

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO

La Nacionalidad de las Aeronaves
en el Derecho Mexicano

T E S I S

que para obtener el título de

LICENCIADO EN DERECHO

presenta

ADOLFO ESPINOZA GARCIA

MEXICO, D. F.

1 9 6 8



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A mi PAPÁ con devoción:

que con sus sacrificios, sus consejos y su estímulo ha hecho posible la terminación de la carrera que sólo a él se lo debo.

A MARÍA ELENA

Con mi profundo agradecimiento por su esfuerzo, su trabajo y su abnegación.

A mi hermanita CARMEN

Con todo mi corazón, por el aliento, ayuda y consejos que siempre me ha prodigado.

A mis hermanos JOSÉ Y FRANCISCO

**Que con su ejemplo me han sabido inculcar
rectitud a todos los actos de mi vida.**

**A mis hermanitos menores
con todo mi cariño.**

**A la dulce memoria de mis seres
queridos que en paz descansen pero
que siempre guardo en mi corazón.**

**MI MADRECITA
MI TÍA JESÚS
MI HERMANA MARÍA.**

A mi maestro el
SR. DOCTOR DN. OCTAVIO VÉJAR VÁZQUEZ
Que me concedió la honra de haberme ase-
sorado en la elaboración de esta tesis, con
mi eterna gratitud.

AL LIC. JOSÉ ANTONIO VÁZQUEZ SÁNCHEZ
con el cariño de un hermano que le debe
su consejo y gratitud.

A DN. GONZALO N. VÁZQUEZ
y su ejemplar familia
Con toda mi admiración y respeto.

AL LIC. GUSTAVO CARBAJAL MORENO
Presidente de mi generación

*A mis amigos y compañeros de toda mi
estimación, con la lealtad que encierra la
verdadera amistad, Lics.*

MANUEL SILVA FUENTES
ERNESTO RÍOS CHORA
FERNANDO OCAMPO FLORES
BENJAMÍN JUAN Y GUTIÉRREZ
JUAN FRANCISCO SÁNCHEZ FLORES

A la familia UHLIG KANTER
Con el aprecio y gran estimación
que por tantos años siempre les he
guardado.

**A la familia SÁINZ GÓMEZ
Con el gran afecto que engendra
la verdadera amistad.**

**A mi Estado de origen, en el que he de-
positado mis más caras ilusiones Jalisco.**

**A Michoacán: Estado natal de mis
padres que quiero tanto como al
mío propio.**

PROLOGO

Con la modestia propia de un estudiante que principia a entender la difícil Ciencia del Derecho, y a sabiendas de que al escribir sobre cualquier tema, nos exponemos a incurrir en los errores inherentes a nuestra poca sapiencia dentro del terreno jurídico, nos arriesgamos a escribir sobre la Nacionalidad que ostentan las aeronaves, y nos disponemos a recibir la crítica razonada de las personas que con más conocimientos de Derecho nos han de hacer y que por lo mismo nos han de servir de enseñanza.

Este trabajo se ha hecho únicamente con la buena intención de aportar, si no ideas Jurídicamente nuevas, sí por lo menos una nueva depuración de conceptos Jurídicos que como la Nacionalidad impuesta a las aeronaves son discutidos diariamente y que se han venido tergiversando en cuanto a su esencia en los últimos tiempos, no sólo por tratadistas mexicanos y extranjeros entre los que se cuentan juristas, sociólogos, etc. sino que también por las legislaciones propias y extrañas que siguen aceptando modalidades que se dictan, reconocen, o ratifican en un tratado internacional como el que trata las aeronaves y su Nacionalidad y que fue suscrito en 1944 en la Ciudad de Chicago, Estados Unidos de Norteamérica por nuestro país.

CAPITULO I

DE LAS AERONAVES

- a).—Definición y clasificación de Aeronaves.
- b).—Las Aeronaves en el Derecho Mexicano.
- c).—Las Aeronaves en el Derecho comparado.

Desde los albores de la civilización humana, el hombre ha tenido necesidad de transportar cosas, o trasladarse a sí mismo de un lugar a otro, con fines ya de conquista, protección, alimentación (subsistencia), etc., etc. Los primeros grupos humanos han dejado huella de su existencia y por lo que hemos podido imaginar acerca de ellos, se debe a que en el fondo de las cavernas o bajo tierra se han encontrado restos de armas, tumbas, pinturas, utensilios y otros artefactos de su uso. La lucha por la vida, seguramente les fue muy dura y cruel, y la solución a sus problemas les fue agudizando el ingenio y les desarrolló la inteligencia para inventar sus propios medios de locomoción, haciendo uso de los animales para carga y traslación como el elefante, el camello, el caballo, etc. domesticándolos desde tiempos remotos.

Fue la rueda derivada del tronco de un árbol rodando por el suelo la primera idea de un objeto que les podría servir con esos fines.

Ya los Súmeros, tribu procedente de una comarca de "La Caldea" en el Asia Menor, se valieron del ganado en sus labores agrícolas en las que utilizaron la rueda para el transporte de sus productos, e inventaron una embarcación fabricada con pieles para navegar por los ríos en los años 1500-1000 a. de c.

Durante la época de los fenicios y hebreos, se desataron las guerras por el comercio y la esclavitud, pueblos marinos por excelencia. Durante la Edad Media se perfeccionaron más los útiles de transporte para fines guerreros y de comercio; construyeron carretas de dos ruedas durante el feudalismo, pero fue por los siglos XIII y XIV cuando las doctrinas mercantilistas y liberales que sobrevinieron los inventos que facilitaron las comunicaciones y transportes.

La aplicación de las máquinas a la producción industrial, iniciada a fines del siglo XVII; se intensificó en el XVIII y principios del XIX; provocó una tremenda transformación Técnica y económica a la que se llamó Revolución Industrial en Inglaterra.

En 1790 substituyéndose la fuerza hidráulica por el vapor en el servicio de las fábricas, principalmente de hilados y tejidos (Industria Textil), fue un factor decisivo en la revolución de la técnica que después se aplicó a la locomoción y navegación.

En 1711 se aplicó el vapor a la máquina para varios usos; Stephenson aplicó la fuerza motriz del vapor a la propulsión de los medios de locomoción inventando en 1814 una locomotora. Del mismo modo Claudio Jouffroy trató de aplicar desde 1775 la fuerza del vapor a la navegación, pero fue el norteamericano Fulton quien en 1807 construyó el primer buque movido por vapor.

De ninguna manera con lo expuesto trata de darse una narración precisa y exacta de la historia del transporte, sino solamente una síntesis de los antecedentes del mismo, ya que por la importancia de las aeronaves en el campo de la locomoción moderna, estaría incompleto este trabajo si no se hiciera referencia a los medios que el hombre usó antes de su invención.

Las influencias geográficas de las vías de comunicación y especialmente la aeronave, como el medio de transporte más moderno inventado hasta la fecha, permiten en el orden social: A).—El transporte de seres humanos de un sitio a otro, lo cual da lugar al intercambio de ideas, idiomas, costumbres, creencias, cultura en general, etc. B).—En el orden económico, permiten el fácil transporte de productos para la industria y comercio, y C).—En el orden político, los gobiernos de los países controlan a sus pueblos porque tienen comunicación directa con ellos, por ejemplo el Reino Unido de la Gran Bretaña, aún conserva sus colonias en Africa, Asia, América y Australia debido a la gran red de comunicaciones de que dispone. Así como se han acortado las distancias a la vez que se han multiplicado las actividades humanas de todo género con la aparición de este

moderno vehículo que se ha venido llamando "aeronave" también se han creado infinidad de problemas de diversos caracteres que el Derecho ha tenido que regular desde el momento mismo de su creación o invención, separándose de la ciencia del Derecho en general, una rama que por sus propias características se ha vuelto un Derecho autónomo denominado Derecho Aeronáutico, o Aviatorio, o de la Aviación, cuyo (Pág. 2. Agustín Rodríguez Jurado, Ediciones Depalma, Buenos Aires, 1963) objeto no es otro, que el estudio y la regulación jurídica de la actividad aeronáutica en todas sus formas y manifestaciones.

Uno de los primeros problemas jurídicos que aparecieron en este campo, fue el de la denominación del vehículo cuyas actividades tanto en el campo de lo internacional como de lo nacional, se habían de regular.

El autor citado (Pág. 79 obra citada) dice: La exacta caracterización del concepto de "aeronave" es de fundamental importancia en el estudio del Derecho Aeronáutico, ya que su aparición en el escenario de la vida moderna ha traído consigo una serie de problemas jurídicos, que constituyen precisamente el objeto de la materia. Desde el globo creado por los hermanos Montgolfier y la ascensión de Pilatre de Rozier y el Marqués de Arlandes, hasta nuestros días, la evolución técnica de las aeronaves ha sido extraordinaria, en el lapso transcurrido desde entonces, se han elevado y surcado el espacio aparatos de distintas formas y pesos basados en diversos principios técnicos y destinados a diferentes fines. Todos ellos interesan al derecho porque son o han sido fuente potencial o efectiva de problemas jurídicos; sin embargo al derecho aeronáutico interesan esencialmente las aeronaves. De ahí la importancia de precisar su concepto. Como todo problema jurídico que trasciende del campo puramente especulativo o científico para entrar en la órbita de aplicación del derecho, positivo vigente, logra un interés práctico indiscutible por la trascendencia que adquiere la aceptación de las soluciones que se adopten.

Lógicamente este autor al referirse a la importancia de la necesidad de definir a la aeronave nos dice: (Pág. 26 de la misma obra): "Naturalmente ha de hacerse mención en la defini-

ción a la existencia de principios y normas de carácter Nacional e Internacional pues aunque el Derecho Aeronáutico es una rama del Derecho fundamentalmente internacional que ya ha llegado en ese campo a un grado de adelanto no logrado aún en otras ciencias jurídicas, el Derecho Nacional no puede de manera alguna suprimirse ni puede ser totalmente suplido por el Internacional, ya que existen múltiples problemas cuya órbita de influencia es sólo local.

Por otra parte en muchas cuestiones aún cuando están reguladas en el campo internacional, las leyes respectivas sientan normas de carácter general correspondiendo a cada Estado en ejercicio de su Derecho de Soberanía y de su poder de policía la reglamentación del ejercicio de los Derechos internacionalmente consagrados.

Conforme a estas ideas, no es posible definir a la aeronave con un concepto común a todos los países de la tierra, ya que (Pág. 81 mismo autor) se pueden distinguir dos tipos de definiciones, unas que toman como factor preponderante el medio en que circula el aparato que se pretende definir, y otros que restringen el concepto a las que son aptas para efectuar transportes por aire. Entre los primeros podríamos citar como ejemplo a la adoptada por la Convención de París de 1919, que tiene por aeronave a "cualquier aparato capaz de sostenerse en la atmósfera gracias a la reacción del aire" prescindiendo de su aptitud para transportar, sistema seguido posteriormente por la Convención Iberoamericana de Navegación Aérea, Madrid 1926, tanto la convención de Madrid de 1926 como el Convenio de La Habana de 1928 reproducen los términos de la Convención de Chicago de 1944 que define a la aeronave como "todo aparato o dispositivo que puede sostenerse en el aire, según la reacción del aire".

Independientemente de lo acordado en esas Convenciones, las legislaciones de los países signatarios han definido en diferentes formas lo que aeronave significa para ellos, estableciendo en sus leyes internas lo que consideran que es.

(Pág. 80) Así Estados Unidos de Norteamérica ha definido a las aeronaves como "cualquier aparato ahora conocido o en

adelante inventado, usado o destinado para la navegación o el vuelo por el aire (Civil Aeronautics. Tít. 1, Sección 1).

Desde luego esta definición a nosotros nos parece demasiado amplia y a la vez imprecisa, porque cualquier aparato presente o futuro que se use o destine a la navegación o el vuelo por el aire, no define precisamente lo que ha de entenderse por aeronave si a esto le llaman cualquier aparato.

También dentro del primer tipo de definiciones, incluimos la que establece la Ley Francesa de 1924 en su Art. 1o. del 31 de Marzo y la que la nuestra, Ley de Vías Generales de Comunicación expedida el 30 de Diciembre de 1939, publicada en el "Diario Oficial" de 19 de Febrero de 1940 en su Art. 311 que a la letra dicen respectivamente: "aeronaves son todos los aparatos capaces de elevarse o circular por los aires, y "se considera aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire".

Cabría la misma crítica que para la definición norteamericana hicimos, agregando además, y de acuerdo a lo que señala el autor Rodríguez Jurado al decir; no basta que el aparato pueda circular por el aire, o sostenerse en él, sino que refiriéndose al fin para el que fue fabricado o la aptitud del vehículo deba ser capaz de transportar personas o cosas. Este criterio desde luego se finca en lo que la Ley Italiana de 30 de Mayo de 1942 conjuntamente con la Uruguay del mismo año y la Argentina de 1942 que en su Art. 35 manifiestan: "aeronave es cualquier aparato destinado al transporte aéreo de personas y cosas" y "se consideran aeronaves, los aparatos o mecanismos que puedan circular en el aire y que sean aptos para transportar personas o cosas". Conceptos éstos que pertenecen al segundo tipo de definiciones que exigen dos condiciones en el aparato; uno que pueda circular en el aire, y otro que sea apto para el transporte de personas y cosas, pues como acertadamente Rodríguez Jurado ejemplifica refiriéndose al primer tipo de definiciones, un globo de gas se remonta por el aire y se sostiene en la atmósfera merced a la reacción del aire pero no transporta personas ni cosas.

Creemos que todo lo expuesto, no precisa para todos los tiempos lo que "aeronave" deba significar, pues gracias a la

inteligencia humana se siguen inventando otras máquinas que no sólo se sostienen en el aire, sino que traspasando sus barreras, se pueden sostener en la atmósfera y estratósfera, sin que a esos aparatos necesariamente se les deba denominar aeronaves, sino cohetes, cápsulas espaciales, etc. aunque sirvan para transportar personas y cosas en otras latitudes y con otros fines.

Rafael Gay de Montellá en su obra Principios de Derecho Aeronáutico, (Pág. 77) señala: En un sentido mecánico, la aeronave se caracteriza por ser un vehículo provisto de motores para desplazarse mediante una reacción en el aire, y agrega:

El concepto de aeronave es fundamental en el estudio del derecho aeronáutico privado, como lo es en el derecho marítimo el concepto fundamental de "nave".

La fuerza propulsora derivada de los motores da a la aeronave el carácter de elemento mecanizado de transporte del aire. Este carácter diferencia fundamentalmente la aeronave de cualquier otro aparato destinado a navegar por el aire (dirigible, globo libre, helicóptero, etc.) y sobre todo de las naves destinadas a la navegación marítima o fluvial.

Estos elementos mecanizados la califican jurídicamente como una máquina apta para el transporte por el aire de personas y cosas de un lugar a otro.

Cabe apuntar que Antonio Fracóz Rigalt en sus "Principios de Derecho Aéreo, Pág. 84 Sn. Luis Potosí, 1939." dice que: La palabra "globo" designa una aeronave, ya cautiva, ya libre que utilice un gas más ligero que el aire, como medio de sustentación en la atmósfera y que no tenga ningún medio propio de propulsión. Sin embargo, por incluir este concepto en la aeronave como vehículo, el Convenio de 1919 ha sido duramente atacado, pues los globos no navegan en el aire, permaneciendo sólo detenido para diversos fines. Por "dirigibles" se entiende una aeronave que utiliza un gas más ligero que el aire como medio de sustentación en la atmósfera y que, posee medios propios de propulsión y fundamentalmente con el vocablo "avión", se designan todos los aeroplanos, hidroaeroplanos o toda aeronave más pesada que el aire y que posee medios propios de propulsión.

De acuerdo a estos pensamientos es tan vago el concepto que de aeronave estableció el legislador en nuestra Ley, al decir en el Art. 311, que es aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire, que en el caso de que un planeador, un ornitóptero o un globo vehículo más pesados que el aire pero que no son propulsados mecánicamente con medios propios, es decir, que carecen de motores, sino que son elevados gracias a la ayuda de un avión en el verdadero sentido de la aeronave, aunque después aquellos sin dejar de ser vehículos para carga, transportes de personas y cosas, y estando desprovistos de propios medios motores, el propietario o el poseedor no pueden ser sujetos de responsabilidad en caso de daños a terceros por no tener motores como medios propios según el Art. 351, tercer párrafo a pesar de estar definidos como aeronaves en el propio Art. y de acuerdo al 311.

Por tanto la definición que sustenta nuestra Ley, en nuestra modesta opinión es sumamente vaga, y en consecuencia nos adherimos a la que establece la Ley Argentina al igual que la Italiana.

Esta opinión la basamos en que siendo más precisa, está más de acuerdo a los fines que se persiguen al fabricarla, éstos es, traslación, y transporte como los fines primordiales.

Esto lo confirma Gay Montellá, obra citada, Pág. 87, al exponer: La Convención de París de 1919 adoptó la palabra "aeronave" como expresión general de vehículo aéreo, pero incluyó en esta denominación los globos libres o cautivos, los cometas, los dirigibles y aviones y "tanto los aparatos de propulsión mecánica, como los desprovistos de la misma".

Del error en que incurrieron los redactores de la Convención de 1919, no se libraron otras legislaciones, así la Ley Alemana de la navegación aérea de 10 de Agosto de 1922, a pesar de consignar justamente que es la facultad de navegar por el aire lo que las distingue, califica también de aeronaves a los dirigibles y a los Drachen (globos cautivos); la legislación de España, que en el Art. 44 del Real Decreto de 1919 definía lo que se entendía en derecho español por aeronaves: "Todo aparato de navegación aérea o de estancia en el aire (dirigible, glo-

bo libre o cautivo, aeroplano y demás aparatos análogos), en Francia el Art. 1o. de la Ley de 31 de Marzo de 1924 dispone que serán llamados aeronaves todos los aparatos capaces de remontarse o de circular por los aires.

Todas las definiciones apuntadas, nos llevan a determinar una clasificación de las aeronaves, tomando como punto de partida las diferentes opiniones doctrinales y preceptos legales de los Estados, que han concurrido a las Convenciones internacionales de las que han derivado los nombres y categorías de los aparatos.

Naturalmente que cualquier clasificación que se haga o intente hacer no es definitiva, ya que todo depende de los criterios que se adopten y de los diferentes puntos de vista que los autores y legisladores tengan con respecto a la importancia que para ellos representen los distintos tipos de aparatos conforme a sus muy particulares características y a las necesidades que tengan que llenar para el país que escriben o legislan, ésto es, según sea la geografía o demografía de sus Estados. Así por ejem.: En México, existe la necesidad de reforzar la aviación comercial en un sentido más progresista, en lugar de fomentar la aviación militar.

Por tanto debe encauzarse más al perfeccionamiento de las máquinas de aquel tipo, remozar equipos, adquirir las más modernas, etc. dentro de las cuales se requiere la obtención de aparatos aptos para pasajeros, carga, fumigación, turismo, enseñanza, fotografía aérea, etc. y con excepción de los aviones necesarios capaces de vigilar y proteger nuestras fronteras y costas, no se requiere la compra de aviones de guerra, ya que México es un país por excelencia pacifista. Tampoco se necesitan en México de los llamados dirigibles, globos, cometas, tanto como de los helicópteros para diversos usos por lo abrupto de nuestro suelo en la República.

Precisamente para poder satisfacer esas necesidades es menester conocer las características de los aparatos más adecuados.

Consideramos que la clasificación que nos muestra en el cuadro sinóptico Rodríguez Jurado en su obra citada, Pág. 86 la

más realística por la noción de semejanzas y diferencias de las aeronaves teniendo en cuenta su origen, simplicidad y amplitud la incluida por la O.A.C.I. en el anexo 7, Art. 1, de la Convención de Chicago.

Aeronave: "Toda máquina que, por reacción del aire, puede sustentarse en la atmósfera".

Aeronave: Más ligera que el aire: "Toda aeronave que principalmente se sostiene en el aire en virtud de su fuerza ascensional".

Aeronave más pesada que el aire: "Toda aeronave que, principalmente se sostiene en el aire en virtud de fuerzas aerodinámicas".

Aeroplano (avión): "Aeronave propulsada mecánicamente y más pesada que el aire, que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies de la misma que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo".

Dirigible: "Aeronave más ligera que el aire propulsada mecánicamente".

Giroplano: "Aeronave más pesada que el aire, que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más motores que giran libremente alrededor de ejes verticales o casi verticales".

Globo: "Aeronave más ligera que el aire no propulsada mecánicamente".

Helicóptero: "Aeronave más pesada que el aire, que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción que ejerce el aire sobre uno o más motores propulsados mecánicamente, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales".

Ornitóptero: "Aeronave más pesada que el aire, que principalmente se mantiene en vuelo en virtud de las reacciones que ejerce el aire sobre planos a los cuales se imparte un movimiento de aleteo".

Planeador: "Aeronave más pesada que el aire, no propulsa-

da mecánicamente, que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies de la misma, que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo”.

Cometa: “Aerodino desprovisto de motopropulsores y que está amarrado al suelo, cuya sustentación proviene de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijos, en el curso de un mismo régimen de vuelo” (Def. de C.I.N.A. incorporada al “Léxico de términos usados en aviación internacional” documento No. 7.400 p. 33).

Desde luego esta clasificación que reproduce Rodríguez Jurado, nosotros la citamos por ser la más completa que se ha publicado oficialmente, pero ésto no quiere decir que todos los aparatos que se citan, los consideramos aeronaves según la postura que adoptamos de acuerdo a las definiciones del Código Aeronáutico de Aviación de la Argentina e Italiano.

Es más correcta la clasificación que cita Juan A. Lena Paz en su “Compendio de Derecho Aeronáutico, Pág. 95” que dice: Desde el punto de vista técnico las aeronaves pueden clasificarse en más livianas que el aire o aerostatos y más pesadas que el aire o aerodinos. Esta clasificación la reproduce el compañero Ortega Zurita J. Humberto en su tesis “Nacionalidad, Registro y Matrícula de las Aeronaves Civiles, Pág. 44, 1965 Clasificación No. 2”.

Desde que fueron creadas las primeras normas de derecho aeronáutico se han venido clasificando jurídicamente a las aeronaves, en Públicas y Privadas. En efecto la Convención de París del 13 de Octubre de 1919, en su Art. 30 Pág. 88 Principios de Derecho Aeronáutico, Gay de Montellá Rafael dispuso que serían consideradas como aeronaves de Estado: a).—Las aeronaves militares; b).—Las aeronaves destinadas exclusivamente a servicios del Estado como son correos, aduanas y policía, cualesquiera otra nave será considerada como privada y añadía en el Art. 31, que “toda aeronave mandada por un militar comisionado a ese efecto será considerada como aeronave militar”.

La Convención de Chicago de 1944 en su Art. 3 insertó la regla de que las normas de la Convención serían aplicables sola-

mente a las aeronaves civiles y que no se aplicarían a las aeronaves del Estado considerándose como tales, las que se usen para los servicios militares, aduaneros o de policía”.

Estas normas internacionales las han venido adoptando en las legislaciones en vigor de casi todos los países.

Siguiendo este criterio nuestra Ley de la materia establece en su Art. 311: Las aeronaves mexicanas se clasifican en aeronaves del Estado y aeronaves civiles. Son aeronaves de Estado las de propiedad de la Federación, de los Estados, de los Municipios o de los organismos públicos descentralizados. Todos los demás se consideran aeronaves civiles, ya sean de servicio público o, de servicio privado.

Las aeronaves civiles destinadas permanentemente a un servicio de Estado se consideran aeronaves de Estado.

Así como México lo ha establecido, la mayoría de los países lo ha hecho, Gay de Montellá señala en la Pág. 89 de su obra: En España el Real Decreto de 25 de Noviembre de 1919, clasificaba las aeronaves en militares (las del ejército y la armada), aeronaves de pasajeros y aeronaves de comercio, pero la Ley de bases del Código de Navegación Aérea del 27 de Diciembre de 1947 en su base tercera enmienda aquella clasificación de conformidad a la división bipartita de Chicago, reconociendo solamente las aeronaves de Estado y las privadas.

Algunos Estados siguen más o menos fielmente el criterio adoptado por la Convención de París de 1919, tales como Argentina, Chile, Yugoslavia, Portugal, Panamá y Suiza. Otras en cambio exigen para que la aeronave tenga clasificación de aeronave del Estado que pertenezca al Estado y esté destinado a un servicio público. Tales son las Legislaciones de Francia (Ley de 31 de Mayo de 1924, Art. 2), Grecia, Brasil, Colombia y Cuba. Italia las clasifica en a).—Aeronaves de transporte público; b).—Aeronaves de trabajo aéreo, c).—Aeronaves de turismo. Estados Unidos las clasifica en aeronaves públicas dice el “Air Commerce act” sección a, d, significa una aeronave usada exclusivamente para los servicios gubernamentales (“The term public aircraft means any aircraft used exclusively in the government

service”) a contrari sensu aeronave civil es cualquier aeronave que no esté afectada a aquellos servicios. La URSS en cambio, sigue un sistema original, distingue entre aeronaves destinadas a las fuerzas armadas y aeronaves civiles y a éstas, según la clase de gerencia o administración de que dependen, las divide en: a).—Las que dependen de la administración de la flota civil y de las instituciones y empresas dependientes, y b).—Las que dependen de los ciudadanos privados exclusivamente, previa concesión especial del comisariato de la flota civil.

CAPITULO II

CONCEPTO DE NACIONALIDAD

- a).—Antecedentes históricos.
- b).—Los criterios jurídicos seguidos para fijar la nacionalidad de las personas y las cosas.
- c).—Criterios adoptados por el Derecho Mexicano en relación con la nacionalidad.

La expresión de "Nacionalidad" es de gran trascendencia porque determina el Status Jurídico de la persona y origina un conjunto de derechos y obligaciones.

Este concepto se deriva de "Nación" que es un concepto sociológico, por lo que debemos tratar de colocarlo dentro de los conceptos estrictamente jurídicos.

En el Derecho Romano se distinguía la Natio, grupo sociológicamente formado, fruto de raza, cultura, historia, religión, idiomas comunes. "El Polus" era el grupo de individuos que formaba una unidad jurídica, uniformados por el Derecho Romano.

En la Edad Media se fragmentaban las unidades políticas. Esta época no tiene trascendencia como período histórico para la creación de nacionalidad.

En el renacimiento se confunden los conceptos "Nación" y "Pueblo", al provenir los movimientos nacionales (Revolución Francesa, Unificación Italiana, Revolución Inglesa) eminentemente populares y contrarias a la monarquía, el término "Nacional" empieza a adquirir connotaciones jurídicas.

En el Congreso de Viena de 1815 surgen los Estados Europeos con personalidad jurídica internacional y se da auge a la Nacionalidad jurídicamente tomada. Al decir del maestro Adolfo Maldonado en sus apuntes, Mancini es el propugnador máximo del nacionalismo y crea un concepto sociológico: Nación sociológicamente definida es "una sociedad natural de hombres quienes la unidad del territorio, de origen, de costumbres y de lenguaje lleva a la comunidad de vida y de conciencias sociales". Trigueros en su obra "La Nacionalidad Mexicana", página 4, definió a la Nación primeramente desde el punto de vista socio-

lógico aglutinando los elementos de Mancini: "Es un grupo numeroso de individuos unidos por una vida en común y una unidad de conciencia", para después definir la Nacionalidad como un derivado desde el mismo punto de vista: "es el vínculo natural que por efecto de la vida en común y de la conciencia social idéntica, hace al individuo miembro del pueblo que forma la Nación".

Vayamos ahora al concepto jurídico que es el que nos interesa y que formula el mismo autor mexicano en los términos siguientes: "La nacionalidad es el atributo o vínculo jurídico que señala al individuo o a la persona, como miembro del pueblo de un estado".

Como se ve, suprime la relación política del mismo individuo para con el Estado en contraposición de lo dicho por Niboyet, es más correcto así para con las aeronaves que no tienen ni vínculo jurídico ni político para con el Estado, puesto que son bienes muebles y no personas.

El vocablo indigenato para Trigueros, evoca la situación en que se encuentra un individuo con relación a su lugar de origen, cuando ese lugar no tiene personalidad internacional, teniendo solamente efectos internos, vgr. el hecho de ser natural de Veracruz.

El ilustre autor mexicano nos habla de las nociones afines a la nacionalidad: El pueblo como elemento del estado puede ser; pueblo objeto de la administración pública y pueblo sujeto, pudiendo intervenir en la administración, es la ciudadanía o ejercicio de los derechos políticos.

Sujeción.—Marca la diferencia entre nacional y súbdito. En la época feudal el súbdito no podía intervenir en la administración pública, el nacional sí podía.

Protección.—Es el problema de hasta qué punto un Estado sujeto a mandato puede permitir que sus nacionales se ostenten como nacionales del Estado protector.

Pertenencia.—Este concepto proviene de la Edad Media en que el siervo pertenecía con sus tierras al señor feudal (apuntes de la cátedra que imparte el Licenciado Adolfo Maldonado).

Pasemos ahora a distinguir desde luego los conceptos de Nación y Estado.

Según algunos autores, uno y otro son sinónimos, lo cual ha constituido para el vulgo una sola y misma cosa.

Niboyet en su obra "Principios de Derecho Internacional Privado" Pág. 77; nos dice al respecto; la nacionalidad ha de considerarse siempre desde el punto de vista puramente político, de la conexión de los individuos con un Estado determinado.

Es esencial, por lo tanto, no confundir al Estado con la Nación. Aunque estos dos conceptos puedan a veces coincidir, no siempre ocurre así. Una Nación en Derecho, no es un Estado. El Estado es en cierto modo, la expresión jurídica de la Nación cuando ésta ha sido reconocida internacionalmente.

Pone como ejemplo a Polonia y agrega: Aunque a consecuencia de los repartos de su Territorio dejó de existir como Estado, ni un sólo instante ha dejado de constituir una Nación.

Con esto el autor citado está afirmando que la Nacionalidad de un pueblo es solamente el carácter psicológico que, como pertenecientes a un determinado Estado, se tiene la convicción de pertenecer a ese determinado Estado como una parte, desde luego, la más importante de su integración, puesto que el pueblo mismo, forma su propio gobierno y se asienta en cierto territorio, completando así al Estado políticamente formado y reconocido internacionalmente. Cada vez que se considere la nacionalidad de un individuo, es preciso hacer abstracción completa de la idea de Nación; lo único que hay que tener en cuenta es el Estado del que el individuo es súbdito.

Así como para un individuo no existe más que la nacionalidad del Estado a que pertenece; para el Estado no existe más que la nacionalidad del pueblo que lo ha formado.

Afirma Niboyet, que la nacionalidad es el vínculo político y jurídico que relaciona a un individuo con un Estado.

Creemos que primeramente como hemos dicho, la nacionalidad es la identificación de un individuo o una sociedad en

su aspecto de conglomerado humano, es decir como un pueblo, el cual después adquiere su personalidad en el mundo jurídico y posteriormente el aspecto político, o sea su configuración nacional y su reconocimiento internacional por último, una vez que ese pueblo ha sido constituido por el conjunto de individuos que lo forman. Por tanto, realmente, los elementos que apunta Niboyet como partes de la definición, o sean vínculo jurídico-político del individuo que lo ligan con el Estado, son elementos que conectan los dos conceptos, la nacionalidad, concepto social y el Estado, concepto jurídico.

En otras palabras, a la nacionalidad se le ha revestido de personalidad jurídica, pero siguen siendo dos cosas distintas. Ahora, como la nacionalidad es cuestión sociológica aplicable al hombre como ente biológico únicamente, no puede asimilarse el Zoon políticón a las cosas ideadas por él. Una cosa es el creador y otra lo que éste crea; esto es, el hombre formula las leyes para regirse conforme a derecho con los demás hombres. En consecuencia, consideramos que la definición de Niboyet adolece del error que lleva a la confusión de asimilar los dos conceptos que tratamos, sin embargo, como se ve, en doctrina todos los autores se refieren al individuo o al conjunto de individuos como pueblo cuando hablan de nacionalidad; y el mismo autor dice en la página 82 que en la práctica se ha abusado excesivamente del vocablo nacionalidad. El Consejo de Revisión del Rin (10 de Julio de 1924), Clunet, 1926. Pág. 649 ha llegado incluso a decir que un ejército, cuando se encuentra en territorio extranjero, afirma su nacionalidad. Para poder justificar esta expresión, será preciso que el ejército tuviese una nacionalidad, lo cual no es cierto. Un ejército no es más que la fuerza puesta al servicio de la soberanía de un Estado. Únicamente sus miembros, considerados individualmente, tienen una Nacionalidad.

Niboyet señala unas reglas fundamentales acerca de la nacionalidad de las personas diciendo: Pág. 83 obra citada: las reglas fundamentales que el legislador debe tener en cuenta, al determinar la nacionalidad de los individuos, son tres, a saber:

I.—Todo individuo debe tener una nacionalidad.

II.—Debe poseerla desde su nacimiento.

III.—Puede cambiar voluntariamente de nacionalidad con el asentimiento del Estado interesado.

Todas estas bases provienen desde la época Romana, en que para poder determinar el Estado cuya nacionalidad adquiriera el individuo, se tomaba en cuenta ya fuera el del Jus Sanguinis o el del Jus Soli, sistemas clásicos.

El primero significa que el hijo debe tener la nacionalidad de sus padres, es decir, la que dictan los vínculos de sangre. Este sistema determina la raza y en consecuencia su prolongación o continuación. El Jus Sanguinis finca su base más que en ninguna otra, en razones de carácter sentimental y psicológico, puesto que como ejemplifica Niboyet en la Pág. 86 que el padre representa para su hijo más que el lugar de su nacimiento, ya que aquél es un factor natural para su hijo, mientras que el lugar donde se nace es un elemento extraño.

En el segundo sistema, el Jus Soli, la nacionalidad debe ser determinada por el lugar de nacimiento. El vínculo del suelo es el preponderante. Al medio al que el hijo se educa, es al que se debe en efecto, las diversas cualidades que caracterizan a un nacional.

Para poder adoptar cualquiera de los dos sistemas, se requiere tener determinadas necesidades como apunta el autor citado, según sea la situación demográfica, ya que el problema es más de orden político y práctico que de orden étnico. Para un País de inmigración, sigue diciendo, constituye a veces una necesidad política, y una cuestión, por lo tanto, de vida o muerte, absorber esos extranjeros lo más rápidamente posible, para lo cual tendrán que hacer amplias aplicaciones del Jus Soli. Por el contrario, un País densamente poblado, no necesita asimilarse extranjeros. Otros países en cambio alternan esos dos sistemas, según sean sus necesidades ya políticas, ya demográficas, ya económicas, etc.

Una vez determinados los sistemas clásicos, pasaremos a analizar someramente las reglas fundamentales de que nos habla Niboyet. La primera; todo individuo debe poseer nacionalidad, teóricamente, no debería haber individuos sin nacionali-

dad, pues estando dividido el mundo civilizado en un cierto número de Estados, cuya soberanía tiene por base el territorio, los individuos, han de pertenecer a un Estado. Son raros los casos en que un individuo no tenga nacionalidad y apunta cuatro supuestos.

1.—Los vagabundos, que han perdido todo nexo con su país de origen.

2.—Los que fijan su residencia en un país cuya ley, dentro de un plazo razonable no les otorga nacionalidad.

3.—Los desposeídos de su nacionalidad ya a título de voluntad presunta, ya a título de pena, y

4.—Aquellos individuos que su país desnacionaliza mediante un certificado sin que hayan adquirido otra nacionalidad nueva.

La segunda regla.—Todo individuo debe poseer una nacionalidad desde su nacimiento.—Se refiere a la nacionalidad de origen sin que ésto quiera decir que no pueda cambiarla posteriormente.

Tercer regla.—Se puede cambiar voluntariamente de nacionalidad con el consentimiento del Estado interesado. Antiguamente el vínculo de nacionalidad era perpetuo, como de la época del feudalismo, que consideraban al hombre ligado a la tierra en que nacía, hasta su muerte. Después se pudo optar por adquirir otra nacionalidad mediante el cumplimiento de las condiciones que el país asimilante exija. Nacionalidad por naturalización que es una concesión del Estado ya que es un Derecho Soberano el admitir o no a un extranjero concluyendo que los individuos puedan solventar la adquisición de otra nacionalidad si el Estado a que pertenecen les autoriza para ello, y si otro Estado les admite en su seno. Así se evita la doble nacionalidad con efectos perjudiciales en algunos casos para los dos Estados. La mayor parte de las legislaciones han establecido ese criterio, pues ya la Ley Alemana del 22 de Julio de 1913 llamada Ley Delbruck, dejó amargas experiencias porque inducía a sus nacionales a naturalizarse en otros países con fines más bien subversivos en perjuicio de éstos.

Claro que estas reglas son de tanta importancia que se han superado todos los supuestos en que se puede encontrar un individuo durante su vida y evitarse así los casos en que como el "Heimatlose" o "apatría" o "apoloide" han existido individuos sin nacionalidad o que teniendo una, la pierdan por voluntad del país de origen (caso del certificado de expatriación del Derecho Alemán).

Todos los países han legislado sobre la nacionalidad tanto de las personas físicas como morales, todas están reconocidas y reguladas por el orden jurídico. Es decir, con este medio todos los Estados las controlan jurídicamente. La doctrina, ha elaborado muchísimas teorías al respecto, de Derecho Público, de Derecho Privado, pero no hay Derecho Internacional vigente que obligue a seguir determinados lineamientos en forma positiva por lo que hay plena autonomía de los Estados para crearse sus propios criterios sobre la nacionalidad, en consecuencia hay varios criterios determinativos de la nacionalidad de los hombres en sociedad que se basan en la conexión, nexo, relación o vínculo entre las personas físicas o colectivas jurídicamente hablando y el Estado. Por tanto, hay que recurrir siempre al análisis del derecho interno de cada país.

La nacionalidad individual o colectiva (Sociedades Internacionales), ha venido perfilándose desde el caso en que los esclavos se consideraban como hombres o cosas mas no como personas jurídicas (existen todavía países en que aún no se reconocen la personalidad del individuo, a pesar de ser nacionales lo cual ya implicaría el reconocimiento jurídico y político en todos sus órdenes, ejemplo: el racismo en los Estados Unidos que se les niegan los derechos más elementales en el orden político como es el voto nacional de ese mismo país) naturalmente que si la Ley lo establece hay que estar a lo que ordene, pero los legisladores no siempre se apegan a la realidad antes de iniciar la Ley.

A continuación transcribimos el Artículo 30 de nuestra Carta fundamental que establece las bases de la nacionalidad mexicana:

Artículo 30.—La nacionalidad mexicana, se adquiere por nacimiento o por naturalización.

a).—Son mexicanos por nacimiento:

1.—Los que nazcan en territorio de la República, sea cual fuere la nacionalidad de sus padres.

2.—Los que nazcan en el extranjero de padres mexicanos; de padre mexicano y madre extranjera, o de madre mexicana y padre desconocido, y

3.—Los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes.

b).—Son mexicanos por naturalización:

I.—Los extranjeros que obtengan de la Secretaría de Relaciones carta de naturalización, y

II.—La mujer extranjera que contraiga matrimonio con mexicano y tenga o establezca su domicilio dentro del territorio nacional.

Como se puede ver, en las fracciones I y III de la primera parte del Artículo transcrito o sea la de nacionalidad por nacimiento, se hace aplicación del sistema Jus Soli; derecho de suelo, y en la II, se aplica el Jus Sanguinis derecho de sangre. Lógicamente al adoptarse los dos sistemas clásicos dentro de nuestra Carta Magna, se dá lugar al hecho de tener doble nacionalidad ya sea que un individuo nazca en el extranjero siendo sus padres mexicanos o que un Estado extranjero otorgue su nacionalidad a un individuo que nazca en México por el hecho de que sus padres sean nacionales de ese Estado; esto naturalmente que se deja a la opción del interesado para que adopte la que le convenga, pero hay casos en que durante toda su vida no definen su nacionalidad con objeto de gozar de los derechos que de los dos países se puedan obtener y eludiendo las obligaciones que con los dos Estados deban de cumplirse considerándose como nacionales de los dos países.

De nuestra Constitución el Artículo 30 en relación con los Artículos 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37 y 38 han reglamentado en lo que a nacionalidad y ciudadanía se refiere, ya que siendo

dos conceptos distintos están vinculados uno con el otro, puesto que no existen derechos y obligaciones para el nacional que no es ciudadano. Tanto las leyes de Nacionalidad y Naturalización como la Ley de Sociedades Mercantiles, el Código de Comercio y la Ley de Vías Generales de Comunicación se relacionan, las primeras se refieren únicamente a las personas como personas físicas o morales pero la última reglamenta las unidades de transporte.

Como ésta se relaciona con el tema de este trabajo, aludiremos a ella sin profundizar mucho, ya que el objeto de este capítulo es sólo tratar la nacionalidad en general. Aunque diferimos de opinión por lo que nuestro criterio nos dicta y lo que la Ley de la materia manda en contra del Artículo 312 y que se refiere a la nacionalidad de las aeronaves.

En rasgos generales, se ha tratado de dilucidar que tanto las leyes vigentes como la doctrina, al tratar de la nacionalidad, siempre se están refiriendo a las personas físicas o colectivas pero no a las cosas o unidades que constituyen a estas últimas como conjunto de bienes que forman su patrimonio, caso de las compañías aéreas y en última instancia al patrimonio del Estado. Pero es muy distinto el bien como parte de un patrimonio o que en sí mismo lo sea, a la nacionalidad que la Ley les da a esos bienes. Niboyet dice al respecto pág. 141: Siendo la nacionalidad un vínculo político con un Estado, no es posible que dicho vínculo pueda existir entre una persona moral y un Estado.

Cuando el Estado determina quiénes son sus nacionales, lo que realmente hace es un inventario (censo), sin nacionales el Estado no podría existir. Sigue diciendo este mismo autor: El hecho de que un automóvil esté matriculado en un país, no significa en modo alguno, que dicho automóvil haya adquirido una nacionalidad. Y hasta cuando el legislador reglamenta la nacionalidad de la aeronave, ésta sólo significa realmente, que dichos aparatos llevan el pabellón de un país determinado, pero no quiere decir en momento alguno que posean una nacionalidad en un sentido técnico.

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

Un Estado se forma mediante sus nacionales, los cuales constituyen la substancia del mismo. Las formas con que los nacionales manifiestan su actividad, no aumenta el número de ellos. Enseguida pone un ejemplo refiriéndose a las personas morales que en nuestra manera de pensar es muy lógico y aceptable: No puede admitirse que España esté constituida ante todo, por españoles (personas físicas) y además, por sociedades españolas en las cuales figurarían de nuevo forzosamente los mismos nacionales. De admitir la opinión contraria habría que admitir también que un Estado pueda aumentar ficticiamente el número de sus nacionales, por eso consideramos inexacta la terminología nacionalidad de la aeronave. Así como explica este autor la ficción de que se sirve la Ley para nacionalizar las sociedades, consideramos que es lo mismo al hablar de las aeronaves; una cosa no puede gozar de derechos ni públicos, ni privados, ni políticos.

Afirma igualmente que los buques no tienen tampoco una nacionalidad, es cierto que los buques llevan un pabellón minuciosamente reglamentado, pero esto no implica la adquisición de una nacionalidad. Desde luego este autor se encuentra dentro de la corriente doctrinal que niegan ese atributo a las sociedades o personas morales, en cambio otros las sostiene como Ripert y Helguera que el maestro de nuestra facultad Jorge A. Carrillo cita en sus apuntes tomados durante la impartición de su cátedra diciendo que: Siendo tanto la persona física como la moral personas jurídicas, no es posible negarle a unos la nacionalidad y atribuírselas a otras, ya que al fin y al cabo el Estado las crea legalmente, las regula y las vincula con el mismo. El mismo autor, nos pone de manifiesto en esos mismos apuntes, que desde tiempos remotos ya se distinguía la nacionalidad en Grecia del sistema empleado en Esparta, en donde no se admitía al extranjero, ni su comercio, ni su industria; en Atenas el Derecho es más amplio, ya que distinguió tres clases de extranjeros que por concesión obtenían parcial o totalmente la aplicación del derecho civil. En Roma se quiso asimilar a los pueblos vencidos, pero hasta la Constitución de Caracalla es cuando se concede la posibilidad de gozar la plenitud del "Jus Civitates". Se distinguían los peregrini ordinarios y los

peregrini latinos quien se consideraba como intermedio entre el peregrini ordinario y el ciudadano Romano aunque subsistieron las diferencias de nacionalidad.

Durante el cristianismo la universalidad que proclama esa doctrina y la declaración de San Pablo borrando toda diferencia entre judíos y cristianos, hombres o mujeres, circuncisos e incircuncisos, debieron tener como consecuencia que no hubiera discusión entre nacionales y extranjeros que la cristiandad como se llamaba en la edad media regía por un solo padre espiritual, el soberano pontífice considerara iguales a todos sus miembros.

Pero que hay que admitir que las mismas cruzadas, movimiento de un mundo contra otro, no lograron borrar las diferencias nacionales, que aumentarían con las rivalidades mercantiles entre genoveses, aragoneses, visantinos, francos y catalanes.

Durante la edad media, dominó el derecho feudal que liga perpetuamente al hombre a la tierra.

La revolución francesa inició el movimiento para acabar con las distinciones y para crear el respeto a la persona humana sin consideración de la nacionalidad.

En el Siglo XIX se acentúa el movimiento en favor de la igualdad entre nacionales y extranjeros.

En el Derecho Español antiguo no existió un sistema de derecho internacional y apenas encontramos disposiciones aisladas en el Fuero Juzgo pero apegado a territorialidad del derecho feudal, el Fuero Real prohibió la aplicación de la Ley extranjera en los juicios y las leyes de Partidas hizo obligatorias sus disposiciones a nacionales y extranjeros.

En la guerra de Independencia, rigió por poco tiempo la Constitución Española de 1812, en su Artículo 50. Considero como españoles a todos los extranjeros que llevarán diez años de vecindad ganada según la Ley, en cualquier población de la monarquía.

La primera Constitución Mexicana de 22 de Octubre de 1814 reputa ciudadanos de esta América a todos los nacidos

en ella y también a los extranjeros, ya que el Artículo 12 declara también a los extranjeros a quienes se otorgara cartas de naturalización (Jus Soli).

Las Leyes constitucionales de 1836 declararon que los extranjeros gozan de todos los derechos naturales, y además que las que se estipulen en los tratados prohibiendo la adquisición de propiedad de raíz si no se naturalizan o se casa con mexicana y también el traslado de la propiedad mueble, si no se cumplen los requisitos y se pagan los cuotas que establecen las leyes.

La Constitución de 1857 fue de las primeras que en el mundo reconocieron los derechos del hombre como base y objeto de las instituciones sociales, igualando para el goce de esos derechos a los extranjeros y nacionales, pues no hubo más diferencia que la del derecho de expulsar al extranjero pernicioso.

La Ley de Nacionalidad y Extranjería del 28 de Mayo de 1886 (Ley Vallarta) precisó la igualdad de nacionales y extranjeros unificando la Legislación Nacional, declarando que los Códigos Civiles y de Procedimientos Civiles del Distrito Federal, deberían aplicarse en toda la República a los Extranjeros.

El objeto de mencionar en forma histórica, el desarrollo de las distinciones entre nacionales y extranjeros desde la época Romana hasta nuestros días, es para fijar el criterio de que siempre y por todos los tiempos se ha venido hablando de la nacionalidad como una institución elaborada, desarrollada, y establecida en todas las Legislaciones del mundo por el hombre y para el hombre, no para las cosas o para los bienes. No importa que se hayan pugnado tantas y tan diversas teorías en pro y en contra, pero siempre se ha propugnado en esencia, escribir, legalizar y pulir la institución Nacionalidad como una fuente de derechos y obligaciones de la persona humana, ya sea desde el punto de vista del Derecho interno de cada país de donde se sea Nacional, como desde el punto de vista externo, es decir del país de donde no se sea nacional o se es extranjero.

CAPITULO III

LA NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES

- a).—Antecedentes históricos.
- b).—Los criterios observados históricamente para la fijación de la nacionalidad de las aeronaves.
- c).—Opinión doctrinal al respecto.

Como lo hice notar en el primer capítulo de este estudio, el Derecho ha tenido la necesidad de regular la actividad de los hombres en relación con ese aparato llamado aeronave, puesto que se le ha dado una importancia tan extraordinaria, que es el medio de transporte más perfecto en cuanto a las ventajas que posee en comparación con todos los demás que existen hasta la fecha.

Aunque la navegación aérea es antiquísima, realmente su regulación jurídica empieza en Europa en el siglo pasado cuando el dirigible y el globo de gas comenzaron a surcar el espacio, empezando las experiencias científicas del hombre hasta lograr el triunfo que el mismo hombre ha podido obtener sobre la aeronavegación en todos sus aspectos.

Con el fin de llevar a cabo esa regulación jurídica de las aeronaves, por la misma época o sea el siglo XIX, se empezaron a celebrar conferencias. En 1899 en La Haya, Holanda se celebró la primera Conferencia de carácter oficial internacional. Históricamente ha sido el intercambio de notas entre Alemania y el Imperio Austro-Húngaro acerca del paso de las fronteras con globos militares. En 1907 se celebró otra para prorrogar la anterior. En 1910 la primera Conferencia Diplomática fue celebrada en París el 18 de Mayo para tratar el tema sobre la navegación aérea, así se vinieron reuniendo los representantes diplomáticos de todos o casi todos los Estados del mundo, hasta llegar al convenio de Aviación Civil Internacional del 7 de Diciembre de 1944 celebrado en Chicago. Posteriormente y en el Capítulo quinto nos referiremos con más detalle a las Legislaciones Internacionales, por ahora, y sólo como antecedentes del tema propio de esta Tesis que es la Nacionalidad de las Aeronaves, hemos aludido a algunos de los pasos que históricamente

se han llevado a cabo, a fin de regular entre otras muchas fases de la aeronave, su Nacionalidad.

El Convenio de París de 1919 del 13 de Octubre, puede decirse que es el primer Convenio de carácter multilateral sobre la navegación aérea, en el cual se establecen normas sobre la Nacionalidad de las aeronaves al decir de Mario Escalera Turrent en su Tesis "Convenios Internacionales de Derecho Aéreo" 1964 Pág. 47, ese Convenio se compone de 43 Artículos divididos en 9 Capítulos y 8 anexos que van de la letra A a la H y un protocolo adicional; el primer anexo, el A, es el correspondiente a la Nacionalidad y matrícula de todas las aeronaves. Posteriormente siguieron los Convenios siguientes: Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea de 10. de Noviembre de 1926, México lo ratificó.

Convenio Panamericano sobre Aviación Comercial de 1928.

Convenio de Aviación Civil Internacional de 7 de Diciembre de 1944 de Chicago.

En todos estos Convenios se ha tratado el tema de la Nacionalidad de las aeronaves, mas sin embargo, Niboyet comparando a la aeronave con el buque dice en su obra citada Pág. 81; no nos parece admisible la afirmación de que el buque posea una verdadera Nacionalidad, no puede existir un vínculo entre un Estado y una cosa, sino entre un Estado y sus súbditos solamente. El buque lleva un pabellón emblema del país que ejerce sobre sus ocupantes la protección diplomática y hasta la soberanía personal; pero pabellón y Nacionalidad son dos conceptos distintos. Respecto de las aeronaves aunque de moderna creación, han conquistado rápidamente el derecho a una Nacionalidad, la cual les ha sido reconocida por el Convenio Internacional de 13 de Octubre de 1919 (Artículo 5o. y siguientes). Esta Nacionalidad no es más que la confirmación del pabellón que llevan, de modo que, forzosamente, llegamos a la conclusión de que el pabellón es cosa distinta de la Nacionalidad, distinción que también consideramos preferible adoptar para este caso.

La verdadera Nacionalidad, la única que existe, crea una relación de orden político entre un individuo y un Estado.

Hasta ahora el Derecho Internacional no ha conocido ninguna otra.

Por eso consideramos inexacta la terminología Nacionalidad de la aeronave empleada en el Capítulo Segundo de la Ley Francesa de 31 de Mayo de 1924, Artículos 4 y siguientes.

Sigue agregando este autor respecto de las naves, que se puede asimilar a las aeronaves: Es cierto que los buques llevan un pabellón minuciosamente reglamentado, pero éste no implica la adquisición de aquella. El pabellón significa que el buque está matriculado en un país, el cual le otorga con el derecho de llevar su pabellón, el de invocar su protección, soportando además, su intervención desde el punto de vista diplomático. Pero entre el buque y el Estado, es decir entre una cosa (res) y el Estado no existe relación política. Si un buque (lo mismo que la aeronave), no es más que un conjunto de piezas de madera o de acero, por qué se ha de elevar al rango Nacional con preferencia a cualquier otra cosa.

No acertamos por lo tanto, a comprender la tendencia a ligar la idea de pabellón con la de Nacionalidad cuando se trata de buques o de aeronaves, pues la naturaleza jurídica del buque, al igual que la aeronave es una cosa mueble de naturaleza compleja compuesta por un conjunto de cosas simples que están unidas orgánicamente con una finalidad común dice Juan A. Lena Paz en su Compendio de Derecho Aeronáutico, Pág. 96. Unas concurren a integrar la estructura física de la aeronave en forma que, faltando alguna de ellas, la misma no puede sostenerse en el aire (por ejemplo las alas, los motores, etc.) en tanto que otras destinadas permanentemente al uso de la aeronave no son técnicamente indispensables a la realización del vuelo pero contribuyen a su mayor seguridad o comodidad (equipos de radio comunicaciones, paracaídas) ahora también, cine o televisión creemos nosotros, y él agrega: Las primeras son partes constitutivas o integrantes de la aeronave; las segundas son accesorias de la nave, y ambas categorías constituyen una nueva cosa que tiene una individualidad jurídica y un valor económico distintos de los elementos que la forman.

Pese al tratarse de un bien mueble, la aeronave se encuen-

tra sometida a ciertas reglas propias de los inmuebles, como la publicidad de los derechos reales que la afectan, la posibilidad hipotecaria, etc. Pertenece como dice Donia, a una categoría especial de bienes a cuyo respecto se ha hecho sentir la conveniencia de someterlos a un régimen especial de publicidad y control, sin que ello signifique desconocerle la calidad esencial de bien mueble por naturaleza.

Rodríguez Jurado dice al respecto, en la obra ya citada Pág. 112. Las aeronaves son cosas muebles por su naturaleza, puesto que pueden transportarse de un lugar a otro. Sin embargo, la regulación jurídica que se ha dado de las aeronaves es más cercana a la de los inmuebles que a la de los muebles, lo que ha motivado que algunos autores la consideraran como un "Cuasi-mueble".

Por otra parte se encuentran en este ordenamiento legal elementos como la matrícula y la Nacionalidad, que tampoco son comunes a los inmuebles y que en cierto sentido para otros autores las acercan a las personas.

A ello debe agregarse que el aspecto puramente material, una aeronave es un complejo de diversos elementos materiales originariamente independientes entre sí, que al unirse para formar una aeronave originan una cosa nueva de naturaleza compuesta.

Hay quienes en consideración de los distintos elementos que componen una aeronave en condiciones de cumplir sus fines específicos, califican a la aeronave de *Universitas Rerum*, entendiéndola como un conjunto de bienes físicamente independientes unos de otros, pero teleológicamente unidos por robusto vínculo funcional y orgánico que la hace aparecer como cosa unitaria.

La más moderna corriente doctrinal califica a la aeronave de "unidad jurídica pertenencial" también por similitud con la evolución doctrinal sobrevenida en el campo del derecho marítimo.

Lo expuesto le permitió concluir a este autor, que la aeronave es una cosa mueble registrable, de naturaleza compuesta,

en la cual se incluyen tanto elementos materiales como inmateriales de valor económico y jurídico y la regulación jurídica está integrada por elementos de Derecho público y privado amalgamados de manera tal que forman un todo homogéneo.

Nuestro Derecho Mexicano, considera a las aeronaves como bienes muebles desde el momento en que la Ley de Vías Generales de Comunicación en su Artículo 311 definió a las aeronaves como cualquier "vehículo", etc., y los vehículos al poder trasladarse de un lugar a otro por sí mismos o tripulados, no pueden ser inmuebles, así el Artículo 752 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales establece que los bienes son muebles por su naturaleza o por disposición de la Ley, y en el Artículo 753 del mismo ordenamiento, se señala que, son muebles por su naturaleza, los cuerpos que puedan trasladarse de un lugar a otro, ya se muevan por sí mismos, ya por efecto de una fuerza exterior.

Este Artículo desde luego considero que es el aplicable al caso de las aeronaves, también el Artículo 763 reza en su primer párrafo; los bienes muebles son fungibles o no fungibles. Pertenecen a la primera clase los que pueden ser reemplazados por otros de la misma especie, calidad y cantidad.

Desde luego también se puede referir este precepto a las aeronaves, ya que como éstas se fabrican en serie la mayoría de las veces que se inventan o perfeccionan un determinado tipo de avión.

En consecuencia, las aeronaves vienen a ser de acuerdo a nuestra Legislación positiva en vigor, bienes muebles por su naturaleza, fungibles, registrables y susceptibles de gravámen como lo establece la Ley de la materia en su Artículo 362. Son susceptibles de hipoteca:

1.—Las aeronaves etc.

Artículo 363.—Podrán ser objeto de prenda los motores, hélices, piezas de repuesto, aparatos de radio, instrumentos y demás equipo etc.

Todo lo asentado hasta esta parte de este trabajo ha sido con objeto de establecer el por qué se le ha dado Nacionalidad

a las aeronaves tomándose en cuenta a través del tiempo, el invento propiamente del avión sus características etc. a fin de que las legislaciones de todos los Estados del mundo, así como la doctrina, hayan podido darle Nacionalidad a ese aparato.

Es decir que la nacionalidad de las aeronaves, ha venido derivándose del criterio que ha establecido el legislador, en tanto que en nuestra modesta opinión la Nacionalidad es para las personas aún cuando depende de un hecho natural, voluntario o involuntario, caso de la Nacionalidad por naturalización o por nacimiento, ambos casos universalmente regulados por la Ley.

CAPITULO IV

LA NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES EN EL DERECHO MEXICANO

- a).—Antecedentes históricos.
- b).—Criterio que sigue el legislador mexicano para la determinación de la nacionalidad de las aeronaves.
- c).—Análisis crítico.

Para situarnos con precisión en el tema propiamente de este capítulo, independientemente de que desde luego hagamos notar que todo lo dicho hasta ahora está ligado forzosa y necesariamente con la tesis en general, nos referiremos primeramente a la tesis de Eugenio Hugo Hernández Ojeda, llamada "La Aeronáutica en México y su Legislación", 1962, Pág. 37 que dice: En el año de 1908 una fábrica de cigarros trajo a México e hizo volar sobre nuestra capital, como medio de propaganda de sus cigarros el primer dirigible Hámiltón, que se elevaba cada domingo, constituyendo esta rudimentaria aeronave, todo un acontecimiento dando margen para que se organizaran las más pintorescas romerías, en las que se mezclaban todas las clases sociales para gozar de ese espectáculo.

Más tarde a principios de 1909, la misma fábrica trajo el primer aparato más pesado que el aire que se conociera entre nosotros. Fue éste un monoplano "Bleriot" que se alojó en el hangar construido en los llanos de Balbuena y el cual venía bajo el cuidado del piloto francés M. Dubois. Este avión, tras de múltiples y desafortunadas pruebas, jamás logró volar y apenas si su tripulante consiguió dar saltos de diez a quince metros. Se asegura que en aquella época un joven mexicano Juan Guillermo Villasana que construyó modelos de avión a escala haciéndolos volar, posteriormente construyó planeadores, consiguiendo navegar a la vela en los llanos de Pachuca, estando a punto de perder la vida en uno de esos vuelos. Más tarde inventó y construyó la hélice "Anáhuac", considerándosele por eso, como uno de los pioneros de la aviación mexicana.

Realmente los primeros aviones de verdad, aparecieron en México, durante 1909 cuando Don Alberto Braniff trajo un "Farman" a México y consiguió realizar muchos vuelos cortos

pero espectaculares para su época, sobre los llanos de Balbuena, emulando sus actividades otro piloto mexicano: Don Miguel Lebrija, que efectuó algunos vuelos sobre la capital a bordo de un avión Bleriot que una fábrica adquirió como vehículo de publicidad. Pero no fue sino hasta el año de 1910, Año del Centenario, en las postrimerías del Gobierno del General Don Porfirio Díaz cuando positivamente el pueblo mexicano supo lo que era cruzar el espacio con aparatos más pesados que el aire, pues por aquel entonces nos visitó una flotilla de aviones franceses, que estaba al mando de Roland Garrus, con los pilotos galos Andermars, Rene Simón y J. Barrier, quienes dieron exhibiciones en Balbuena bajo la mirada y aplauso entusiasta del General Porfirio Díaz entonces Presidente de la República, despertando entre el pueblo el interés de la aviación.

Tal fue el inicio de la aeronáutica en nuestro país.

Después, durante la revolución constitucionalista, encabezada por Don Venustiano Carranza, nace nuestra aviación militar, pues él creó la Fuerza Aérea Mexicana, los Talleres de Construcciones Aeronáuticas donde se construyeron en serie genuinamente mexicanos, desde la hélice hasta el timón, incluyendo el motor todos los aviones que la revolución utilizó. Igualmente creó la primera Escuela de Aviación Militar que existió en la América Latina, de donde salieron todos los pilotos que hoy forman la plana mayor de la aviación militar y civil mexicana.

Cabe decir que el primer Presidente de cualquier República de la América que voló en avión fue Don Francisco I. Madero y como un hecho poco conocido y que no se ha comentado como merece, es que en la Historia de la Aviación el primer país del mundo que empleó el avión como arma de guerra fue México, lo cual sucedió a principios de Mayo de 1914, habiendo quedado tal acontecimiento inscrito en una placa de bronce, en el Museo de Aviación de Londres, en la que aparece el nombre de Don Gustavo Salinas, como el primer aviador que piloteó el aparato de combate llamado "Sonora". Así la Ciudad que primeramente recibió proyectiles desde el aire fue Mazatlán, quedando tal hecho como la experiencia inicial de la Avia-

ción Mexicana en los días de la Revolución armada. El ataque al pintoresco pueblo de Sinaloa, fue anterior a los que se produjeron a partir de Agosto de 1914, durante la primera guerra mundial. Posteriormente vinieron las incursiones de la aviación Alemana y las hazañas portentosas de Francia y la Gran Bretaña. Finalmente, México fue el primer país de la América Latina que poseyó Industria Aeronáutica, Fuerza Aérea Militar y Escuela de Aviación.

Estos antecedentes históricos de la aviación en México han venido siendo de gran importancia, pero legalmente la Nacionalidad que se les ha atribuido a las aeronaves deriva de la copia del Convenio de París de 1919 y ratificado en el de Chicago de 1944, es decir, se tomó el mismo criterio establecido en esos acuerdos.

Juan A. Lena Paz en su obra citada Pág. 96 dice: La conveniencia de atribuir Nacionalidad a las aeronaves ha sido reconocida por la doctrina desde los primeros tiempos de la navegación aérea. Ya en el Congreso Internacional para la reglamentación de la locomoción aérea, realizado en Verona en 1910, así como en el primer Congreso convocado por el Comité Jurídico Internacional de la Aviación (París 1911) se llegó a la conclusión de que toda aeronave debía tener una Nacionalidad y sólo una, principio éste que fue luego consagrado por las convenciones de París (Artículos 6 y 8) y de Chicago (Artículos 17 y 18).

Varias son las razones que lo justifican, a saber:

1).—La aviación constituye un importante factor de la potencialidad económica y política del Estado y, en consecuencia, debe reconocerse entre éste y las aeronaves que forman parte del patrimonio nacional, la existencia de un vínculo de Nacionalidad que permita a los Gobiernos protegerse internacionalmente en la misma forma que a su ciudadano.

2).—La Nacionalidad es condición imprescindible para volar fuera de las fronteras nacionales, puesto que la aeronave es un instrumento de transporte internacional por excelencia; es menester que los Gobiernos se hagan responsables de sus con-

ductas en el extranjero y al mismo tiempo aseguren el respeto de sus derechos.

3).—Del punto de vista del derecho privado, la atribución de una Nacionalidad permite determinar en algunos casos la Ley competente para regir los hechos y actos jurídicos producidos a bordo de las aeronaves.

Admitida así la conveniencia de que las aeronaves tengan una Nacionalidad, surgieron en la doctrina diversos criterios para establecerla: a).—Nacionalidad del propietario; b).—Domicilio del propietario; c).—Lugar de estacionamiento habitual de la aeronave, d).—Nacionalidad del país de la matrícula; e).—Lugar de construcción de la aeronave etc. Actualmente, la cuestión se haya resuelta en el orden internacional por la Convención de Chicago, cuyo Artículo 17 siguiendo a la Convención de París, estatuye que las aeronaves tendrán la Nacionalidad del Estado en que estén matriculadas.

Convención de Aviación Civil Internacional.

Chicago 1944. Capítulo III.—Nacionalidad de las aeronaves.

Artículo 17.—Las aeronaves tendrán la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas.

Artículo 20.—Toda aeronave dedicada a la navegación aérea internacional llevará distintivos adecuados de su nacionalidad y matrícula.

Franco Rigalt, Pág. 87 obra citada, confirma lo anterior diciendo: La Nacionalidad de la aeronave debe ser, según unos, la que tenga el propietario, el capitán o piloto y las tres cuartas partes de la tripulación (Paul Fauchille y según otros, la del domicilio o puerto de amarre (Grote), proponiéndose por el mismo Comité Jurídico Internacional de Aviación que los Estados instituyeran registros públicos donde fueran inscritos los aerostatos que viajasen bajo su pabellón Nacional, y resolviendo el Congreso de Mónaco, que "La Nacionalidad de una aeronave la determina la Nacionalidad del propietario". El Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea de 1926 igual que el de París de 1929 reconoce que las aeronaves tienen la Na-

cionalidad del Estado en cuyos registros estén inscritos, conforme a las prescripciones de la sección uno, c) del anexo A) Artículo 6, que dice: La Inscripción de registro y el certificado de matrícula deberán contener una descripción de la aeronave e indicarán el número o cualquier otra marca de identidad dada por el constructor del aparato, las marcas de matrícula y de Nacionalidad antes mencionadas, el aeródromo, el nombre y el apellido, la Nacionalidad y el domicilio del propietario así como la fecha de matrícula.

Rafael Gay de Montellá en la Pág. 92 de sus "Principios de Derecho Aeronáutico", señala: La función tutelar e interventora del Estado en el campo de la aeronáutica, halla una vasta repercusión en los aspectos de la defensa nacional de la regulación del tráfico aeronáutico y del crédito público al cual se haya fuertemente conectado tal tráfico.

Para la protección de estas exigencias vitales de las Naciones que fomentan esta modalidad de transporte, las Legislaciones han tenido que desprender la disciplina de las aeronaves de la Legislación General o común que rige las cosas, clasificándolas como muebles de carácter excepcional, sometidas a reglas especiales que rigen su individualidad.

La individualización de la aeronave como elemento patrimonial nacional, es el fundamento de su reconocimiento internacional. Su actitud traslativa para cruzar fronteras, mares y continentes, obliga a los Estados a una identificación rigurosa que permita en todo momento la individualización.

Esta necesidad de individualización ha sido sometida a las exigencias de la inscripción obligatoria, reflejada en los certificados de matrícula y navegabilidad que acompañan a la aeronave hasta su demolición.

En el campo del Derecho privado, esta individualización es la base del reconocimiento de la Nacionalidad con que el Estado de su matrícula la ampara.

La Nacionalidad de la aeronave es más que la relación de dependencia entre el Estado y su propietario. No es solamente el supuesto necesario para la protección Diplomática y Consu-

lar concedida a las aeronaves del Estado, sino el supuesto necesario para gozar de la facultad de desplazarse por encima del territorio de los Estados extranjeros.

En el Derecho aeronáutico se parte del principio restrictivo de que solamente a las aeronaves nacionales se les permite el tráfico aéreo en los espacios del territorio de la Nación.

La Nacionalidad, además, atribuye a la aeronave la calificación de generadora de derechos y de obligaciones para las personas que se hayan en relación de inmediata dependencia de ella.

Tres eran las teorías que se disputaban la primacía para el establecimiento del criterio de la Nacionalidad, dice este autor en la Pág. 95 de su obra. Una de ellas se fundaba en el criterio de la Nacionalidad del propietario (Fauchille y Couannier), otra en el criterio del domicilio del propietario (Spaight y Dor); y finalmente la tercera, en la permanencia habitual de la aeronave.

Actualmente no cabe tal discusión. Desde la Convención de París se admite universalmente el principio fundamental de que "toda aeronave tiene la nacionalidad del Estado en cuyos registros está inscrita" (Artículo 6), disposición que ha sido insertada en el Artículo 17 de la Convención de Chicago de 1944, al disponer que "las aeronaves tendrán la Nacionalidad del Estado en que están matriculadas" Artículo 18, que ninguna aeronave podrá matricularse legalmente en más de un Estado, aún cuando la matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro.

Todas estas disposiciones peligrarían en su eficacia si no existiere la publicidad oficial exigida a los Estados como requisito obligatorio de la Nacionalidad de las aeronaves.

Las Naciones vinculadas a la Convención de París, o que han dado su adhesión a los principios de Chicago, consienten en su casi totalidad, la inscripción de las aeronaves en el Registro Nacional respectivo, solamente cuando estos aparatos pertenecen a los súbditos de la Nación matriculante o a las sociedades comerciales que respondan a determinadas condiciones en su composición personal y de capital. Entre estas con-

diciones se encuentran determinados tanto por ciento de súbditos Nacionales cuando se trata de sociedades de personas, o un determinado porcentaje de capital nacional en combinación con la obligatoriedad de que sean súbditos Nacionales los Presidentes del Consejo de Administración o de los Administradores Delegados.

Dentro del sistema jurispúblicístico de la Nacionalidad, ésta se completa con los signos de identificación de la aeronave, según el Artículo 6, en relación con el anexo A, sección IV, del Convenio de París, con excepción de las aeronaves de Estado.

La Convención de Chicago presupone la existencia del registro de matrícula de las aeronaves en el respectivo Estado, como fundamento de su Nacionalidad (Artículo 17), exigiéndole el Artículo 20 "Que toda aeronave dedicada a la navegación aérea internacional, lleve las marcas de Nacionalidad y de matrícula que le correspondan". La Convención de París estableció en su anexo A una tabla de marcas de Nacionalidad, representadas por letras mayúsculas en caracteres romanos, en número de cinco, de los cuales la primera o las dos primeras del grupo corresponden a la Nacionalidad.

Este grupo de cinco letras será usado como nombre de la aeronave, al expedir o al recibir llamadas radiotelegráficas o por cualquier otro medio de comunicación salvo para las señales ópticas, siempre que no se use el Código Morse.

Tales marcas de Nacionalidad y de matrícula quedan reguladas de conformidad a las tablas de la sección VIII de dicho anexo A.

La entrega del certificado de matrícula, juntamente con el certificado de navegabilidad, que como hemos dicho constituyen los documentos fundamentales de la personalidad de la aeronave, provee a la aeronave de los documentos acreditativos de su Estado civil, en el régimen Nacional a que pertenece y en el régimen internacional que los reconoce.

Pág. 102 la pérdida de la Nacionalidad seguida de la pérdida o exclusión de los registros de las llamadas marcas de

matrícula (Convención de París, Anexo A), representa en la práctica internacional aeronáutica lo que en el lenguaje marítimo se conoce con el nombre de dimisión o cese de bandera. Puede ocurrir el caso inverso o sea que la dimisión de bandera por devolución del certificado de matrícula produzca de hecho y de derecho la desnacionalización de la aeronave y por consiguiente la inaptitud de ésta para el tráfico aéreo.

Las legislaciones suelen prever como casos principales de pérdida de Nacionalidad de las aeronaves las dos siguientes: la enajenación a persona no nacional, y la matriculación por su propietario en país extranjero. El primer caso se produce porque deja de cumplirse la condición fundamental de la matriculación nacional, cual es la de que el propietario de la aeronave sea súbdito de la Nación que lo tiene registrado. El segundo, por la voluntad del mismo propietario que sujeta a la aeronave a una Ley distinta de la que rige a la nacionalidad de la aeronave.

En el Derecho privado, los casos de desnacionalización de las aeronaves son muchos más, como por ejemplo, a).—Cuando por fallecimiento del titular propietario, la aeronave pase enteramente a la propiedad de personas extranjeras o de una sociedad mercantil extranjera; b).—Cuando por matrimonio con un extranjero la mujer propietaria de la aeronave pierda la ciudadanía del Estado donde estuviese ésta matriculada y abandone la residencia en él; c).—Cuando la sociedad mercantil, o en otro caso la persona jurídica propietaria haya perdido los requisitos que la equiparaban a los ciudadanos del Estado de la matrícula en el Derecho de ostentación de la Nacionalidad; d).—Cuando la aeronave por la voluntad del propietario haya sido sometida a desguase (demolición), y e).—Cuando por consecuencia de accidente aviatorio haya quedado destruida, o hubiese desaparecido sin recibirse de ella noticias durante un lapso o algunos meses.

En todos estos casos el propietario de la aeronave está obligado a formalizar la declaración oportuna si se hayase en el territorio nacional ante el registro de la matrícula aérea, o ante la representación consular si se hayase en el extranjero.

México sigue el criterio de esas Convenciones con toda exactitud como lo veremos en seguida:

La Constitución Política de 5 de Febrero de 1917, establece la facultad que otorga al poder Ejecutivo de la Unión para reglamentar la navegación aérea que entre otras es una vía general de comunicación que forma el derecho aéreo positivo.

Nuestra Carta Magna dice en el Artículo 73 Fracción XVII.

Art. 73.—El Congreso tiene facultad.

Fracción XVII.—Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación; y sobre postas y correos; etc.

Desde luego este precepto constitucional es la fuente de la Ley de vías generales de comunicación de 29 de Agosto de 1931 abrogada por la de 29 de Agosto de 1932, que a su vez fue abrogada por la que actualmente está en vigor y que fue expedida el 30 de Diciembre de 1939, publicada en el "Diario Oficial" de 19 de Febrero de 1940.

La Legislación Aérea en México se ha establecido expresamente en los preceptos invocados, sin embargo, existen disposiciones aisladas en otras Leyes y Códigos aplicables a las aeronaves, que se encuentran diseminados en el Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, la Ley General de Población, el Código Aduanal, el Código de Justicia Militar, el Código de Comercio, el Código Civil para el Distrito y Territorios Federales y el Código Federal de Procedimientos Civiles.

Respecto de la Nacionalidad de las aeronaves nuestra Ley de la materia sigue definitivamente los mismos lineamientos de la Convención de Chicago. El legislador mexicano confunde la matrícula con la Nacionalidad subordinando ésta a aquélla. Es decir, que le da más importancia a la matrícula que a la Nacionalidad. Como se comprueba con la lectura del Artículo 312.

Artículo 312.—La Nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles se rigen por las disposiciones siguientes:

I.—Las aeronaves tienen la Nacionalidad del Estado en que estén matriculadas;

II.—Ninguna aeronave podrá tener más de una matrícula;

III.—Para adquirir, modificar o cancelar la marca de Nacionalidad o la matrícula de una aeronave mexicana, se requiere cumplir con las formalidades establecidas por la 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 y el otorgamiento de su matrícula le confieren la Nacionalidad mexicana;

VI.—La inscripción de una nave en el Registro Aeronáutico Mexicano podrá ser solicitado por el propietario de la aeronave o por quien tenga título para ello.

Inscrita la aeronave se otorgará la matrícula correspondiente y se expedirá el certificado de Nacionalidad y matrícula que la identificará y probará su inscripción.

Artículo 314.—La cancelación de la matrícula de una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano implica la pérdida de su Nacionalidad mexicana.

Estos preceptos son copia fiel y exacta de las disposiciones contenidas en el Convenio de Chicago tantas veces mencionado.

Nosotros consideramos sin admitir que si las aeronaves tienen Nacionalidad en el concepto doctrinal, ésta no debería estar subordinada a la matrícula, sirviendo como un requisito para poder conceder la matrícula, puesto que siendo dos cosas distintas jurídicamente, la matrícula puede servir para tener un control de las aeronaves en cuanto a la cantidad de las mismas que puedan existir en un país, su serie, su identificación etc. pero no para su identificación como unidades nacionales o extranjeras portadoras de la soberanía de los Estados aún cuando estén relacionados; más aún ligados uno con otro, pues pasa lo mismo que una persona si es que se le aplica el mismo concepto de Nacionalidad que a la aeronave, si una persona nace en la República Mexicana, por ese hecho natural es nacional mexicana, aunque no se anote ese nacimiento en el Re-

gistro Civil, surte efectos durante toda su vida los hechos o actos jurídicos que lleve a cabo como un nacional y se le protege como a tal, en cambio un aparato si no está registrado, únicamente no surte efectos su vida en sentido de aptitud y funcionalidad para volar. Así existen Nacionalidad y matrícula, en todos los aviones pero no podrá haber simplemente aviones con sólo la matrícula o sólo la Nacionalidad y si estas dos cosas tienen que ir juntas siempre, no veo por qué se subordine un concepto al otro y se le da más importancia a la matrícula que a la Nacionalidad, cuando la matrícula podría decirse es la placa de circulación y la Nacionalidad en cambio, es parte de la soberanía misma del Estado Mexicano. Es tanto como someter el honor y la dignidad de un país a un determinado número que por azar le tocó a la aeronave.

Por tanto, y de acuerdo al pensamiento del Licenciado Hernández Ojeda en su obra citada Pág. 85, "las aeronaves civiles" nuestra Ley habla equivocadamente de la Nacionalidad y matrícula de las mismas; y se dice equivocadamente porque confunde la matrícula y la Nacionalidad, sin distinguir cuál es una y cuál es otra; cuestión que en todo caso es innecesaria si sólo se hablara de matrícula y pabellón, pues partiendo del supuesto doctrinal de que "Nacionalidad" es el vínculo político entre un individuo y un Estado, dicho vínculo no puede existir entre una cosa y un Estado. Aplicar a las aeronaves un concepto que concierne a los individuos, es dar a una palabra un significado demasiado amplio que presupone serios inconvenientes. Sólo puede admitirse que las aeronaves puedan tener un pabellón, con todas las consecuencias que de ello se deriven; pero sin que eso signifique que poseen Nacionalidad así el Artículo 312 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, si en su fracción I dijera que las aeronaves tienen el pabellón del Estado en que estén matriculadas, se hablaría con propiedad jurídica y se distinguiría posteriormente entre pabellón y matrícula, no teniendo más que hablarse de la última, al subordinarse al pabellón.

Se ha visto que el pabellón es un signo distintivo de la Nacionalidad de todas las cosas pertenecientes a un Estado, o en otras palabras, todas las Naciones tienen su muy particular

bandera que a la vez las identifican internacionalmente; pues bien, como el pabellón demuestra a qué Nación pertenece un ejército, un buque, un avión o cualquiera otra cosa, consideramos que es más práctico asignarle pabellón a una aeronave que implica en sí misma la Nacionalidad que tiene y no hablarse únicamente de Nacionalidad; en un avión cualquiera según como lo rige la Ley en vigor, al perder la matrícula, pierde la Nacionalidad, en cambio si se pierde la matrícula o se da de baja, puede seguir siendo un aparato mexicano, independientemente de que esté o no autorizado a volar; ahora, si se diera de baja y pierde su Nacionalidad como lo dispone la Ley sin darse de alta en ningún otro país, aún estando en condiciones de volar, en qué situación quedaría ¿sin ninguna nacionalidad?, ¿una cosa no perteneciente a ningún país en particular?, desde luego viéndolo como patrimonio Nacional no como propiedad particular.

Un avión que en una ruta internacional sobrevuela tres, cuatro o más países, se identifica más fácilmente al verle el pabellón que ostenta, no así la marca de nacionalidad a que se refiere la Ley, en nuestro caso las siglas XA-XB-XC que establece el Artículo 315 segundo párrafo. Pues es casi seguro que el común de la gente desconoce a qué Estado pertenecen los aviones que ostentan su Nacionalidad por medio de siglas.

Esas razones creo que nos llevarían a concluir que es mejor hablar de bandera o pabellón y no Nacionalidad; además de la obligatoriedad de ostentarla mientras esté en funciones, derecho que se perdería al darse de baja una aeronave; no que existen cantidad de aviones inservibles considerados como chatarra y que aún así orgullosamente siguen ostentando la bandera Nacional.

CAPITULO V

LA NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES EN EL DERECHO INTERNACIONAL

- a).—En la doctrina. b).—En las convenciones y
- c).—En la Jurisprudencia.

En este último capítulo, trataremos de configurar con más precisión las opiniones de autores extranjeros sobre la nacionalidad de las aeronaves para lo cual primeramente veremos el origen de la misma nacionalidad pero en los Buques, puesto que como se sabe estos objetos fueron los primeros a los que se les atribuyó, y como consecuencia se hizo fácil seguir como secuela o costumbre atribuirle también a las aeronaves ya que se pensó que como objetos parecidos sería lo mismo, tal se desprende de lo dicho por varios autores precursores de la búsqueda del origen de la nacionalidad a las aeronaves.

Refiriéndonos a los buques Antonio Scialoja autor de la Escuela Napolitana escribió un libro muy interesante en el que alude a la nacionalidad en derecho marítimo de los buques llamado "Sistema del Derecho de la Navegación" de Ediciones Jurídicas Europa-América Bosch y Cía., Chile 1970, Buenos Aires en el que en su página 39 dice que: El Derecho Marítimo o, más bien derecho de Navegación, es el conjunto de las Normas Jurídicas referentes a la Navegación.

Es más exacto hablar de Derecho de la Navegación porque esta rama del Derecho no sólo contempla la Navegación Marítima sino también la interna y aérea, y por que en su especialidad y su unidad provienen del hecho Técnico de la Navegación.

En las páginas 41 y 42 de esta misma obra Scialoja hace ver la diferencia y semejanza de la institución que se trata en esta tesis entre los buques y aeronaves cuando agrega: El régimen de la navegación aérea también integra el sistema del Derecho de la Navegación.

Por lo regular dice este autor que a falta de disposiciones especiales, se aplican a la navegación aérea las Normas de la

Navegación acuática, como también es cierto que, debido a la estrecha analogía existente entre ambas formas de transporte que no por azar, tiene la denominación común de navegación, los especiales derechos privado, administrativo e internacional, que se vayan formando para la navegación aérea, diferirán poco en sus líneas generales del Derecho Común, impuestas por exigencias especiales, asumirán el carácter de normas excepcionales del tráfico aéreo.

Por ahora parece ser cierto que el derecho de la navegación aérea constituye una adaptación parcial de Institutos del derecho marítimo, y por consiguiente el derecho de la navegación acuática asume la función de derecho general de la navegación e integra las lagunas del derecho excepcional aeronáutico.

Nosotros consideramos que Antonio Scialoja tiene parcialmente razón en lo que toca a que navegación como denominador común de naves y aeronaves sirve para reglamentar la función que ambas tienen, pero creemos que no por el hecho de hablar de navegación como función de los dos objetos de que se trata, se asimile la nacionalidad a las aeronaves porque ya se hizo igual a los buques pues es totalmente distinto un aparato del otro. Si aceptáramos este razonamiento como definitivo, en lo sucesivo cualquier aparato que se invente y se le agregue ese denominador de navegación, se le tendría que atribuir también la nacionalidad aunque sirviera para otros fines y tuviera otras funciones.

Estamos de acuerdo en que a los buques se les haya puesto nacionalidad porque en los tiempos en que se inventó este aparato la institución de la nacionalidad ni siquiera se consideraba como una institución de carácter jurídico-político con el que en este siglo se le ha venido conociendo, casi no se conocía la acepción, como atribuible ya no digamos a los objetos ni siquiera a las personas. A los buques se les atribuyó nacionalidad con fundamento en que la novedad de los aparatos construidos en los países que como Inglaterra otrora llamada La Reina de los Mares, tuvieran la autoridad suficiente como

para imponerles nacionalidad a esas naves con objeto de ostentar su fuerza bélica, económica, etc.

En la obra citada de Scialoja páginas 123, 124 se habla de la nacionalidad del buque en los siguientes términos: El buque tiene y debe tener nacionalidad propia, y no puede tener más de una nacionalidad. Pero en casos especiales un Estado puede permitir a buques extranjeros el uso temporal de su propia bandera. La nacionalidad se reconoce a los buques a base de presupuestos o condiciones especiales que cada país establece en sus propias leyes.

El sistema de los presupuestos de la nacionalidad, como lo recuerda Brunetti, tiene origen en el acta de navegación de Cromwell (1651), por lo cual la nacionalidad inglesa sólo podría otorgarse a buques construidos en Inglaterra, de propiedad de ciudadanos ingleses y con tripulaciones de mayoría inglesa.

Este rigor máximo que luego fue atenuado por Leyes ulteriores y no tiene equivalente en ninguna de las legislaciones modernas. A condición fundamental para que un buque, ya sea construido en Italia o en el exterior obtenga la nacionalidad Italiana, es por lo menos en sus dos terceras partes sea propiedad de ciudadanos italianos o de extranjeros domiciliados o al menos con cinco años de residencia en Italia (Art. 40, Cód. Mar. Merc.).

Cuando este autor se está refiriendo a que el buque debe tener solamente una nacionalidad, lo único que está haciendo es apearse a lo que a las aeronaves se refieren la Convención de Chicago de 1944 y que ya está establecida en todos los países del mundo que reglamenten su actividad aviatoria de acuerdo a la convención mencionada. Ahora, cuando habla de la nacionalidad que sólo puede otorgarse a los buques italianos o ingleses, solamente confirma nuestra opinión en el sentido de que esos países celosos de su industria protegen en sus Leyes a sus constructores y ciudadanos.

En la página 127 de su libro, el mismo autor mencionado dice que: La base del dominio de las aeronaves, nacionales es menos severa que la de los buques, porque basta que la pro-

riedad de ciudadano o de sociedades italianas supere la mitad del valor de la aeronave. Dichas medidas se inspiran en la Convención de París de 1919 y, por consiguiente, son análogas a las de todos los países que se adhirieron a la Convención.

Esta opinión doctrinal muy valiosa por cierto nos da la pauta para referirnos un poco a lo concerniente a la personalidad de la aeronave y en consecuencia seguir con el tema propia de la tesis, la nacionalidad de las aeronaves.

Algunos maestros de esta especialidad en el derecho, se han convencido de que la aeronave puede tener una personalidad.

Nosotros realmente concientes de que para poder dominar la materia de derecho en cualquiera de sus ramas, necesitaríamos toda una vida dedicada a su estudio constante y arduo, no nos atrevemos a contradecir lo que un maestro de la materia que nos ha gustado en especial estudiar pueda afirmar, sin embargo con el respeto que merece la opinión de quien sustente esa tesis nos permitimos diferir de la atribución de personalidad impuesta a un aparato, con el único objeto de analizar con más detenimiento esta parte de este trabajo y poder aprender un poco más en discusiones de carácter profesional con personas que como mis maestros derraman algo de su profundo saber en los que poco o mucho podamos seguir dedicándonos no sólo a la práctica sino también al estudio del derecho.

Francisco Loustau Ferran dedica una parte de su libro "La aeronave y su régimen Jurídico" Sección de Derecho aeronáutico, Duque de Medinoceli, 4 Madrid MCMLVIII a este estudio y en la página 61 nos dice que al hablar de la personalidad de la aeronave se habla de condición subjetiva, que tiene sus antecedentes inmediatos en el buque es un atributo ficticio porque no es capaz de tener derechos y obligaciones.

Respecto de la personalidad de la aeronave el maestro Loaeza en el informe ante el Comité Jurídico de la O.A.C.I. afirma esta condición subjetiva de la aeronave basándose en que así se desprende de las disposiciones sobre nacionalidad etc. contenidas en las Convenciones internacionales.

El se basa en las relaciones de las aeronaves como sujeto de derecho con su estado de matrícula, con otros Estados, con los particulares que poseen derechos respecto a la misma, con las personas a bordo y con terceros.

Yo sigo sosteniendo que como sólo las personas son sujetos de derechos y obligaciones y son las únicas facultadas a ejercerlos y obligadas a cumplirlos, son los únicos entes capaces de imputación de deberes y delegados de atribuciones.

En la página 62 de su obra Loustau Ferran dice que el origen de la concesión de la personalidad a la aeronave se encuentra en el derecho marítimo. Este autor no acepta la personalidad de que se le ha dotado a la aeronave. Como una consecuencia de la personalidad de la aeronave, se admite, con una mayoría doctrinal y legal su nacionalidad página 67. Puede pues afirmarse, como se dijo respecto a la nacionalidad, que a pesar de la generalización de la idea en el campo doctrinal y legal, no se aprecia la utilidad de desvirtuar la esencia de un concepto jurídico político, como es el de nacionalidad y de deformar su verdadero carácter.

La tradicional asimilación de la aeronave al buque, ha contribuido a extender a aquella la atribución de una nacionalidad. La nave ha sido considerada como una extensión del país al que pertenece (Teoría de la extra-territorialidad). Esta idea del derecho marítimo pasó al derecho aéreo como expresión de un punto de vista de asimilación entre naves y aeronaves, que hoy resulta del todo inoperante.

Vayamos ahora a estudiar el pro y el contra de la atribución de la nacionalidad a las aeronaves según la opinión de varios autores que hemos visto.

Loustau Ferran en las páginas 66-67 de su libro señala al autor cubano Sánchez de Bustamante que afirma que en sentido ficticio puede hablarse de nacionalidad puesto que este concepto descansa fundamentalmente en un sentimiento de patriotismo. Meili y Pilet sostuvieron como más jurídicamente exacto, la asimilación, en este aspecto de la aeronave a la del automóvil, en el que no puede hablarse propiamente que posea una nacionalidad.

Pitard, delegado de Suiza en C.I.T.E.J.A. criticó la exigencia de nacionalidad en toda aeronave alegando que era un estorbo al desenvolvimiento de la navegación internacional pues para los fines pretendidos bastaría conocer el domicilio del propietario.

Algunos autores mantuvieron un criterio intermedio, como Blachere que proponía distinguir entre los grandes vehículos aéreos de transporte que, comparables a los buques, estarían dotados de nacionalidad y las aeronaves privadas de lujo y turismo, que semejantes a los automóviles no debían poseerla.

Riese y Lacour, afirman que cuando la nacionalidad no puede en sentido propio, aplicarse más que a las personas físicas, creen que es equivocada la asimilación que muchos autores hacen entre el avión y el buque, al estimar que ambos son parte del territorio nacional.

Hay una diferencia fundamental: el navío circula la mayor parte del tiempo en altamar, es decir, en una región sin nacionalidad.

Al hablar de la personalidad de la aeronave que muchos autores han consentido, vemos que la admiten considerando que el origen de esa institución de personalidad se reconoció primero en los buques y luego ya teniendo personalidad esos objetos se les atribuyó la nacionalidad alegando entre otras cosas que la personalidad no puede desligarse de la nacionalidad; ésto después se aplicó a los aviones en la misma forma, o sea que se asimilaron los dos aparatos, se les aplicó en todo las mismas normas sin contar con que se diferencian además de otros aspectos, en que el buque siempre estará limitado tanto en velocidad como en los litorales que tiene que tocar y que forzosamente tendrá que ajustarse a las condiciones naturales o físicas de la tierra junto con sus mares, ríos, océanos, etc., en cambio el avión no necesariamente tiene que tocar puertos, ni solicitar permiso o autorización para sobrevolar una región determinada gracias a su velocidad, maniobrabilidad, altura, etc.

Ahora, volviendo a la personalidad que siempre va aparejada a la nacionalidad, según opiniones doctrinales y legales

que hemos venido citando, nosotros definitivamente no lo aceptamos ni nos adherimos a ellas en cuanto a que es cierto que van aparejadas una a la otra, pero no puede referirse a las cosas llamadas aeronaves, solamente estarán en cuanto a que se refieren a las personas físicas, es más, aun a las personas morales como fundaciones, asociaciones, etc. que la ley reconoce y admite, pero el caso es que la ley no habla de personalidad de las cosas, y si ésta va junto a la nacionalidad debería también establecerla tanto en el Código Civil que como sabemos es una ley aplicable en toda la República como en otras leyes. Si ésta no señala esa personalidad a las cosas no puede admitirse tampoco la nacionalidad de esas mismas cosas, tanto más que partiendo del concepto tradicional de que personalidad jurídica es la capacidad de goce o de ejercicio que tiene una persona física o moral para poder ejercitar sus derechos y obligaciones, y tomando en consideración el concepto también doctrinal y legal de que nacionalidad es la relación jurídico-política que liga a un individuo con el Estado, no podemos admitir que una aeronave goce de esos atributos exclusivos formados, ideados, o establecidos sólo para las personas.

Todo ésto desde luego, tomando en consideración que la aeronave es solamente un aparato, sin verlo como un patrimonio o como un conjunto de bienes que forman un patrimonio como podría ser una sociedad o asociación dedicada a la especulación comercial, científica, política, económica, etc., compuesta de uno, dos o más aparatos de vuelo.

El interés por la aviación desde sus inicios ha sido mundial naturalmente que se ha escrito mucho sobre las normas que deban regir para regular esta moderna actividad, puesto que como medio de transporte es la más importante de todos los que hasta la fecha se conocen, sin embargo, el derecho aéreo es todavía incompleto y quizá seguirá siéndolo en virtud de que al paso del tiempo se va perfeccionando lo conocido e inventando lo necesario, lógicamente el derecho no puede quedar estancado con lo ya escrito doctrinalmente y legislado positivamente, porque sería tanto como si aun se aplicaran las leyes de Indias que serían ineficaces actualmente dado que las necesidades van siendo otras. Las legislaciones han tenido que

desprender la disciplina de las aeronaves de la legislación general o común que rige las cosas, para la protección de estas exigencias vitales de las Naciones que fomentan esta modalidad de transporte.

Así fue como en sus reuniones celebradas en París en 1912 y en Madrid en 1913 se debatió el trascendente problema de la soberanía de los Estados sobre el espacio chocando las posiciones sustentadas por Francia con la de Inglaterra, que para entonces postulaba la de la soberanía; en la Conferencia de Madrid se aprobó una declaración transaccional que reconocía el Derecho de libre circulación por el espacio aéreo, dejando a salvo el derecho de los Estados a establecer las prohibiciones y restricciones y reglamentaciones a la circulación que juzgaran necesarias. Posteriormente en las Conferencias de Portsmouth, La Haya, Estocolmo, Viena, Buenos Aires y otras más recientes, como la de Hamburgo, se discutieron problemas de responsabilidad, Nacionalidad, Derecho Penal Aéreo y otros vinculados a la actividad aeronáutica, reeditándose últimamente el tratamiento del problema de la extensión vertical del derecho de soberanía de los Estados con motivo de los adelantos alcanzados por la técnica en la conquista del espacio exterior.

Sabemos que uno de los primeros problemas planteados desde el nacimiento del derecho aéreo, fue el de la Nacionalidad de las aeronaves. La gran velocidad y el radio de acción siempre crecientes de estos aparatos, la multiplicidad de sus aplicaciones y la facilidad con que sobrevuela en poco tiempo el territorio de diversos Estados prácticamente sin barreras, han sido los principales fundamentos que han llevado a otorgar Nacionalidad a las aeronaves.

Desde la Convención de París de 1919, Artículos 3 y 8, todas las legislaciones, de vigencia Nacional e internacional, han exigido que las aeronaves tengan una Nacionalidad. En Argentina dice Jurado el Artículo 46 del Código Aeronáutico establece que "La inscripción en el registro confiere a la aeronave la Nacionalidad Argentina", y siguiendo el principio universalmente admitido según el cual cada aeronave sólo puede tener una Nacionalidad, agrega que pierden la Nacionalidad Argentina las

aeronaves inscritas en un Estado extranjero, mismo principio que establece nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación en el Artículo 314. Se ha seguido pues, en esta materia la línea internacional consagrada definitivamente por la Convención de Chicago de 1944 que dedica el Capítulo Tercero de su parte primera a la Nacionalidad de las aeronaves.

Este mismo autor en la Pág. 90 de su libro, dice que antes de informarse tal solución legislativa, el problema de la Nacionalidad de las aeronaves ha sido objeto de profundos estudios y discusiones en el campo doctrinal, motivando la elaboración de distintas teorías tendientes a explicar los fundamentos y alcances de la institución.

Algunos juristas, como Neile, Pillet, Mendl y Pittard, han negado que deba atribuirse Nacionalidad a las aeronaves, sosteniendo que éste es un atributo de la personalidad que corresponde por tanto, a los sujetos de derecho y no a los objetos, y asimilando las aeronaves a los automóviles sostiene que cualquier conflicto de responsabilidad emergente de la actividad de la aeronave se soluciona individualizando al propietario del aparato, quien por otra parte tiene una Nacionalidad que le permite en caso necesario ampararse en las leyes del Estado correspondiente a su Nacionalidad.

Tales argumentos han sido rebatidos por los sostenedores de las teorías positivas, fundándose en las particulares características de movilidad de las aeronaves, circunstancia que no se dá en los automóviles con la misma extensión y que al permitirles atravesar en pocas horas el territorio de diversos países y aún de territorios no sometidos a ninguna soberanía plantea problemas jurídicos de naturaleza tal que sólo pueden solucionarse confiriendo una Nacionalidad a la aeronave misma.

Dentro de las teorías positivas se han sostenido distintas tesis para determinar cuál es la Nacionalidad que deba conferirse a las aeronaves.

Armengaud sostuvo en el primer Congreso del Comité Jurídico Internacional de Aviación que las aeronaves deben tener la Nacionalidad del País en que han sido construidas, pero su posición no ha tenido éxito en el campo legislativo por no res-

ponder a las necesidades prácticas que determinan la conveniencia de otorgar Nacionalidad a las aeronaves. Es de hacer notar al respecto, que desde que tal tesis fue sustentada, la evolución de la industria aeronáutica ha demostrado que son comparativamente muy pocos los países constructores de aeronaves, lo que de por sí desvirtuaría la posición de Armengaud.

Dor, Oppenheim y Divald son los principales defensores de la teoría según la cual la Nacionalidad debe ser la del País donde está ubicado el aeropuerto base de cada aeronave, por entender que ese lugar es el que más garantías ofrece para citar a los propietarios del aparato a fin de afrontar las responsabilidades que surgen de su explotación. A ello debe acotarse que no siempre es posible determinar cuál es el aeropuerto base de una aeronave por los diversos tipos de utilización que a ellas puede darse, y que por otra parte, aún cuando ciertas aeronaves operen permanentemente desde determinado aeropuerto base, éste puede no coincidir con el domicilio de su propietario o explotador.

El sistema que mayor éxito ha logrado, ha sido el que determina la Nacionalidad según la matrícula, es decir que confiere a tales aparatos la Nacionalidad del País donde están matriculadas. Tal sistema expuesto y aprobado por primera vez en la Reunión del Instituto de Derecho Internacional celebrado en 1911 en Madrid, es el adoptado por la Convención de París y de Chicago.

Las ventajas de este sistema son indudables, puesto que al mismo tiempo que ofrece la garantía de determinar con precisión en cualquier caso la Nacionalidad de una aeronave, o sea el país a que pertenece la matrícula permite además precisar el nombre y domicilio del propietario y todos los demás datos necesarios para poner en juego una acción emergente de responsabilidades nacidas de la explotación de la aeronave.

El sistema expuesto ha quedado subdividido en otros dos subsistemas al querer determinarse las condiciones que deben exigirse para ser propietario de una aeronave con bandera de un país determinado.

La doctrina europea en general exige que el propietario

tenga la nacionalidad del país en donde pretende matricular su aeronave, y tal solución doctrinal, ha sido consagrada por la mayoría de las legislaciones. Entre las cuales se encuentra nuestra Ley que en el Artículo 313 dispone: Sólo los ciudadanos mexicanos o las personas jurídicas mexicanas podrán inscribir en el Registro Aeronáutico Mexicano y matricular aeronaves destinadas a servicio público de transporte aéreo, o a servicio privado de trabajos de aerofotografía, aerotopografía y otros análogos. Pero esta norma no acoge a las aeronaves destinadas a recreo y asuntos privados del propietario, además no se exigen más que sujetarse a las reglas que el Artículo 341 señala en su fracción primera que dice: La obtención de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad correspondientes bastará para la operación de aeronaves de servicio privado destinadas exclusivamente a asuntos privados o de recreo de su propietario; ahora, este precepto relacionado con el 312 Fracción VI que dice: La inscripción de una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano podrá ser solicitada por el propietario de la aeronave o por quien tenga título para ello. Se llega a la conclusión de que solamente se necesita ser propietario de la aeronave sin exigir que éste sea o no mexicano, pues el Artículo 313 sólo se está refiriendo a las aeronaves destinadas a servicio público de transporte aéreo o privado de trabajos lucrativos o remunerados, pero no a los de servicio privado que se usen sólo para recreo o privados de los propietarios.

Como el registro y la matrícula conceden la Nacionalidad del aparato, no es necesario ser nacional del país para ser propietario de la aeronave, basta ser residente para poder comprar una aeronave con la nacionalidad de otro país. Así pues, nuestra legislación difiere de la europea a que se refiere Rodríguez Jurado, quien agrega: Los autores alemanes Doring, Wegerdt y Schreiber, en Argentina Luis Moreno, Gonzalo García y Vilela Escalana, han sostenido, sin embargo, que el requisito que debe exigirse al propietario es estar domiciliado en el país donde pretende matricular la aeronave. Este sistema ha sido seguido entre otros por la Ley Holandesa de 1926, la Chilena de 1925 y el Código Uruguayo de 1942. La Legislación Argentina sigue un sistema mixto exigiendo en algunos casos únicamen-

te que el propietario esté domiciliado en el país y en otros exigiendo además que sea ciudadano Argentino.

Este mismo sistema mixto es el que sigue nuestra Legislación como acabamos de explicar.

Las marcas de Nacionalidad que figuran en los registros de la O.A.C.I. actualmente, son los siguientes que señala este autor en la Pág. 93 de su obra citada:

Afganistán, YA; Arabia Saudita, HZ; Argentina, LV o LQ; Australia, VH; Austria, OE; Bélgica, OO; Birmania, XY o XZ; Bolivia, CP; Brasil, PP o PT; Canada, CF; Ceilán, 4R; Colombia, HK; Corea, HL; Cuba, CU; Checoslovaquia, OK; Chile, CC; China, Formosa, B; Dinamarca, OY; Ecuador, HC; Egipto, SU; El Salvador, YS; España, EC; Estados Unidos, N; Etiopía, ET; Finlandia, OH; Francia, F; Grecia, SX; Guatemala, TG; Haití, HH; Holanda, TH; Antillas Holandesas, PJ; Nueva Guinea, JZ; Surinam, PZ; Honduras, XH; India, VT; Indonesia, PK; Irán, EP; Irak, YI; Irlanda, EI o EJ; Islandia, TF; Israel, 4X; Italia, I; Japón, JA; Líbano, OD; Libia, 5A; Liberia, EL; Luxemburgo, LX; México, XA o XB o XC; Nicaragua, AN; Noruega, LN; Nueva Zelandia, ZK o ZL o ZM; Pakistán, AP; Panamá, HP; Paraguay, ZP; Perú, CB; Polonia, SP; Portugal, CS o CR; Reino Unido, G, y para sus colonias y protectorados, VP o VQ o VR; Reino de Jordán, TJ; República Dominicana, HI; República de Filipinas, PI; Siria, YK; Suecia, SE; Suiza, HB; Tailandia, HS; Turquía, TC; Unión Sudafricana, ZS, ZT o ZU; Uruguay CX; Venezuela, YV; Vietnam, 3N; Yugoslavia, YU.

Marcas de Nacionalidad que cita en su tesis el compañero Humberto J. Ortega Zurita denominada "La Nacionalidad, Registro y Matrícula de las Aeronaves Civiles" Pág. 84 (con algunas variantes): Alemania, D; Alto Volta, XT; Argelia, 7T; Bulgaria, LZ; Camboya, XU; Camerán, TT; Congo Brazzaville, TN; Congo Leopoldville, P9; Costa de Marfil, TV; Costa Rica, TI; (Cuba, CN); Chad, TT; Chipre, SB; (Francia, OH); (Finlandia, F); Gahama, 9G; Guinea, 3X; Honduras, HR; Hungría, HA; Irán Occidental, PK; Jamaica, 6Y; Jordania, JY; Kunceit, 9K; Laos, XW; Liechtenstein, HB; Madagascar, 5R; Malaya, 9M; Malí, TZ; Marruecos, CN; Mauritania, 5T; Nepal, 9N; Níger, 5U; Ni-

geria, 5N; Países Bajos, PH; (Perú, OB); República Árabe Unida, SU; República Centro Africana, TL; Rumania, YR; Senegal, 6V o 6W; Sierra Leona, 9L; Samoa Occidental, 5W; Siria, YK; Somolia, 6OS; Sudán, ST; Túnez, TS; Vietnam, XV; Dhomey, TY; Kenia, 5Y; Malani, 7QY; Rwanda, (XR; Tanzania, 5H; Trinidad y Trabajo, 9Y; Uganda, 5X; Zambia, 9J;

En las convenciones.

Las Convenciones son los acuerdos que establecen normas de conducta, generales y abstractos; el maestro César Sepúlveda en su libro "Derecho Internacional Público", se refiere a que por negociaciones jurídicas internacionales se entiendan aquellas relaciones entre Estados que producen una norma jurídica, ya general, particular o bien la derogan; a las convenciones dice el maestro; se le ha designado en distintas maneras, tales como convenio, pacto, tratado etc. pero todos esos términos significan lo mismo, o sea un acuerdo de voluntades entre los Estados. Convención es sinónimo de Tratado y es todo acuerdo entre los Estados para en un acto diplomático crear, modificar o suprimir entre ellos una relación de derecho. Las convenciones se componen de los acuerdos que en forma multilateral en la que intervienen 3 o más países se han llevado a cabo y se han definido como: El acuerdo de voluntades entre dos o más Estados, entes jurídicos internacionales, con el objeto de crear, modificar, transmitir, o extinguir derechos y obligaciones internacionales.

El Maestro Rodríguez Jurado en la Pág. 41 de su "Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico" dice que las convenciones internacionales celebradas para unificar el derecho aeronáutico puede considerarse en dos grandes grupos diferenciados por el objeto de sus estipulaciones, clasificándolos desde el punto de vista en Convenciones de Derecho Público y Convenciones de Derecho Privado. Las primeras están destinadas a regular aquellas relaciones nacidas de la actividad aeronáutica internacional que atañen directamente a los Estados contratantes, considerados como personas jurídicas de Derecho Público; los segundos, si bien suscritos por los Estados, tienden a regular las relaciones originadas en la actividad aeronáutica que vinculan

a personas de Derecho Privado por situaciones emanadas de ese campo de las ciencias jurídicas.

Por el ámbito de vigencia de esas Leyes internacionales es posible también distinguir las convenciones multilaterales aplicables en un grupo más o menos grande de Estados, de las convenciones bilaterales, con vigor en los países que de ese modo, independientemente de las convenciones multilaterales, se regulan situaciones no contempladas por éstos.

Por otra parte, es posible también distinguir las convenciones suscritas por las partes contratantes que entran a formar parte de su derecho positivo interno vigente por haber merecido la ratificación de sus órganos legislativos, de aquellos otros que no han llegado a tener fuerza de Ley nacional ni internacional por no haber sido notificados.

Mario Escalera Turrent en su tesis "Convenios Internacionales de Derecho Aéreo", Pág. 44, 1944 señala que ya en el siglo pasado se empezaron a celebrar conferencias, que tenían como fin inmediato la regulación de las actividades de las aeronaves en su más amplia acepción.

En 1899, se celebró en La Haya, Holanda, una conferencia que con carácter oficial internacional, estudio el problema relacionado con los proyectiles que se pudieran lanzar de una aeronave y concluyó que se prohibía por cinco años el lanzamiento desde las aeronaves.

En 1907 se celebró una nueva conferencia en la misma ciudad, para prorrogar la anterior.

La primera conferencia diplomática que se celebró sobre la navegación aérea se reunió desde el 18 de Mayo hasta el 25 de Junio de 1910 en la Ciudad de París. Esta conferencia fue muy concurrida y ya en ella hubo representantes de 18 Estados.

En 1909 se celebró una conferencia Naval en la ciudad de Londres, Inglaterra, en la que se acordó incluir en las listas de material de guerra todos los aparatos, piezas, objetos y materia, capaz de servir a cualquier actividad relacionada con la aviación.

El maestro M. Fauchille presentó en el año de 1911, ante el Instituto de Derecho Internacional de Madrid, un proyecto de convenio sobre el régimen jurídico de los aerostatos, sin lograr éxito.

En 1913, la Federación Aeronáutica Internacional, elaboró un Proyecto de Convenio sobre la Circulación Aérea Internacional. En ambos proyectos ya dejaban entrever la necesidad de la unificación de la reglamentación jurídica de la navegación aérea, también sin lograr éxito.

Alemania, Francia, Italia y aún otros Estados europeos trataron de reglamentar la aeronavegación por medio de decretos tendientes a regular alguna de las múltiples facetas de esa actividad, o por medio de circulares y aún por Convenios como el realizado entre Francia y Alemania en el año de 1913, en el que se acordaron las reglas a aplicar en caso de aterrizaje sobre los territorios respectivos, de aeronaves provenientes de uno o de otro de estos Estados. A dicho acuerdo se llegó mediante un intercambio de notas celebrado el 26 de Julio de 1913 entre el Embajador francés en Berlín y el Secretario de Relaciones Exteriores de Alemania.

La guerra mundial que comenzó en 1914, abrió un paréntesis en la labor doctrinal que venía configurando el Derecho aeronáutico, y a su término en 1918, el portentoso desarrollo logrado por la aviación durante ese período hizo continuar y perfeccionar lo realizado hasta entonces para dar normas jurídicas aptas al intenso tráfico y comercio aeronáutico que habría de comenzar con las nuevas máquinas volantes que quedaron como saldo positivo de la conflagración. Aprovechando la circunstancia de encontrarse reunidos en París con motivo de la concentración de los tratados de paz que habrían de regir en lo futuro las relaciones de las Naciones envueltas en el conflicto, los peritos aeronáuticos que integraban las delegaciones de los diversos países que intervenían en las negociaciones, comenzaron con movimiento tendiente a lograr una Ley Internacional que unificara los criterios en materia de Derecho Aeronáutico.

El Gobierno Francés a los efectos de concretar la iniciativa, cursó la invitación formal para elaborar una Convención pa-

ra la reglamentación de la navegación aérea, la que en definitiva quedó firmada en París el 13 de Octubre de 1919 y entró en vigor el 11 de Julio de 1922 para los catorce Estados que a esa fecha lo habían ratificado.

Este Convenio Internacional de Navegación Aérea, puede decirse que es el primer convenio multilateral sobre navegación aérea, siendo el resultado de una Convención convocada por el Gobierno Francés con la idea de lograr la reglamentación de las actividades aéreas internacionales.

El Convenio de París se compone de cuarenta y tres Artículos, divididos en 9 Capítulos y 8 Anexos que van de la letra A a la H y un protocolo adicional.

El citado Convenio contiene además de otras muchas normas, las que se refieren a la Nacionalidad de las aeronaves contenidas en el anexo A. Los Estados que ratificaron esta convención fueron: En 1922, Bélgica, Gran Bretaña, Canada, Australia, Unión Sudafricana, Nueva Zelandia, India, Francia, Grecia, Japón, Portugal, Siam, Persia, Yugoslavia, Estado Libre de Irlanda; 1923, Italia, Bulgaria, Checoslovaquia, 1924; Rumanía, Uruguay, Polonia; 1926, Chile; 1927, Teritorio de Sarre, Dinamarca; 1928, Países Bajos; 1935, Noruega, Irak; 1932; Finlandia.

Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea de 10. de Noviembre de 1926.

Estos datos han sido tomados de la tesis citada del señor Escalera Turrent, Pág. 48 y 49.

Este Convenio se celebró el 10. de Noviembre de 1926 en la Ciudad de Madrid, al que concurrieron todos los Estados iberoamericanos que habían sido invitados previamente por España, mismo que redactó un Convenio de navegación aérea y que fue suscrito por 21 Estados, que concurrieron al mismo haciendo notar que muchos de éstos ya habían firmado y ratificado también el Convenio de París de 1919.

Este Convenio se encuentra estructurado por nueve capítulos que se refieren en su orden a principios generales, nacionalidad de las aeronaves, etc.

De los países que concurrieron a esta Convención, únicamente lo ratificaron 6 que son: Argentina, Costa Rica, El Salvador, México, Paraguay, y República Dominicana.

En 1928, todos los Estados americanos que formaban parte de un organismo denominado Unión Panamericana, dieron su aceptación para la celebración en La Habana de la Convención Panamericana sobre Aviación Comercial; este Convenio se compone de 37 Artículos que no se encuentran resumidos en capítulos, además no cuenta con ningún anexo como los creados anteriormente en las Convenciones precedentes.

Eduardo Hamilton, en su obra "Manual de Derecho Aéreo", Pág. 36 dice que la Convención fue ratificada solamente por Costa Rica, Chile, Ecuador, Estados Unidos, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana. Chile la ratificó hasta el 4 de Septiembre de 1934.

Los principios de la Convención son los mismos de la de París con las modificaciones introducidas por la iberoamericana la cual admite la compatibilidad entre ella y la de París, y copia a veces, literalmente la mayoría de sus disposiciones, como innovación la iberoamericana dispone la facultad de los Estados signatarios de autorizar el sobrevuelo de las aeronaves de Estados no signatarios, y establece otro organismo internacional llamado "Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea" (CIANA) pero en términos generales no aportó ningún beneficio al Derecho Aéreo ni tuvo ningún fin práctico.

Otras convenciones fueron la Convención Sanitaria Internacional para la Navegación Aérea suscrita en La Haya de 1935; la Convención sobre "Tráfico de Aviones" del mismo año; la primera como su nombre lo indica trató de cuestiones sanitarias en aviones y aeródromos, la segunda trata el no gravar con impuestos el tránsito de aviones y revisión de entradas y salidas. Otra Convención fue la celebrada en Lima en 1937 llamada "Conferencia Técnica Interamericana de Aviación" que hizo estudios técnicos y recomendaciones.

Todas las convenciones sin embargo han tenido algo de bueno, cuando menos el propósito, la intención, ha sido con objeto de unificar las normas jurídicas internacionalmente, pero

la más importante a la fecha es la Convención de Chicago de 7 de Diciembre de 1944 en la cual se abordan tres problemas fundamentales según este autor; Primero, la adaptación de las normas jurídicas que regulaban la aeronavegación internacional a los cambios trascendentales acaecidos en la aeronavegación mundial; Segundo, los derechos comerciales en el transporte aéreo internacional; y el tercero, el establecimiento de un organismo internacional dotado de facultades para mantener al día el desarrollo uniforme de la aeronavegación y del transporte aéreo internacional.

A invitación de Estados Unidos de Norte América, se reunieron 52 países en la ciudad de Chicago el 10. de Noviembre de 1944 donde nació el Convenio de Aviación Civil Internacional, quedó formado el 7 de Diciembre del mismo año, recoge las disposiciones de la de París y creó la O.A.C.I. en lugar de la antigua CIANA subordinada a la Sociedad de Naciones, la OACI ya pertenece a la ONU pero como organización. especializada y autónoma con sede en Montreal, Canadá. México ratificó este convenio que fue publicado en el Diario Oficial del 12 de Septiembre de 1946.

Además se refiere al Convenio de Varsovia del 4 de Octubre de 1929 aprobado el 12 del mismo mes y año, puesto en vigor el 13 de Febrero de 1933, México lo ratificó el 19 de Febrero de 1934 y se publicó en el Diario Oficial del 22 de Febrero del mismo año, en términos generales se trató lo referente al billete de transporte sobre personas y equipajes mediante remuneración y sin ella.

Un Convenio muy importante para nosotros en virtud de que fue celebrado en nuestro país, fue el Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte Aéreo Internacional realizado por quien no sea transportista contractual, firmado en Guadalajara, Jalisco, el 18 de Septiembre de 1961.

Esta Conferencia Internacional tuvo por objeto discutir, estudiar y resolver sobre la reglamentación de situaciones creadas en el transporte internacional, debido a la participación en el mismo de personas que son parte en el contrato de trans-

porte aéreo. Asistieron a esta Convención delegados de todos los países: Lo importante que tiene para nosotros, es que a nuestro país se le considera mundialmente como un país jurídicamente responsable en el campo internacional es decir que los Estados Unidos Mexicanos son un Estado digno de tomarse en cuenta por todos los países del orbe.

A continuación transcribimos la jurisprudencia que sobre "Nacionalidad de bienes" ha sustentado nuestra H. Suprema Corte de Justicia, la cual relacionamos con los bienes aeronaves, en virtud de que realmente hasta la fecha no se ha escrito jurisprudencialmente todavía nada sobre la Nacionalidad de esos muebles tan importantes para cualquier país del mundo en todos los órdenes.

Jurisprudencia sustentada por la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación.

Nacionalidad. Los atributos consiguientes a ella, susceptibles de cambio, como lo son, no están en el patrimonio de persona alguna, ni pueden ser designados con el nombre de derechos adquiridos.

Tomo I.—Ibargüen Victoriano y Coags. Pág. 887 (9V.).

Nacionalidad de Bienes.—No puede decirse que se viole el Artículo 17 Constitucional en un juicio de nacionalización, seguido de acuerdo con la Ley respectiva, si por virtud de ésta, se ha establecido el procedimiento administrativo, y con éste no se violan derechos de tercero. Burns Ellen.—Pág. 207.—T.L. 8 de Octubre de 1936.

Nacionalización—El Artículo 31 de la Ley de Nacionalización es aplicable a aquellos casos en los que, por no haberse obtenido pruebas suficientes para la nacionalización de un bien; pero si ocurren hechos posteriores que den motivo para la misma, las autoridades correspondientes están facultadas para iniciar nuevo juicio, sin contravenir la primera parte del propio precepto; pero no puede considerarse aplicable a casos en los que, por sentencia definitiva, fue nacionalizado un bien (Montero Aguila Miguel. Pág. 1938) T. L. VI. 16 de Junio de 1938.

CONCLUSIONES

1.—La nacionalidad es un atributo propio de las personas físicas por tanto es menester aplicar este concepto solamente a ellas.

2.—La nacionalidad no es posible atribuirle a las cosas como son las aeronaves, que en todo caso puede ser substituida por la matrícula y el pabellón como signos distintivos de identificación nacional e internacional, máxime que si nuestra Constitución Política de 1917 es la fuente de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y aquélla no señala bases para dar nacionalidad a las aeronaves, ésta sí se las atribuye inconstitucionalmente.

3.—Las aeronaves como cualquier otro aparato fabricado por el hombre para su uso, no deja de ser cosa sin personalidad jurídica, puesto que las cosas no la tienen; podrán tener reglamentación, control, serie, etc., pero no nacionalidad que es parte de la personalidad jurídica del individuo considerado internacionalmente, porque si fuera reconocida la personalidad de la aeronave debería establecerse en el Código Civil para el Distrito y Territorios Federales como lo está la del individuo.

4.—Nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación, adolece de los mismos errores en que incurrió el Convenio de Chicago de 1944 en el cual se basó el legislador mexicano para tratar la materia de aeronaves, y debería ser corregida en cuanto a la clasificación de las mismas y por lo que hace a los requisitos que señala para ser propietario de una aeronave.

5.—No es necesario tomar como ejemplo al Convenio de Chicago para establecer definiciones, clasificaciones y en gene-

ral normas legales que rijan nuestro medio locomotivo, puesto que aun cuando se obligue el Estado Mexicano a regular esas actividades de acuerdo al convenio mencionado, puede muy bien nuestro legislador adoptar otros términos más técnicos y más lógico-jurídicos, como son los que establecen las leyes argentinas y uruguayas por ejemplo, o bien por conducto de nuestra Delegación ante la O. A. C. I. proponer la corrección de esos términos con el fin de que se adoptaran por todos los Estados representados ante ese organismo. Se podría también si nuestro legislador se propusiera, crear una ley para normar las actividades de la aviación en nuestro País, por ser ésta una industria en constante avance de gran importancia nacional e internacional, debido a su desarrollo tanto científico como comercial y hasta político.

6.—México es un país progresista; no existe por tanto razón para olvidar un renglón tan importante y poder proseguir con ese adelanto como es la actividad aviatoria en todos sus órdenes. Debido a eso, deben corregirse los errores que indubitablemente se han cometido, al asignarles una nacionalidad a las aeronaves, y me permito proponer para agruparse todas las normas referentes a la aviación, la expedición de una ley nueva en la cual se asigne solamente pabellón, o bandera como requisito obligatorio y principal a las aeronaves, y la matrícula debe considerarse como cosa secundaria.

7.—Podría definirse a la aeronave en el Artículo 311 de nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación: "Es aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire, bajo sus propios medios motores o desprovisto de los mismos y que sean aptos para el transporte de personas y cosas".

8.—Sin admitir, que se les adjudique nacionalidad a las aeronaves, ésta no debería regularse conjuntamente con la matrícula puesto que son dos cosas distintas. Puede considerarse a la matrícula creada para fines de control, publicidad, propaganda comercial, serie, etc., pero no para identificación internacional del país que ostente su nacionalidad a través de su bandera.

BIBLIOGRAFIA

- Escalera Turrent Mario. Tesis "Convenios Internacionales de Derecho Aéreo". UNAM, 1964.
- Francoz Rigalt Antonio. "Principios de Derecho Aéreo", Talleres Gráficos del Estado de San Luis Potosí, S. L. P. 1939.
- Gay de Montellá Rafael. "Principio de Derecho Aeronáutico", Editorial de Palma, Buenos Aires, 1950.
- Hamilton Eduardo. "Manual de Derecho Aéreo", 2a. Edición, Editorial Jurídica de Chile, 1960.
- Hernández Ojeda Eugenio Hugo. Tesis "La Aeronáutica en México y su Legislación, UNAM, 1962.
- Loustau Ferran Francisco. "La Aeronave y su Régimen Jurídico", Sección de Derecho Aeronáutico, Duque de Medinoceli, 4 Madrid MCMLVIII.
- Lena Paz Juan A. "Compendio de Derecho Aeronáutico", 2a. Edición, Editorial Bibliográfica Argentina, Buenos Aires.
- Niboyet J. P. "Principios de Derecho Internacional Privado", 2a. Edición, Editorial Nacional Edinal, S. de R. L. México, D. F., 1960.
- Ortega Zurita Humberto H. Tesis "Nacionalidad, Registro y Matrícula de las Aeronaves Civiles", UNAM. 1965.
- Pérez Canales Francisco Javier. Tesis "La Nacionalidad y Matrícula de la Aeronave", UNAM. 1964.
- Rodríguez Jurado Agustín. "Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico", Ediciones De Palma, Buenos Aires, 1963.

Scialoja Antonio. "Sistema del Derecho de la Navegación", Ediciones Jurídicas Europa-América, Bosch y Cía. Editores, Chile 2970, Buenos Aires.

Sepúlveda César. "Derecho Internacional Público", 1a. Edición, 1960.

Trigueros Eduardo. "La Nacionalidad Mexicana", México Jus. 1940.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Ley de Vías Generales de Comunicación.

Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.