lo exprese así su escritura social o acta constitutiva, y los que con posterioridad a su constitución reciban con tal fin.

Las instituciones de beneficencia privada reconocidas por el Estado que señala la fracción anterior aunque no lo exprese así su escritura social o acta constitutiva, y los que con posterioridad a su constitución, reciban bienes con tal fin.

Las instituciones de beneficencia privada reconocidas por el Estado que posean o administren bienes raíces a nombre o para beneficio de una asociación o corporación religiosa, conservarán su personalidad jurídica, sin perjuicio de la remoción de su patrón.

Artículo 7°. Para los efectos de esta ley, se refutan inmuebles las participaciones a cualquier título en sociedades o asociaciones, propietario o poseedores de bienes raíces.

Artículo 8 °. Se presume, sin que haya lugar a prueba en contrario, que una sociedad civil o mercantil que se ostente como dueña o poseedora de bienes raíces o de capitales impuestos sobre ellos, es interpósita - persona de una asociación, corporación o institución religiosa,

I. Cuando la mitad por lo menos del capital social, tratándose de sociedades de personas, corresponda a sacerdotes de una misión religiosa o secta o aun que no alcance esa proporción si dos o más socios tienen aquel carácter. Esta presunción rige, asimismo, para las sociedades en - comandita por acciones en lo que mira a los socios comandatarios.

II. Cuando la mayoría de los socios, o los que representen por lo menos la mitad del capital social, sean interpósitas personas de una asociación, corporación o institución religiosa; y

III. Cuando en una sociedad por acciones figure algún sacerdote en el consejo de administración o entre los comisarios, o cuando el gerente tenga aquella calidad.

Artículo 9°. Se presume, salvo prueba en contrario, que una persona jurídica es interpósita de una asociación, corporación o institución religiosa.

El artículo 27 constitucional señala textualmente:

"Artículo 27. La propiedad de la tierra y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ella a los particulares, constituyendo la propiedad privada."

"Las expropiaciones sólo podrán hacerse por causa de utilidad pública y mediante indemnización. "

"La nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como el de regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución -- equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el - desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de la vida de la población rural y urbana. En consecuencia, se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos y establecer - adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; para el fraccionamiento de los latifundios, para disponer, en los términos de la ley reglamentaria, la organización y explotación colectiva de los ejidos y comunidades; para el desarrollo de la pequeña propiedad agrícola en explotación."

"Corresponde a la nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; de todos los minerales o sustancias que en vetas, mantos, masas o -

yacimientos, constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides utilizados en la industria; los yacimientos de piedras preciosas, de sal de gema y las salinas formadas directamente por aguas marinas; los productos derivados de la descomposición de las rocas, cuando su explotación necesita trabajos subterráneos; los yacimientos minerales en órganos de materias susceptibles de ser utilizados como fertilizantes; los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos, y el espacio situado sobre el territorio nacional en la extensión y términos que fije el derecho internacional.

Son propiedad de la nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el derecho internacional; las aguas marinas interiores; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanentemente o intermitentemente con el mar; las de los lagos interiores de formación natural que estén ligados directamente a corrientes constantes; las de los ríos y sus afluentes directos o indirectos, desde el punto de cause en que se inicien las primeras aguas permanentes, intermitentes o torrenciales hasta su desembocadura en el mar, lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional; las de las corrientes constantes o intermitentes y sus afluentes directos o indirectos, cuando el cauce de aquéllas, en toda su extensión o en parte de ellas, sirva de límite al territorio nacional o a dos entidades federativas o cuando pase de una entidad federativa a otra o cruce la línea divisoria de la República: las de los lagos, lagunas o esteros cuyos vasos, zonas o riberas, estén cruzadas por

líneas divisorias de dos o más entidades o entre la República y un país vecino; o cuando el límite de las riberas sirva de lindero entre dos entidades federativas o a la República con un país vecino; las de los manantiales que broten en las playas, zonas marítimas, cauces, vasos o riberas de los lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional, y las que se extraigan de las minas y los cauces, lechos o riberas de los lagos y corrientes interiores en la extensión que fije la ley. Las aguas del subsuelo pueden ser libremente alumbradas mediante obras artificiales y apropiarse por el dueño del terreno, pero cuando lo exija el interés público o se afecten otros aprovechamientos, el Ejecutivo Federal podrá reglamentar su extracción y utilización y aún establecer zonas vedadas, al igual que para las demás aguas de propiedad nacional.

Corresponde también a la nación el aprovechamiento de los combustibles nucleares para la generación de energía nuclear y la regulación de sus aplicaciones en otros propósitos. El uso de la energía nuclear sólo podrá tener fines pacíficos.

La nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso. La zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial. En aquellos casos en que esa extensión produzca superposición con las zonas económicas exclusivas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se hará en la medida en que resulte necesario, mediante acuerdo con Estados. Con relación a las aeronaves, corresponde al elemento -

geofísico sobre el cual el Estado ejerce su soberanía. Nos referimos específicamente al espacio aéreo en el cual se desplazan las aeronaves.

Muchas teorías se han formulado para establecer un criterio para de limitar el espacio aéreo y, en consecuencia, el ámbito de ejercicio de la soberanía de cada Estado sobre su espacio aéreo. Dichas teorías tienen diferentes puntos de vista hacia el mismo problema jurídico. Unos utilizan criterios biológicos, otros se defienden con criterio geofísico, otros más aplican el de carácter técnico, y, los demás, proponen un criterio de carácter convencional.

Respecto a la forma en que debe ejercerse dicha soberanía se han --- sustentado distintas teorías, que van desde la libertad absoluta y exclusiva para cada Estado de utilizar su espacio aéreo, hasta las teorías, - están de acuerdo con la idea de un espacio aéreo libre. Estas ideas pasan por las teorías intermedias.

Las convenciones internacionales vigentes en materia aérea imponen - ciertas restricciones a la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, por lo que el principio de soberanía absoluta y exclusiva cede ante las teorías intermedias.

En la Constitución Mexicana de 1857 no encontramos antecedentes -- respecto a la soberanía de nuestro Estado sobre su espacio atmosférico, aunque de una manera general podemos interpretar que las fracciones XXII y XXX del artículo 72 comprenden dicha soberanía. Este precepto a la -- letra señala: Artículo 72.- El Congreso de la Unión tiene facultades: - XXII: para dictar leyes sobre vías generales de Comunicación y sobre pos

tas y correos. XXX.-Para expedir todas las leyes que sean necesarias y propias para hacer efectivas las facultades antecedentes y todas las otras concedidas por la Constitución a los Poderes de la Unión.

Es en la Constitución de 1917 donde encontramos normas expresas relativas a la navegación aérea. La fracción XXX del Apartado A del artículo 30 y las fracciones X y XVII del artículo 72, que fueron reformados por decreto del 10 de enero de 1934, preceptúan lo siguiente: "Artículo 30. La nacionalidad mexicana se adquiere por nacimiento o por naturalización. A) Son mexicanos por nacimiento: III. Los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves, sean de guerra o mercantes". Artículo 73. El Congreso tiene facultades: X. Para legislar en toda la República sobre minería, comercio, instituciones de crédito y energía eléctrica, para establecer el Banco de emisión único en los términos del artículo 28 de esta Constitución. La aplicación de las leyes del trabajo corresponderá a las autoridades de los Estados en sus respectivas jurisdicciones, excepto cuando se trate de asuntos relativos a la industria textil, ferrocarriles y demás empresas de transportes, amparadas por concesión federal. XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre postas y correos, para expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de aguas de jurisdicción federal".

Respecto a la soberanía del Estado mexicano sobre su espacio aéreo, no se expresa de manera directa en nuestra Constitución. En el año de 1960 se reforman los artículos 27, fracción I, 42 y 48 constitucionales por decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 20 de enero quedó de la siguiente forma:

"Artículo 27. Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental, zócalos submarinos, de islas, de todos los minerales o sustancias que en vetas, mantos, ma sas o yacimientos, constituyen depósitos cuya naturaleza sea distinta - de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides usados en la industria, los yacimientos de piedras preciosas, de las gemas y las salinas formadas directamente por las aguas marinas, los productos derivados de la descomposición de las rocas, cuando su explotación necesite trabajos subterráneos; los yacimientos minerales y órganos susceptibles de ser utilizados como fertilizante; los combustibles minerales sólidos, el petróleo y todos - los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos; el espacio situado sobre el territorio nacional en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional".

Este mismo artículo en su fracción I, primer párrafo, indica:

"I.-Sólo los mexicanos por nacimiento o por naturalización y las sociedades mexicanas tienen derecho para adquirir el dominio de las tierras, aguas y sus accesorios, o para obtener concesiones de explotación de minas o aguas. El Estado podrá conceder el mismo derecho a los extranjeros, siempre que convengan ante la Secretaría de Relaciones en -- considerarse como nacionales respecto de dichos bienes y en no invocar, por lo mismo, la protección de sus gobiernos por lo que se refiere a -- aquéllos; bajo la pena, en caso de faltar al convenio, de pedir en beneficio de la nación los bienes que han adquirido en virtud del mismo. En una faja de cien kilómetros a lo largo de las fronteras y de cincuenta

en las playas, por ningún motivo podrán los extranjeros adquirir el dominio directo sobre las tierras y aguas".

"Artículo 42.- El territorio nacional comprende:

VI. El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establece el propio Derecho Internacional".

"Artículo 48. Las islas, cayos y los arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional. Dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con la excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados".

Sin embargo, esto no significa que hasta esta fecha se reconoce la soberanía del Estado mexicano sobre su espacio aéreo, ya que en la ley sobre Aeronáutica Civil de 1930 se consideraba en forma expresa esta disposición, al igual que en los tratados internacionales firmados anteriormente a esta fecha en los que intervino México. En ellos se reconocía la soberanía completa y exclusiva de los Estados participantes sobre su espacio atmosférico.

Otra de las disposiciones constitucionales relativa a la materia aérea es la referente a la nacionalidad del personal aeronáutico, la cual se encuentra plasmada en el artículo 32 segundo párrafo y menciona:

"Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea y desempeñar cualquier cargo o comisión de ellas, se requiere ser mexicana por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practica y comandante de aeródromo, así como todas las funciones de agente aduanal en la República,

2. LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION (1940)

Esta ley publicada en el Diario Oficial de la Federación del 19 de febrero de 1940. Su antecedente inmediato fue la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1932. La diferencia entre esta última y la del año de 1940 radica en que nuestra ley vigente sólo fue reordenada en su capítulo y en su sintaxis. Sus modificaciones más notorias consistieron en la introducción de algunas disposiciones referentes a las aeronaves militares, la distinción entre aeródromo y aeropuerto, y se pone de relieve la responsabilidad solidaria que tiene el comandante de la aeronave y el propietario de la misma.

Este nuevo ordenamiento dio margen a una reorganización técnica de los servicios prestados por el Departamento de Aviación Civil. Asimismo, modifica a la estructura del sistema de concesiones, y desaparecen los llamados permisos experimentales, para dar lugar en forma exclusiva a las concesiones de explotación de los diferentes servicios. Quedaron mo

dificados de manera equitativa las cantidades por concepto de indemnización que deberfan cubrir las compañías aéreas en todo género de accidentes o pérdidas materiales con objeto de consolidar la estabilidad de las pequeñas empresas, además de que todos los aeropuertos se asimilaron al principio de servicio público para pilotos que demanden aterrizaje. Establece tarifas diferentes para cada tipo de aeronave.

En el año de 1950, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 23 de enero de ese año, se refiere el libro IV de la Ley de Vías Generales de Comunicación. En el libro IV se reglamentan -- las comunicaciones aeronáuticas. Dicha reforma fue motivada por la necesidad de contar con una legislación adecuada para que el transporte aéreo se desarrolle en condiciones de mayor seguridad y eficacia.

Los nueve capítulos originales de esta ley se aumentaron a diecisiete. Estos son:

I. Capítulo que señala el régimen jurídico y competencia a que deben someterse las aerolíneas;

II. De los principios legales del régimen de las aeronaves.

III. De las marcas de nacionalidad y matrícula;

IV. De los requisitos del personal técnico aeronáutico.

V. De los requisitos de aeronavegabilidad.

VI. De la situación jurídica del comandante de la aeronave.

VII y VIII. De las condiciones para operar y transitar por el es---

pacio aéreo.

IX. Del régimen jurídico de los aeródromos y su explotación:

X. Ratifica sobre el transporte aéreo nacional, la prestación de los servicios por nacionales o por personas morales estatales.

XI. Relativo al transporte aéreo internacional fija la forma de ejercitar la 3a., 4a. y 5a. libertades del aire.

XII. Referente a los servicios aéreos privados.

XIII. Fija los sistemas y límites de responsabilidad tanto contractual como extracontractual.

XIV. Sobre la investigación de accidentes, buques y salvamento;

XVI. Declarada la utilidad pública las fábricas de aeronaves; centros de investigación aeronáutica, escuelas de aviación y clubes de aeromodelismo.

XVII. Establece la creación del Registro Aeronáutico Mexicano, facultado para expedir licencias y certificados para el personal aeronáutico y de las aeronaves.

Estas reformas aprobadas por el congreso de la Unión en diciembre de 1949, fueron completadas con las siguientes reglamentaciones. De licencias al personal de aeronáutica; de aeródromo e instalaciones; control de tránsito aéreo, de concesiones y permisos; de Telecomunicaciones aeronáutica y ayudas a la navegabilidad y seguros de aviación; de búsqueda y

salvamento; de marcas de nacionalidad y matrícula; de inspección y sanciones; de los servicios aéreos privados; de los servicios meteorológicos - para la aviación; y reglamento del registro aeronáutico mexicano.

Con las reformas de 1950, uno de los capítulos que volvió a ser tratado con la amplitud requerida, como en la original ley sobre Aeronáutica Civil de 1930, fue el capítulo que trata de la responsabilidad, tanto contractual como extracontractual. Dentro de la responsabilidad surgida del contrato de transporte se regula la forma de indemnizar los daños causados a los pasajeros, la carga y el equipaje. La actualizada Ley de Vías Generales de Comunicación aplica un sistema mixto de responsabilidad para el caso de lesiones o muerte de las personas. Cuando no existe dolo ni culpa las indemnizaciones tienen un monto limitado. Cuando existe -- culpa se adicionan los montos de responsabilidad; y para el caso de dolo se aplica un sistema de responsabilidad ilimitada.

En cuanto a la nacionalidad de las cosas, la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 19 de febrero de 1940, reforma del Diario Oficial del 31 de febrero de 1981 señala en su parte conducente:

"Capítulo I.

Artículo 1. Son vías generales de comunicación:

I. Los mares territoriales, en la extensión y términos que establezcan las leyes y el Derecho Internacional.

II. Las corrientes flotantes y navegables y sus afluentes.

- a) Cuando desemboquen en el mar o en los lagos, lagunas y esteros.
- b) Cuando su cauce sirva de límite en todo o en parte de su extensión al territorio nacional o a dos o más entidades federativas.
- c) Cuando pasen de una entidad a otra.
- d) Cuando crucen la línea divisoria con otro país.

III. Los lagos, lagunas y esteros, flotantes o navegables, cuando se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar;

- a) Cuando estén ligados a corrientes constantes.
- b) Cuando su vaso sirva de límite en todo o en parte de su extensión, al territorio nacional o a dos o más entidades federativas.

Artículo 2º. Son partes integrantes de las vías generales de comunicación.

I. Los terrenos y aguas que sean necesarias para el derecho de vía y para el establecimiento de los servicios y obras a que se refiere la fracción anterior. La extensión de los terrenos y aguas y el volumen de éstas se fijarán por la Secretaría de Comunicación (Secretaría de Comunicaciones y Transportes).

El capítulo IV se refiere a Derechos de expropiación, uso de bienes nacionales y otras franquicias.

"Artículo 21. Las vías generales de comunicación son de utilidad -

pública; en consecuencia, la Secretaría de Comunicaciones, a solicitud de los interesados o por sí misma cuando se trate de vías construidas por el Gobierno Federal o en cooperación con las autoridades locales, declarará y fundará administrativamente, en nombre del Ejecutivo, la expropiación de los terrenos construcciones, aguas y materiales de propiedad particular que se requieran para la construcción, establecimiento, reparación o mejoramiento de dichas vías, sus servicios auxiliares y demás dependencias y accesorios. La expropiación correspondiente determinará el lugar y la extensión de los terrenos y aguas y el volumen de éstos, así como las construcciones y materiales que deban expropiarse, previo estudio de las necesidades de la vía.

II. Si para la construcción y establecimiento de la vía hubiera necesidad de ocupar terrenos, aguas u obras ya utilizadas por otra o destinados a diferentes usos de la misma, la Secretaría de Comunicaciones, al escuchar las peticiones de los interesados, examinará si la ocupación de estos bienes para la nueva vía causa a la anterior perjuicios de tal manera graves que sea inconveniente el establecimiento de la proyectada, y decidirá si se cambia la ruta de ésta o si es de llevarse a cabo la expropiación; en este caso, la nueva vía estará obligada a pagar a la antigua la indemnización a que haya lugar por la ocupación de terreno, aguas u obras, interrupción de tránsito o daño material que le causare; y

III. Si hay necesidad de ocupar terrenos, aguas o construcciones y se afecta a una obra de utilidad pública, el destino definitivo de las mismas lo determinará la Secretaría de Comunicaciones, de acuerdo con la

de Hacienda y Crédito Público, cuando se trate de bienes de propiedad federal, en el caso de que los bienes mencionados pertenezcan a los Estados, municipios o particulares, la Secretaría de Comunicaciones determinará su destino al escuchar a los interesados".

"Artículo 22. La sustanciación del procedimiento de expropiación se hará en la forma y término que fija la ley de la materia".

"Artículo 23. El expropiado o su causahabiente tendrá derecho, dentro del término de cinco años, a reivindicar la cosa expropiada o la parte correspondiente, cuando la totalidad o una parte de ella no se utilice o se aplique a uso distinto de aquel para el que se autorizó la expropiación.

En este caso, el expropiado o su causahabiente no estarán obligados a devolver otra suma que la que el expropiante hubiera pagado por vía de indemnización, o la parte proporcional en su caso.

El plazo de cinco años a que se refiere este artículo se contará desde la fecha en que los bienes materia de la expropiación queden desafectos al uso para el que se autorizó la expropiación".

3. LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación de 1976, establece en su artículo 36 las facultades que corresponden a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las fracciones de este artículo que enumeran las facultades de esta Secretaría son las siguientes:

II. Administrar los servicios federales de comunicaciones eléctricas y electrónicas y su enlace con los servicios similares públicos concesionados, con los servicios privados de teléfonos, telégrafos, e inalámbricos y con los estatales y extranjeros.

III. Otorgar concesiones y permisos para establecer y explotar sistemas y servicios telegráficos, telefónicos y cablegráficos, sistemas de comunicaciones inalámbricas, estaciones radioexperimentales, culturales y de aficionados y estaciones de radiodifusoras, comerciales y culturales, así como vigilar el aspecto técnico del funcionamiento de tales sistemas, servicios y estaciones.

IV. El otorgamiento de concesiones y permisos para establecer y operar líneas aéreas y comerciales en la República y la vigilancia técnica y de su funcionamiento y operación.

V. Otorgar permisos y negociar convenios para la operación de líneas aéreas internacionales.

VI. Otorgar permisos para el uso de aviones particulares.

VII. Administrar los aeropuertos nacionales y la concesión de permisos para la construcción de aeropuertos particulares y la vigilancia de éstos:

VIII. Organizar trabajos y servicios meteorológicos de acuerdo con los últimos adelantos científicos, destinados a la información y seguridad de la navegación aérea en la República.

XIV. Fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los transportes y las tarifas para el cobro de los servicios públicos de las comunicaciones y de los transportes terrestres aéreos y marítimos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuario auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones.

XV. Asesorar a la Secretaría de Asentamientos.

XVI. Determinar los requisitos que deban cumplir los operadores de las naves aéreas y el personal de tripulación para entrar y mantenerse en servicio, así como otorgar las licencias, permisos y autorizaciones respectivas.

XVII. Fomentar la organización de sociedades cooperativas cuyo objeto sea la prestación de servicios de comunicaciones y transportes.

La sectorización como esfuerzo para lograr la coordinación de la Administración Pública Centralizada y la Administración Pública Paraestatal tiene importancia para la aviación civil en México, en cuanto que -- responde al acuerdo presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación del 17 de enero de 1977, por medio del que se agrupan en sectores los diferentes organismos de la administración pública. En este acuerdo se le designa como cabeza del sector Comunicaciones y Transportes, y por lo tanto con facultades de planeación y coordinación, así como la evaluación de las operaciones de los organismos pertenecientes a dicho sector.

Estas facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se aplican en la Ley de Vías Generales de Comunicación vigente y Reglamento interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, reglamento publicado en el Diario Oficial de la Federación del 18 de julio de 1977.

La Ley Orgánica de la Administración Federal. Esta Ley faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como dependencia de la Administración Pública Centralizada, dentro del Poder Ejecutivo Federal, para intervenir en materia de Comunicaciones y Transportes. En el artículo 36 de esta ley se mencionan dichas facultades.

4. CODIGO FISCAL DE LA FEDERACION

El Código Fiscal de la Federación, publicado el 1° de enero de 1983 en el Diario Oficial de la Federación, establece en su artículo 1° lo relacionado al concepto de residencia aplicable a las personas físicas. Se propone que no serán residentes en el país únicamente quienes además de permanecer fuera de él por más de 183 días en el año de calendario, acrediten haber adquirido la residencia, para efectos fiscales, en otro país.

En virtud de que diversas disposiciones fiscales vigentes hacen referencia al concepto de enajenaciones a plazo con pago diferido o en parcialidades, se propone incorporarlo al Código.

Al tratarse de los requisitos que deben llenar las promociones que lleven a cabo los contribuyentes ante las autoridades fiscales, se esta-

blece que cuando no se utilice la forma oficial aprobada, las autoridades fiscales deberán acompañar la forma de que se trate, al efectuar el requerimiento respectivo.

"Artículo 1°. Las personas físicas y las morales están obligadas a contribuir para los gastos públicos conforme a las leyes fiscales respectivas; las disposiciones de este Código se aplicarán en su defecto. Sólo mediante ley podrá destinarse una contribución a un gasto público específico".

La Federación queda obligada a pagar contribuciones únicamente cuando las leyes lo señalen de manera expresa.

"Artículo 2°. Las contribuciones se clasifican en impuestos, aportaciones de seguridad social y derechos, los que se definen de la siguiente manera:

I. Impuestos son las contribuciones establecidas en la ley que deben pagar las personas físicas y morales que se encuentren en la situa---ción jurídica o de hecho prevista por la misma y que sean distintas de -- las señaladas en las fracciones II y III de este artículo.

II. Aportaciones de seguridad social son las contribuciones establecidas en la ley a cargo de personas que son sustituidas por el Estado en el cumplimiento de obligaciones fijadas por la ley en materia de seguri--dad social o a las personas que se beneficien en forma especial por servicios de seguridad social proporcionados por el mismo Estado.

III. Derechos son las contribuciones establecidas en la ley por los servicios que presta el Estado en sus funciones de derecho público así como por el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio público de la nación.

Quando sean organismos descentralizados quienes proporcionen la seguridad social a que se refiere la fracción II de este artículo o pres--ten los servicios señalados en la fracción III del mismo, las contribu--ciones correspondientes tendrán la naturaleza de aportaciones de seguridad social o de derechos respectivos.

5. CODIGO PENAL

Se encuentran tipificadas dentro de este ordenamiento, las conduc--tas ilícitas que atentan contra la seguridad y el buen funcionamiento de las operaciones aeronáuticas, en las disposiciones siguientes:

La ley considera como piratas del aire a quienes realizan los actos mencionados en las fracciones del artículo 146. Expresa también que dichas disposiciones son igualmente aplicables en lo que a aeronaves se re--fiere. El apoderamiento ilícito de aeronaves se configura plenamente al mencionar que serán aplicadas las sanciones correspondientes a quien hiciera cambiar de destino a una aeronave valiéndose de amenazas, violen--cia, intimidación o por cualquier otro medio ilícito, o lo hiciera des--viar de su ruta.

"Artículo 170. Al que empleando explosivos o materias incendiarias,

o por cualquier otro medio, destruya total o parcialmente una aeronave, una embarcación u otro vehículo de servicio federal o local. Si se encuentran ocupados por una o más personas, se le aplicarán prisión de veinte a treinta años.

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

"Asimismo se impondrá prisión de cinco a veinte años, sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa, al que hiciere cambiar de destino una aeronave valiéndose de amenazas, violencia, intimidación o por cualquier otro medio ilícito, o la hiciere desviar de su ruta".

El sabotaje queda comprendido en las disposiciones marcadas con los números 140 y 170.

El artículo 172 bis se refiere al uso ilícito de instalaciones destinadas al tráfico aéreo.

6. LEGISLACION TURISTICA

Las agencias de viaje, como intermediarias en la prestación del servicio de transportación con fines diversos, como son diversión, negocios, congresos, etcétera, se encuentran reguladas por normas diversas.

El Reglamento de la Agencia de Viajes, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 10 de octubre de 1969, regula en México la forma en que deben prestarse los servicios en los diferentes tipos de transpor-

te por las agencias de viajes dentro de estos transportes se encuentran el transporte aéreo.

Otra de las normas vinculadas con el derecho aéreo es la Ley Federal de Fomento al Turismo, publicada el 28 de enero de 1974, en el Diario Oficial de la Federación. Dispone una coordinación en ciertos aspectos de la transportación, entre las autoridades turísticas y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Otorga a las autoridades turísticas la facultad de vigilar que la prestación de servicios turísticos se proporcione conforme a las disposiciones legales correspondientes, así como también impone la obligación de registrar a las personas que se dediquen a prestar servicios turísticos como son, en este caso, las Agencias de Viajes.

A nivel internacional, México ha suscrito algunas convenciones en materia de turismo, mismas que contienen varias disposiciones relativas a las agencias de viajes tales como: convenios bilaterales suscritos con Estados como Brasil, España, Rumania y Senegal, entre otras. Así como en su calidad de Estados miembros de la Organización Mundial de Turismo.

7. LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO

Esta ley reglamenta lo relativo a la "navegación marítima-portuaria y sus maniobras conexas; las empresas navieras; los buques, los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo".

Su artículo 2º señala: "Los buques mexicanos en alta mar serán considerados territorio mexicano".

"Artículo 3°. La navegación en los mares territoriales de la República es libre para las embarcaciones de todos los países, en los términos del derecho y tratados internacionales.

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

Las calificaciones necesarias para la resolución de los conflictos de leyes, sin exceptuar la clasificación de bienes, serán las determinadas por la ley mexicana, salvo el caso en que, conforme a las disposiciones mexicanas, el conflicto haya sido resuelto por la aplicación de la ley extranjera.

Si de acuerdo con las leyes del Estado extranjero, declaradas competentes por las leyes nacionales, da lugar para aplicar las leyes mexicanas, serán éstas las que deban aplicarse.

Son inaplicables en México todas las disposiciones de las legislaciones extranjeras que contravengan el orden público, tal cual sea calificado en México.

Quando la celebración o ejecución de los contratos se realice o deba realizarse en territorio mexicano, no serán válidas para las partes - las cláusulas en que se obliguen a iniciar las acciones exclusivamente - ante tribunales extranjeros. No podrán hacerse valer ante ninguna autoridad mexicana las sentencias dictadas por éstos, a consecuencia de tales cláusulas y su cumplimiento no podrá ser reclamado ante los tribunales na

cionales salvo que el afectado hubiere optado por deducir su acción o ejercitar sus derechos en el extranjero.

Los delitos que se cometan en alta mar a bordo de los buques, ya sean por mexicanos o por extranjeros, serán consignados conforme al Código Penal. Cuando un buque extranjero esté en aguas territoriales sin consentimiento será amonestado conforme a las leyes mexicanas.

"Artículo 6°. Las vías generales de comunicación por agua, sus medios de transporte y de servicios marítimos portuarios y conexos, auxiliares, se regirán por dichas leyes de Vías Generales de Comunicación, - el Código de Comercio, la Ley sobre el Contrato de Seguro y la Ley General de Instituciones de Seguro, y en su artículo 9° nos señala los bienes de dominio marítimo y en consecuencia la propiedad nacional".

8. LEY RELATIVA A LA BANDERA Y AL HIMNO NACIONAL.

La Ley sobre las características y el Uso del Escudo, la Bandera y el Himno Nacional tuvo entre sus finalidades iniciales agrupar ordenamientos de diversas disposiciones que existían en la fecha de su promulgación. A la vez, incorporó nuevas normas que han venido a concurrir en la formación de un cuerpo normativo cuyo objetivo ha sido regular adecuadamente los aspectos relativos a nuestros símbolos patrios. Sin embargo, esta ley ya no responde a las circunstancias de su tiempo, la ley contrarrestó el uso indiscriminado irrespetuoso de los símbolos patrios, en especial del Escudo Nacional. Por tal razón introdujo limitaciones que si bien remediaron los males a que se propuso hacer frente, convirtió a los símbolos patrios en objetos distantes de nuestra vida cotidiana. Por

la vía de las prohibiciones se quiso rescatar a los símbolos patrios de un proceso de vulgarización que en nada contribuía a su culto; pero por esa misma vía se introdujeron también inhibiciones para la población en general, la cual se alejó de los elementos representativos de la patria.

En función de la identificación y adhesión en torno a nuestros símbolos nacionales se ha tenido un especial cuidado en no alterar las características que en la vigente ley se contemplan respecto al Himno, la Bandera y el Escudo Nacional. Pero se ha procurado mejorar en la parte conducente de la propia iniciativa la redacción del texto vigente, con el propósito de aclarar y precisar las características de los símbolos patrios.

Asimismo, la iniciativa mantiene la disposición de que el Escudo Nacional sólo puede figurar en documentos oficiales, reitera la prohibi---ción de que los particulares lo utilicen en documentos ajenos al ejercicio de las funciones del Estado.

Como forma de impulsar el culto hacia la Bandera Nacional se esta--blece en forma oficial el abanderamiento de las instituciones públicas y de las agrupaciones privadas legalmente constituidas. Queda a cargo de la Secretaría de Gobernación su promoción y regulación.

El culto a la bandera se ve también reafirmado al establecer formal y solamente, el día 24 de febrero como Día de la Bandera. Se promovió - la difusión de su historia y significado, mediante la transmisión de programas especiales en radio y televisión.

La iniciativa de ley sobre el escudo, la bandera y el Himno Nacional establece en su artículo 1º (De los símbolos patrios) "que el Escudo, la Bandera y el Himno Nacional son los símbolos patrios de los Estados Unidos Mexicanos. La presente ley es de orden público y regula sus características y difusión, así como el uso del Escudo y de la Bandera, los honores a esta última y la ejecución del Himno ".

Características de los Símbolos Patrios

El Escudo Nacional está constituido por un águila mexicana, con el perfil izquierdo expuesto, la parte superior de las alas en un nivel más alto que el penacho y ligeramente desplegadas en actitud de combate, con el plumaje de sustentación hacia abajo toca a la cola y las plumas de ésta en forma de abanico natural, posada su garra izquierda sobre un nopal florecido que nace en una peña que emerge de un lago. Sujeta con la derecha y con el pico, en actitud de devorar, a una serpiente curvada, de modo que armonice con el conjunto. Varias pencas del nopal se ramifican a los lados. Dos ramas, una de encino al frente del águila y otra de laurel al lado opuesto.

Forman entre ambas un semicírculo inferior y se unen por medio de un listón dividido en tres franjas que, cuando se representa el Escudo Nacional en colores naturales, corresponden a los de la Bandera Nacional.

Del uso y difusión del Escudo Nacional.

"Artículo 6º. Con motivo de uso en monedas, medallas oficiales, se

llos, papel oficial y similares, en el Escudo Nacional sólo podrán figurar por disposiciones de la ley a la de la autoridad, las palabras - "Estados Unidos Mexicanos", que formarán el semicírculo superior.

El Escudo Nacional sólo podrá figurar en los vehículos que use el Presidente de la República en el papel de las dependencias de los Poderes Federales y Estatales, así como de las municipalidades, pero queda prohibido utilizarlo para documentos particulares. El Escudo Nacional sólo podrá imprimirse y usarse en la papelería oficial por acuerdo de la autoridad correspondiente ".

"Artículo 16. La Bandera Nacional se izará diariamente en las oficinas de Migración, Aduanas, Capitanías de Puertos y Aeropuertos Internacionales así como en fechas conmemorativas."

De la Ejecución y Difusión del Himno Nacional

En el artículo 38 se indica que - el canto, ejecución, reproducción y circulación del Himno Nacional se apegarán a la letra y música de la versión establecida en la presente ley. La interpretación del Himno se hará siempre de manera respetuosa y en un ámbito que permita observar - la debida solemnidad'.

"Artículo 40. Todas las ediciones o reproducciones del Himno requerirán autorización de las Secretarías de Gobernación y de Educación Pública. Los argumentos para teatro, cine, radio y televisión que versen sobre el Himno Nacional y sus autores o que contengan motivos de aquél, necesitarán de la aprobación de la Secretaría de Gobernación y Educación Pública, según sus respectivas competencias. Las estaciones de ra

dic y televisión podrán transmitir el Himno Nacional, íntegro o fragmentariamente, previa autorización de la Secretaría de Gobernación, salvo las transmisiones de ceremonias oficiales".

"Artículo 42. El Himno Nacional sólo se ejecutará total o parcialmente en actos solemnes de carácter oficial, cívico, cultural, escolar o deportivo y para rendir honores tanto a la Bandera Nacional como al Presidente de la República. En estos dos últimos casos se ejecutará la música del coro de la primera estrofa y se terminará con la repetición de la del coro".

"Artículo 50. El uso del Escudo y la Bandera Nacional así como la ejecución del Himno Patrio, por las fuerzas armadas del país, se regirá por las leyes, reglamentos y disposiciones respectivas".

"Artículo 51. El Poder Ejecutivo Federal, los gobernadores de los Estados y los Ayuntamientos de la República, deberán promover, en el ámbito de sus respectivas esferas de competencia, el culto a los símbolos nacionales".

"Artículo 53. La Secretaría de Relaciones Exteriores vigilarán que en las Embajadas o Consulados de México sea ejecutado el Himno Nacional y cumplido el ceremonial de la Bandera Nacional en las conmemoraciones de carácter solemne.

9. REGLAMENTO SOBRE MATRICULA DE AERONAVES

La necesidad de contar con ordenamientos que prevean con meticulosidad los aspectos técnicos y administrativos que hagan más seguras y -

eficaces las operaciones aeronáuticas ha dado lugar a que se dicten una diversidad de normas que tienen como objeto mantener permanentemente actualizados los servicios terrestres de apoyo a la navegación aérea, además de otros servicios y actividades conexas. Para lograr dichos objetivos, en México se han adoptado, desde los inicios de la navegación aérea, una serie de disposiciones reglamentarias, algunas de las cuales trataremos a continuación.

A) El Reglamento de Administración Aeroportuaria.

Fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 16 de junio de 1975. Este reglamento faculta a Aeropuertos y Servicios Auxiliares para administrar, operar y conservar los aeropuertos que mediante decreto le fueron encomendados.

Las facultades de operación de los diferentes aeropuertos que administran ASA consisten, según este reglamento, en:

Vigilar que se cumplan de manera ordenada y eficaz el uso de las pistas de aterrizaje, lugares de estacionamiento de aeronaves; zonas de embarque y desembarque de pasajeros, equipaje y mercancías, aéreas de plataformas y aplicación de métodos y equipos de abastecimiento de combustible. También tiene facultades para mantener el control y vigilancia de las personas y los vehículos que transiten dentro del aeropuerto, vigila que el tránsito de personas se haga en zonas autorizadas aeronáuticas, en cuanto a los vehículos, deben de hacerlo en las aéreas permitidas, y solicitar autorización a la torre de control para poder circular en las aéreas no permitidas.

Con objeto de coordinar la labor de los distintos servicios que operan en los aeropuertos, este reglamento establece la creación de un Comité Coordinador de Administración Aeroportuaria, integrado por un representante propietario y otro suplente de cada uno de los organismos públicos y dependencias relacionados por la navegación aérea.

B), El Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles:

Fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 15 de noviembre de 1951. Una de las razones que influyeron para la expedición de -- este reglamento fue la tendencia a lograr la unificación de las normas, técnicas de seguridad aérea, como una recomendación de la OACI, por lo que México participó en la persecución de estos objetos.

En su capítulo primero se dan los conceptos técnicos más utilizados en la operación de los diferentes aeródromos y aeropuertos. Hace una -- clasificación de los aeródromos, en la que se toman diferentes criterios, como son:

Por su aspecto físico los clasifica en terrestres, acuáticos y mixtos; por la naturaleza de sus obras e instalaciones, en aeródromos y aeropuertos; con respecto al género de tránsito a que están destinados, -- los clasifica en aeródromos nacionales e internacionales; en cuanto al -- régimen de su explotación, en particulares y oficiales; en cuanto al servicio que prestan, los clasifican en aeródromos de servicios públicos y privado. Además divide a los diferentes aeródromos y aeropuertos en -- seis categorías, dependiendo de las dimensiones de las pistas de aterri-

zaje y del plano de las aeronaves utilizadas.

La construcción de aeródromos y aeropuertos es otro de los aspectos que regula este ordenamiento. Indica las características de las obras de construcción y ampliación de los aeropuertos, zonas de aproximación y virajes y marcas de iluminación.

Este reglamento se aplica en forma subsidiaria a los aeropuertos administrativos por Aeropuertos y Servicios Auxiliares y en forma prioritaria a todos los otros aeropuertos.

Este reglamento señala como atribuciones del comandante del Aeropuerto:

- a) Inspeccionar las licencias de pilotos, instructores, mecánicos y radio operadores;
- b) Inspeccionar las matrículas y tarjetas de aeronavegabilidad.
- c) Inspeccionar los equipos e instalaciones de seguridad, contra incendios y de primeros auxilios.
- d) Formar las estadísticas de las operaciones aeronáuticas que se verifiquen en el aeropuerto.
- e) Autorizar la salida de las aeronaves de cualquier clase o servicio.
- f) Tener bajo sus cuidados los servicios de control de tránsito-

aéreo, meteorología y radioayudas para la navegación.

C. El Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles

Fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 22 de noviembre de 1950. Este reglamento contiene las disposiciones que deben observarse por el explotador y por la tripulación de una aeronave, antes de iniciarse el vuelo y durante el mismo.

Al iniciar una aeronave sus operaciones, el explotador debe contar con el manual de operaciones de vuelo correspondiente, y designar para cada vuelo un piloto que ejerza las funciones de mando de la aeronave, el cual antes de cada vuelo debe comprobar que la aeronave reúne condiciones de aeronavegabilidad; que los instrumentos y equipo están instalados y son suficientes para realizar el vuelo; que se ha obtenido la conformidad del mantenimiento de la aeronave; que el peso de la aeronave es tal que puede realizarse el vuelo en forma segura; que se ha llevado a cabo la inspección reglamentaria y se ha cumplido con los demás requisitos impuestos por las autoridades aeronáuticas correspondientes.

Exige este reglamento que todo vuelo se realice de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, se lleve a cabo cuando las condiciones meteorológicas sean favorables. Toda aeronave será utilizada de acuerdo con las condiciones establecidas en su certificado de aeronavegabilidad. También se exige a todas las aeronaves en cualquier vuelo que realicen, llevar a cabo lo siguiente: botiquín de primeros auxilios, con el siguiente material: medicamentos, material de curación o instru-

mentos médicos, equipo necesario para hacer señales pirotécnicas; un extintor de incendio en la cabina de pasajeros, medios para asegurar que se comunique a los pasajeros la información e instrucciones sobre ajuste de los cinturones de seguridad, cuándo y cómo ha de utilizarse el equipo de oxígeno, cuándo está prohibido fumar, ubicación y uso de los chalecos salvavidas, fusibles eléctricos, y sobre manuales y cartas. El despacho de aeronaves de transporte público deberá ser efectuado siempre bajo la supervisión del personal poseedor de la licencia respectiva. - Toda aeronave de transporte, para cada vuelo, deberá llevar los siguientes documentos: certificado de aeronavegabilidad; certificado de registro aeronáutico; las licencias de la estación radioaeronáutica móvil; - relación de pasajeros con anotación de nombres y apellidos de cada uno, lugares de embarques y destino; manifiesto de carga; cuaderno de navegación; manual de operación de vuelo; y manual de vuelo de la aeronave.

□ Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico

Fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 28 de diciembre de 1957. Contiene los requisitos que deben cumplir las personas que soliciten licencias o certificados o certificados de capacidad para desempeñar o mantenerse en aptitudes de desempeñar actividades como pilotos, navegantes, mecánicos, despachadores de aeronaves, meteorólogos, sobrecargos etcétera. Los certificados de capacidad se refieren a habilitaciones especiales para volar distintas categorías de aeronaves, según su peso o características o para realizar distintas clases de vuelos. En su apéndice número 2 publicado en el Diario Oficial de la Federación del 28 de febrero de 1957, se determinan las técnicas, estudios complementarios y procedimientos administrativos para la certificación-

médica del personal técnico aeronáutico.

E. El Reglamento para la Búsqueda y Salvamento e Investigación de Accidentes Aéreos.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación del día 28 de noviembre de 1950, señala la obligación de toda persona que tenga conocimiento de que ha ocurrido un accidente aéreo para dar aviso en forma inmediata a través de cualquier medio de comunicación rápida, a las autoridades competentes, que en este caso es la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Otras de las normas importantes de este reglamento es la indicación que se hace a las personas que presten auxilio a los tripulantes o a los pasajeros y tratan de no destruir pruebas que permitan investigar las causas del accidente.

F. El Reglamento de Tránsito Aéreo

Este reglamento fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 30 de julio de 1975. Contiene las normas, técnicas que deben observarse en la conducción de una aeronave; dicta reglas generales de vuelo y establece que ninguna aeronave debe conducirse en forma negligente o temeraria, de manera que ponga en peligro la vida y la propiedad ajena, o que cause perjuicios a terceros; reglas de vuelo visual (V. F. R.); y reglas para vuelo por medio de instrumentos (I F R). Hace una clasificación de los servicios de tránsito aéreo, en servicios de Central de Tránsito Aéreo y servicios de información de vuelo alerta.

G. El Reglamento de Telecomunicaciones Aeronáuticas y Radio Ayuda para la navegación aérea fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 25 de noviembre de 1950. Menciona las disposiciones técnicas que deben cumplir los servicios terrestres de apoyo a la navegación aérea, tales como operación de radiotelegrafía aeronáutica, servicio aeronáutico de radiodifusión; que comprende radiación de informes meteorológicos a horas fijas, y difusión de noticias a los aviadores a horas fijas.

H. Otras disposiciones reglamentarias

Además de los reglamentos antes citados, existen otros que también tratan de las cuestiones aeronáuticas. Entre éstos tenemos:

El Reglamento del Servicio Meteorológico Aeronáutico, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 1° de diciembre de 1950. El cual contiene disposiciones relativas a la información meteorológica anterior al vuelo, requisitos que deben llenar los informes meteorológicos y los pronósticos del tiempo; Reglamentos de las Escuelas Técnicas de Aeronáuticas, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 11 de octubre de 1951, el cual clasifica las escuelas, según sean de enseñanza técnica para personal de vuelo o para personal de tierra; el Reglamento del Registro Aeronáutica Mexicana, publicado en el Diario Oficial de la Federación de 25 de octubre de 1951, el cual trata de los libros del registro de los requisitos que deben cumplir el personal técnico aeronáutico; y de la ratificación cancelación de las inscripciones.

10 LEY ADUANERA

Esta Ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre de 1981. Esta ley dio margen para los impuestos generales de importación y exportación junto con las demás leyes y ordenamientos, regulan la entrada al territorio nacional y la salida del mismo de mercancías y de los medios en que se transportan o conducen, así como el despacho aduanero y los hechos o actos que deriven de éste.

Están obligados al cumplimiento de las citadas disposiciones quienes introducen mercancías al territorio nacional o las extraen del mismo, ya sean sus propietarios o poseedores destinatarios, remitentes, --apoderados, agentes aduanales o cualquier persona que tenga interven---ción en la introducción, extracción, custodia, almacenaje y manejo, o en los hechos o actos mencionados anteriormente. Para los fines de esta ley se consideran mercancías, los productos, artículos, efectos y cualquier otro bien.

Las funciones administrativas relativas a la entrada de mercancías al territorio nacional o a la salida del mismo se realizarán por las --autoridades aduaneras.

La entrada y salida de mercancías y medios de transportes están se--ñaladas en el artículo 13 que prescribe:

"El tráfico marítimo puede ser de altura, cabotaje o mixto.

I. Se entiende por tráfico de altura:

a) El Transporte de mercancías que lleguen al país o se remitan al extranjero, y

b) La navegación entre puerto nacional y otro extranjero o viceversa.

II. Se entiende por tráfico de cabotaje:

El transporte de mercancías o la navegación entre dos puntos del país situados en el mismo litoral.

III. Se entiende por tráfico mixto:

a) Cuando una embarcación simultánea realiza los de altura y cabotaje con las mercancías que transporta, y

b) La conducción de mercancías o la navegación entre dos puntos de la costa nacional situados en distinto litoral, o en el mismo si se hace escala en un punto extranjero.

Esta ley es creada para que las cosas nacionales paguen un impuesto al Estado, es un ordenamiento que regula la entrada y salida de las cosas y están obligados a pagar estas disposiciones tanto el que introduce cosas muebles al país o las personas que importan dichos bienes.

CONCLUSIONES

1. En la época precolombina surge el origen de nuestra nacionalidad, en cuanto al ius sanguinis. También existió la nacionalidad de las cosas.

2. Los grupos humanos precolombinos se agrupan en conglomerados de individuos enlazados por fuertes vínculos de parentesco, tradición, religión, idioma, costumbres y raza. Esos grupos se asienta en territorios delimitados a los que están vinculados.

3. Las cosas que tenían los autóctonos eran: territorio, ídolos, monumentos, vestimentas especiales para cada ocasión, penachos con plumas y piedras preciosas. Tales cosas representaban para ellos la esencia de su nacionalidad.

4. Los estandartes en la época de la Independencia, con don Miguel Hidalgo y Costilla son representativos de un país que lucha por figurar en el concierto de las naciones.

5. Las imágenes en banderas y estandartes son propias de cada pueblo y, por tanto, se vinculan con la nacionalidad de las cosas.

6. La nacionalidad tiene un resultado práctico. Es uno de los puntos de conexión del Derecho Internacional Privado.

7. La nacionalidad de las cosas es constitutiva de vinculación jurídica entre personas, en relación con esas cosas.

8. La nacionalidad se ha definido como la institución jurídica a través de la cual se relaciona una persona física o moral con el Estado, en

relación de pertenencia, por sí sola, o en función de cosas.

9. Cuando a una cosa se le fija la nacionalidad, hay personas que derivan derechos y obligaciones por ese otorgamiento de nacionalidad.

10. La atribución de nacionalidad a buques y aeronaves produce el efecto adicional de extender jurídicamente el ámbito espacial de vigencia de las normas constitucionales y penales.

11. El Estado, como un ente jurídico, se encuentra sometido a un orden internacional constituido por el Derecho Internacional. Una de -- las formas de regular estas relaciones entre los Estados es mediante los tratados internacionales.

12. Tratado es todo acuerdo concluido entre dos o más sujetos de - Derecho Internacional.

13. Los tratados internacionales que nuestro país suscribió con - diferentes países sobre nacionalidad , tuvieron como objetivo fundamen-- tal evitar la doble nacionalidad.

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

- ALVEAR ACEVEDO CARLOS, Historia de México
Editorial Jus, México
- ARELLANO GARCIA CARLOS, Derecho Internacional Privado.
Editorial Porrúa, S. A., México 1981
- ARJONA COLOMO MIGUEL, Derecho Internacional Privado, Bosch
- CARRASCO PEDRO, IGNACIO BERNAL, Historia General de México, Tomo I y III
Editorial S.E.P., El Colegio de México, México 1981
- CARDENAS NANNETI EDUARDO, Gran Diccionario Enciclopedico Ilustrado, Tomo V
Editorial Selecciones De Reader's Digest, México 1972
- CARRILLO SALCEDO, Derecho Internacional Privado
Editorial Técnos, Madrid 1976
- CERVANTES AHUMADA RAUL, Derecho Marítimo,
Editorial Herrero, S. A., México 1975
- CHAVEZ PADRON MARTHA, El Derecho Agrario en México
Editorial Porrúa, S. A., México 1982
- DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA,
Editorial Espasa-calpe, S. A. Madrid 1970 .
- DIEZ DE VELASCO, Prácticas de Derecho Internacional Privado
Editorial Técnos, Madrid 1980
- DUNCKER B. FEDERICO, Derecho Internacional Privado
Editorial Jurídica de Chile
- GOLDSCHMIDT WERNER, Derecho Internacional Privado
Ediciones Depalma, Buenos Aires, 1980

- FIORE PASCUAL, Derecho Internacional Privado, versión de A. GARCIA MORENO
Imprenta y Encuadernación de Mariano Nava y Cía., México 1894
- FLORIS MARGADANT GUILLERMO S., Derecho Romano.
Editorial Esfinge, S. A., México 1975
- FLORIS MARGADANT GUILLERMO S., Introducción a la Historia del Derecho Mexicano
Editorial Esfinge, S. A., México 1982
- LEMUS GARCIA RAUL, Derecho Romano
Editorial Esfinge, S. A., México 1975
- MOTO SALAZAR EFRAIN, Elementos de Derecho
Editorial Porrúa, S. A., México 1986
- NIBOYET J. P. , Principios de Derecho Internacional Privado
Traducción de Andres Rodríguez Ramos
Editora Nacional, S. A., México 1951
- PEREZ VERDIA LUIS, Tratado Elemental de Derecho Internacional Privado
Guadalajara, México 1908
- ROMERO DEL PRADO VICTOR N., Derecho Internacional Privado
Editorial Assandri, Cordova 1961
- SEARA VASQUEZ MODESTO, Derecho Internacional Público
Editorial Porrúa, S. A., México 1979
- SIMIR, FREDERIC, Antes y Después del Concorde,
Industrias Gráficas, FRANCISCO CASAMAJO, Barcelona, España 1969
- VAN ZATWIJR R.A.M. Los Servidores Santos.
Editorial S.E.P./INI, México 1974
- WOLFF MARTIN, Derecho Internacional Privado, Bosch
Casa Editorial, Urgel 5I bis, Barcelona 1958

ZAVALA FRANCISCO J., Compendio de Derecho Internacional Privado

Tip. y Litografía "La Europea", México 1903

LEGISLACION

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL

CODIGO FISCAL DE LA FEDERACION

CODIGO PENAL DEL DISTRITO FEDERAL

LEGISLACION TURISTICA

LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO

LEY RELATIVA A LA BANDERA Y AL HIMNO NACIONAL

REGLAMENTO SOBRE MATRICULA DE AERONAVE

LEY ADUANERA.