

20721
19



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS
PROFESIONALES "ACATLAN"



LA EFICACIA JURIDICA INTERNACIONAL DE LOS
TRATADOS SOBRE DEVOLUCION DE VEHICULOS
ROBADOS

T E S I S
PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
EDUARDO ARREGUIN CHAVEZ

ASESOR:
LIC. RODOLFO PASCOE LIRA



ACATLAN, ESTADO DE MEXICO, NOVIEMBRE DEL 2003

A



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

DEDICATORIA

El presente trabajo de tesis lo dedico:

A mis padres

Por haberme procreado y guiarme por esta vida con amor y dedicación.

A mi Esposa y a mi Hija

Por su amor incondicional, apoyo y esa fe que han depositado en mi persona.

A mis hermanos (as)

Por su cariño y apoyo que nunca han faltado.

A la Universidad Nacional Autónoma de México

Por brindarme la oportunidad de tener una profesión.

A mis profesores

Porque gracias a su labor hay gente de provecho en este país.

A mis amigos

Por ser un apoyo cuando se requiere.

INDICE

	Pagina
Introducción.	1
Capitulo 1	
De la negociación jurídica internacional.	4
1.1.- Breve desarrollo del derecho internacional público.	5
1.2.- Conceptuación del derecho internacional publico.	8
1.3.- La necesidad de la negociación jurídico internacional.	12
1.4.- Formas.	17
1.4.1 Declaraciones.	17
1.4.2.- Convenciones y congresos.	19
1.4.3.- Protestas.	21
1.4.4.- La renuncia.	23
1.4.5.- Los tratados.	24
Capitulo 2	
El convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América de recuperación y devolución de vehículos y aeronaves robados o materia de disposición ilícita.	30
2.1.- Objetivos del Tratado.	30
2.2.-Autoridades aplicadoras.	40
2.3.- Procedimiento que señala.	48
2.4.- Problemas en la devolución.	52

Capitulo 3

Del Tratado Centroamericano sobre recuperación y devolución de vehículos hurtados, robados o retenidos ilícita e indebidamente.	61
3.1.- Delimitación de aplicación de la negociación jurídico internacional.	62
3.2.- Fines que persigue.	67
3.3.- Sujetos del tratado.	71
3.4.- Autoridades Mexicanas que aplican.	72
3.5.- Procedimiento de devolución que establece.	74

Capitulo 4

La ineficacia jurídica de los tratados en cuestión.	77
4.1.- Su aplicación en México a la luz del artículo 133 Constitucional.	78
4.2.- El robo de vehiculo en México.	83
4.3.- Las grandes corporaciones y organizaciones criminales involucradas.	85
4.4.- Los intereses de la aseguradoras.	91
4.5.- Las Procuradurías en la persecución y recuperación.	92

Capitulo 5

Criticas y propuestas.	96
5.1.- El crimen organizado y su fuerza política y económica	97
5.2.- El problema jurídico en la vialidad y desplazamiento del vehiculo.	99
5.3.- Propuestas.	101
5.3.1.- El derecho registral y su aplicación Internacional en la tenencia de vehiculos.	102

5.3.4.- Obligación legal de establecer desde la primera compra del vehículo un numero de identificación personal.	108
Conclusiones.	110
Bibliografía.	114
Legislación	118
Anexos.	

INTRODUCCION

En términos generales, hablar de la eficacia jurídica Internacional de los Tratados sobre devolución de vehículos robados, es hablar de un problema bastante serio y trascendental, que incluso involucra a autoridades gubernamentales como se ha visto actualmente con el registro nacional de vehículos (Renave). Sin duda, la velocidad con que se puede desplazar un vehículo, permite que se pueda posesionar de dicho bien mueble y hacerlo circular especialmente a una zona lejana, a una zona en donde tal vez pudiese ser otro País, en el cual se le puedan establecer nuevos registros y nueva documentación a través de la cual, va a poder realizarse una venta legalizada.

A través de los diversos convenios de devolución de automóviles robados, hemos de detectar que el objetivo de los Países, mas que nada ha sido el hecho de tener un cierto Derecho de devolución del vehículo que de alguna manera ha sido robado en un lugar y recuperado en otro.

Por esas circunstancias, es importante considerar y proponer algunas formas procedimentales a través de la cooperación Internacional para que exista un registro Internacional a través de el cual se pueda prevenir y evitar el robo de vehículos.

De tal manera, que para lograr establecer algunos conceptos que nos ayuden a esclarecer el tema, en principio tenemos que hablar de lo que es la negociación jurídica Internacional y las formas a través de las cuales se lleva a cabo a nivel Internacional.

Luego, hemos escogido dos de los convenios de devolución de vehículos y aeronaves robados o materia de disposición ilícita, uno es con los Estados Unidos de América y otro es el Tratado con Centroamérica.

Así, se establecen algunas situaciones respecto de la jerarquía de los Tratados frente a la legislación constitucional, para que, finalmente, hagamos algunas consideraciones sobre el crimen organizado y podamos elevar también propuestas que permitan prevenir el delito de robo de vehículo.

Tenemos como hipótesis principal, la necesidad de establecer una huella digital desde la fábrica.

Consideramos que todo esto si se puede hacer, nada mas que se requiere de voluntad política y comercial para lograrlo, esta es una gran barrera a vencer, en virtud de lo relacionado que esta el crimen organizado con autoridades de el gobierno.

Es importante llevarlo a cabo, no solamente por la necesidad de proteger un bien jurídico tan importante como es la propiedad, sino también el Derecho del consumidor y los problemas que suscita entre un País y el otro.

CAPITULO 1

DE LA NEGOCIACIÓN JURÍDICA INTERNACIONAL.

Con el fin de tener una visión panorámica de lo que sería la eficacia jurídica Internacional de la aplicación de los Tratados, es necesario iniciar este trabajo de tesis, estableciendo datos respecto de lo que es la Negociación Jurídico Internacional; y la forma en que los Países van generando sus pactos, acuerdos y Tratados para llevar a cabo tal relación.

Esto nos va a servir, para entender el porque, en la negociación jurídica Internacional no se ha dado mucha eficacia a los convenios de recuperación y devolución de vehículos y aeronaves robados o de disposición ilícita; y hablamos en plural, puesto que tenemos un convenio bilateral con los Estados Unidos de América y otro multilateral con Centroamérica, y aún a pesar de que existe la normatización tanto nacional como Internacional, el caso es que en la actualidad, el robo de vehículo sigue siendo una de las maneras más fáciles de enriquecerse.

Así, vamos a pasar a observar la forma en que los Países negocian para luego observar sus negociaciones en los Tratados de recuperación y devolución de vehículos y aeronaves robados.

1.1.- Breve desarrollo del Derecho Internacional Público.

Sin lugar a dudas, el Derecho Internacional Público surge necesariamente desde el momento en que surge la configuración de los Estados.

Debemos hacer una cita de situaciones tan lejanas como las que sucedían en el Medio Oriente, y que se refieren mas que nada a las personas que llevan la relación Internacional, nos referimos a embajadores que van de una tierra a la otra con el fin de llevar a cabo una cierta negociación que de alguna manera permita a los Países o a las agrupaciones de individuos, llevar a cabo una cierta relación Internacional mas organizada.

Así, quisiéramos tomar las palabras del autor Modesto Seara Vázquez quien sobre del particular nos comenta: “ Se ha descubierto en las excavaciones relativas a Sumer un Tratado concluido por Entemema, rey de Lagash, con el reino de Umah, para fijar sus fronteras comunes. Este Tratado , anterior al siglo XL antes de Jesucristo, nombraba un árbitro, el rey Miselin de Kish, para que resolviese los conflictos que pudieran surgir por la aplicación de ese Tratado. Otro Tratado mas conocido, del dominio citado, es el concluido entre

Rhamses segundo y El rey de los Hititas Jatusalín, del año 1272 o 1991 Antes de Jesucristo.”¹

No cabe duda, que la configuración en la relación Internacional, debe de basarse en el respeto soberano de los pueblos.

Del tal manera, que a pesar de que a cada pueblo se desconfiguraba por las continuas guerras de invasión que sufrían, a pesar de esto, a los imperios perduraban en ocasiones, y hacían la necesidad de que se tendrían que llevar a cabo diversos pactos y Tratados con los representantes o los gobernantes de los diversos pueblos ya sea que hubiesen quedado sometidos o bien que respetando su libertad y soberanía, se establecían diversos Tratados.

El caso es, que incluso aun en los tiempos después de Cristo, las cosas no mejoraron, puesto que los grandes imperios como los Romanos, el Bizantino, el Sacro imperio Romano Germánico, van a significar ejemplos claros a través de los cuales se puede observar que las luchas de conquista, no van a permitir que se establezca un concepto real y concreto del Derecho Internacional Público.

¹ SEARA VÁZQUEZ, Modesto. Derecho Internacional Público, México, Editorial Porrúa Sociedad Anónima de Capital Variable, XIV edición, 1999. Página 43.

No es si no hasta finales de la época medieval, en el momento en que los grandes principados se cansan y se agotan de estar manteniendo ejércitos, y tratan de llevar a cabo lo que en 1648 se le denominó como el equilibrio de poder al Tratado de la paz de Westfalia.

En este momento, vamos a encontrar que los Países tal y como los conocemos actualmente se empiezan a configurar y a solidificar.

Cesar Sepúlveda cuando nos habla de este Tratado, menciona la siguiente: “ El Tratado de Westfalia de 1648, marca un hilo muy destacado en el progreso de las instituciones Internacionales. Constituyo durante casi un siglo la estructura política internacional del continente Europeo y es el primer síntoma importante de la existencia del Derecho Internacional. Confirmando este pacto el principio de la soberanía territorial, indispensable en un orden jurídico Internacional.”²

Junto con lo que fue el Tratado de Utrecht, de 1713, se va formando el justo equilibrio del poder, y se van reconociendo las diversas soberanías y el control gubernamental que cada uno podía incrementar en las zonas y territorios respectivos.

² SEPULVEDA, Cesar El Derecho Internacional. México, Editorial Porrúa Sociedad Anónima de Capital Variable, decimosexta edición, año 2000. página 8.

Así tenemos que el Derecho Internacional Público, mas que nada va a nacer como una necesidad de negociación jurídica Internacional de los Estados, en relación a el estatus que el Estado País tenga en un momento determinado.

Esto lo decimos, en virtud de que todavía, por virtud del expansionismo Napoleónico, para el congreso de Viena de 1815, todavía se puede señalar un periodo mas de la consolidación de los Estados y su soberanía.

De hecho, en la época contemporánea, podemos ver la desmembración de la Unión de republicas Soviéticas, y la desmembración tanto de Afganistán como de Yugoslavia; en donde, los grupos étnicos sociales, tratan de separarse y lograr una cierta independencia, y con ello el reconocimiento de una soberanía y como consecuencia de esto, la necesidad de la negociación Internacional basada en un Derecho Internacional en este caso, por ser Estados de tipo publico.

1.2.- Conceptuación del Derecho Internacional Público.

El conceptuar al Derecho Internacional Público, es hacer una critica sobre lo que es el mismo Derecho y la posibilidad coercitiva que este ultimo tiene para hacerlo eficaz en la practica.

De tal manera, que es necesario decir que el Derecho en términos generales; es una normatividad coercible; esto es, que una de las virtudes principales que tiene el Derecho en general, es la posibilidad de hacerlo eficaz coerciblemente.

El autor Eugenio Trueba Olivares cuando no habla de esto, menciona lo siguiente: “ La distinción entre Moral y Derecho no significa separación ni mucho menos antítesis, asegura G. Del Vecchio, quien ve en el carácter coercible de este último una nota diferencial de importancia, como lo es sin duda. El Derecho establece entre el obrar de varios sujetos. Cuando se traspasan o alguna de las partes surge la necesidad de impedir la invasión empleando la fuerza si es necesario. Del Vecchio concede tanta importancia a la coercibilidad, que acaba por considerarla una nota propia y esencial en la norma jurídica lo que contribuiría a separarlo de la Moral, no obstante haber negado tal separación.”³

Derivado por lo dicho del autor citado, hemos de considerar una distinción trascendental para todo lo que es el Derecho, esto en virtud de que la norma, de tipo Moral, o de tipo Social, de tipo Ético, pues no va a poder tener ese criterio de coercibilidad a través del cual, puede lograrse rápidamente su

³ TRUEBA OLIVARES, Eugenio. El hombre, la moral y el Derecho. México, Orlando Cárdenas librero editor, octava edición, 2001. páginas 166 y 167.

concretización; la coercibilidad es para el Derecho una nota distintiva de existencia.

Ahora bien, el autor Clive Parry cuando hace alusión a la expresión del Derecho Internacional, menciona lo siguiente: “ La denominación Derecho Internacional es estrictamente técnica. Designa el sistema jurídico y la función primordial es regular las relaciones entre los Estados. Cuando ya otros Estados han formado organizaciones entre sí, esa disciplina ha venido a ocuparse también de las organizaciones Internacionales, y es de esperar que la preocupación por ellas ha de aumentar aun mas por la corriente que presenciamos hacia la integración de la comunidad de los Estados.”⁴

Tal y como ya lo habíamos sugerido, básicamente la relación Internacional, debe estar basada en lo que es la negociación jurídica Internacional entre los Estados.

De tal manera, que encontrar una fundamentacion o bien una consideración específica del Derecho Internacional Público, es mas que nada centrar la idea de la relación entre los Estados.

⁴ PARRY, Clive Función del Derecho en la comunidad Internacional. Dentro de Manual de Derecho Internacional. México, editado por Max Sorensen, Fondo de Cultura económica, cuarta reimpresión, 1992. Pagina 53

De nueva cuenta, el autor César Sepúlveda nos ofrece algunas ideas tendientes a firmar el concepto del Derecho Internacional Público al decir: “ El Derecho Internacional Público puede definirse como el conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones de los Estados entre si, o mas correctamente, el Derecho de gentes rige las relaciones entre los sujetos o personas en la comunidad Internacional. La función del Derecho Internacional publico es triple, En primer lugar la de establecer los derechos y los deberes de los Estados en la Comunidad Internacional. Enseguida debe determinar las competencias en cada Estado, y en tercero, ha de reglamentar las organizaciones con instituciones de carácter Internacional.”⁵

Como conjunto de normas significa una normatizacion, y la normatizacion, necesariamente presupone la regulación bajo un imperio de la coercibilidad del propio Derecho.

Así tenemos que en principio el Derecho Internacional Público surge de la Negociación Jurídico Internacional; pero esta negociación, debe de encontrar un principio de coercibilidad para lograr su eficacia.

⁵ SEPÚLVEDA, César, obra citada en su Pagina 3.

1.3.- La necesidad de la Negociación Jurídico Internacional.

Sin duda, en la negociación Internacional son varios los principios que deben de ser respetados por cada uno de los Países, en primer lugar, estará la soberanía luego, la no intervención en asuntos internos, la libre determinación de los pueblos, la prohibición del uso de la fuerza en las relaciones Internacionales, la solución pacífica de las controversias Internacionales; y la cooperación Internacional, son sin lugar a dudas, las formulas principales a través de las cuales, la negociación jurídica Internacional ha de poder darse.

Así tenemos que se forma un Derecho de la sociedad Internacional, y la forma a través de la cual se van comunicando cada Estado con el otro.

El autor Antonio Remiro Brotons, cuando nos explica algunas situaciones sobre el particular dice: “ La sociedad Internacional es, básicamente, la sociedad de los Estados soberanos, en situación de yuxtaposición. Es, formalmente una sociedad paritetica y descentralizada relativamente orgánica, en la que el destinatario de la norma se confunde con el legislador, el juez y el gendarme... En esa apreciación al respecto del Derecho puede ser considerado en si mismo como uno de los intereses prevalentes; también puede suceder que en el caso concreto al respecto de la norma permita la satisfacción de otros intereses mas particulares pero si falla aquella jerarquía o no se traduce esta

conciencia, la coercibilidad será siempre una buena razón para cumplir restricciones jurídicas que sin ella serían probablemente violadas. El problema de muchos Derechos internos comienza cuando su coercibilidad se debilita. Es desde luego la posibilidad la que mueve a observar las leyes que perjudican los propios intereses o que se estiman injustas a quienes no tienen madera de héroes, vocación de mártir o espíritu revolucionario.”⁶

La relación Internacional, su necesidad de comunicación y negociación, va a hacer que de alguna manera u otra, todo lo que es el Gobierno del Estado, deba necesariamente de tratar de arreglar algunas de sus principales diferencias con el Gobierno o con el Estado vecino.

De ahí, que vamos a estar frente a una apertura del Derecho Internacional Público, como es el Derecho Diplomático.

Así tenemos que como consecuencia de esa necesidad de negociación, se va a abrir todo un servicio exterior a través del cual, dicha negociación pueda darse en una forma profesional y además continua.

⁶ REMIRO BROTONS, Antonio, Derecho Internacional Público, Madrid España, Editorial Tecnos, cuarta edición 1997. Pagina 26

Como consecuencia de lo anterior, la idea del Derecho Diplomático, también debe de formar parte de la Negociación Jurídico Internacional.

José Lión Depetre cuando nos ofrece algunas explicaciones sobre de este particular dice: “ Derecho Diplomático es la rama del Derecho Internacional Público que se ocupa de la representación exterior de los Estados y de las negociaciones que dichas representaciones ha de llevar a cabo. El Derecho Diplomático abraza pues el estudio de los agentes diplomáticos, de la función diplomática en todos su aspectos, y de los actos diplomáticos”. Respecto de los agentes diplomáticos, su reclutamiento, cualidades y condiciones; procedencia, prerrogativas e inmunidades.”⁷

La posibilidad que inicialmente podemos considerar derivado desde lo que hasta este momento hemos dicho, que la vía diplomática será el medio a través del cual, se da la consolidación de esa relación Internacional.

Como consecuencia de lo anterior, entre los Estados así como de entre los individuos, va a surgir una necesidad de negociar por el ejercicio no solamente de comercio, sino de relaciones culturales, económicas, políticas, humanas, etcétera.

⁷ LIÓN DEPETRE. José Derecho diplomático. México, librería de Manuel Porrúa, cuarta edición, año 2000. página 20

Es de suma importancia, que dentro de esa relación Internacional, pueda darse en base al respeto soberano de los pueblos, y como consecuencia de esto, lograr una mayor rapidez en dichas relaciones.

Los componentes que integran esta relación, realmente son el Estado frente a otro Estado distinto, cada uno de los Estados elige a sus representantes y estos a su vez eligen a personas que va a estar llevando a cabo la profesionalidad en el ejercicio de la diplomacia.

Así, va a instituirse la comunicación que ha de existir entre los Estados, y la coordinación que debe existir entre ellos.

Fernando Flores Gómez González y Gustavo Carvajal Moreno, en el momento que nos ofrecen algunas explicaciones sobre de este particular dicen : “ El Derecho Internacional Público se refiere únicamente a las relaciones entre los Estados, mismos que suponen un grupo permanente de habitantes, territorio y gobierno. Es el Estado una sociedad organizada sometida a una autoridad política y ligada a un territorio determinado. Para algunos autores, es el Estado una persona jurídica que esta constituida por un pueblo organizado sobre un territorio bajo el mando de un poder supremo, para fines de defensa, de orden, de bienestar y de separación común. Además se dice que un Estado es una parte de la sociedad humana, jurídicamente organizada bajo la forma de

gobierno independiente, que se propone la realización de aquellos fines, que se determinan de acuerdo con sus condiciones históricas.”⁸

A la luz de lo dicho por el autor citado, hemos de observar que cada una de las agrupaciones humanas, van a contar con alguna cierta organización que de alguna manera trata de lograr su permanencia biológica y por supuesto la perpetuación de su especie.

La organización del Estado va a estar basada en la posibilidad que el Derecho le otorga para que todas las condiciones y conductas de los entes sociales, deben de estar previstas y además reguladas por el propio Derecho.

Pero este sistema Legislativo y de Jurisdiccionalidad funciona perfectamente a nivel interno, pero es necesario que los problemas comunes que tienen dos Países o tres o más Países deban necesariamente quedar resueltos.

Es por eso que surge la necesidad en la comunicación entre los Estados, que como hemos visto a lo largo de toda la historia, desde los más antiguos Reyes, se requería de siempre Embajadores que llevaban instrucciones de celebrar

⁸ FLORESGOMEZ GONZÁLEZ, Fernando y CARVAJAL MORENO, Gustavo. Nociones de Derecho Positivo Mexicano. México, Editorial Porrúa, décimo primera edición 1998. Páginas 147 y 148.

Pactos, Tratados y Acuerdos, a fin de lograr alianzas y de situaciones parecidas para satisfacer los intereses de la Nación, de tal forma, que en la relación Internacional básicamente estará llevándose en base a la representatividad de todo un pueblo frente a las necesidades e intereses de otro pueblo.

1.4.- Formas.

Son múltiples las formas a través de las cuales puede llevarse a cabo la Negociación Jurídica Internacional, estas las hemos separado para poder llevar a cabo su estudio.

1.4.1.- Declaraciones.

La declaración como su nombre lo indica, es o constituye el declarar la postura de un País o bien de varios Países sobre tal o cual circunstancia.

Dicho de otra manera y a través de las declaraciones, se va a fijar una situación jurídica Internacional respecto de un problema Internacional, respecto de una mancha de ser, o bien respecto de lo que es la manifestación de una nación representada a través de su servicio diplomático.

En general, son varias las declaraciones que pudiésemos citar, como sería la declaración Americana de 1948, la declaración Asiática, la declaración conjunta Corea del Norte y Corea del Sur, la Chino Japonesa, la declaración de Addif Abeba, la declaración de Argel y en general, son varias las formas intituladas para las declaraciones que según el autor Osmañczyk consisten en lo siguiente: “ La declaración es un termino Internacional, empleado en las exposiciones de valor Jurídico de determinados gobiernos o grupos de gobierno: en la ONU se aplica a una posición adoptada unánimemente, a diferencia de la resolución que se adopta por mayoría de votos. “⁹

Nótese como es la declaración, no se requiere de sentarse a la mesa de negociaciones, se requiere mas que nada la voluntad política para expresarla a todo el mundo.

No se requiere de que la declaración sea dotada, sea aceptada, o no sea aceptada, la declaración funciona como declaración, funciona como una manifestación unilateral del País y o bien bilateral entre dos Países o bien multilateral si son mas de tres Países.

⁹ OSMANŹCYK, E. J. Enciclopedia mundial de relaciones Internacionales y Naciones Unidas. México, Fondo de cultura económica, cuarta edición 1998. Pagina 371.

De tal manera, que una declaración se negocia solo cuando son dos Países o mas, para determinar la forma de redacción, en ningún momento la postura política que se establece, se va a sujetar a una asamblea, a una organización Internacional, mucho menos al voto de las partes que están declarando la postura respecto de tal o cual circunstancia.

1.4.2.- Convenciones y Congresos.

A pesar de que puede considerarse que la Convención y el Congreso pueden llegar a ser lo mismo, en la practica no lo son, esto en virtud de que la Convención tiene un sentido mas formal para llevar a cabo la negociación jurídica, mientras que el Congreso, supone una reunión técnica de representantes de varios Países, que no requieren de estar investidos de la potestad gubernamental a través de la representatividad de dichas personas en el Congreso. Esto es, contienen un estatus informal.

Sobre de este particular, Von Ihering nos comenta lo siguiente: “ Los Congresos se orientan hoy día hacia materias técnicas, o técnico jurídicas, y acusan, por otra parte, muchas veces un marcado carácter privado, no oficial. “ Las Conferencias son mas bien reuniones formales de representantes debidamente autorizados para el propósito de discutir materias Internacionales de interés común para llegar a una solución con respecto a ellas; los representantes de las Conferencias se acreditan, si son oficiales o si no lo son,

con plenos poderes en el caso de que sean oficiales, y si son participantes con carácter estatal o privados dependiendo si se establece el Congreso.”¹⁰

Las Conferencias, las Convenciones, los Congresos; pueden denominar la reunión de personas profesionales abocadas a un determinado concepto científico o a una área del conocimiento humano.

Mas que nada el Congreso, como nos dice el autor citado va a reflejar un carácter eminentemente técnico jurídico, y es el caso de que la Convención, reviste mas oficialidad, puesto que en muchas de las ocasiones deben de traer poderes plenipotenciarios, para poder llevar a cabo un compromiso serio en la Convención que se realiza.

De ahí, que a pesar de que en ambas situaciones se genera una reunión de especialistas en una rama determinada, básicamente la Convención es oficial y requiere de poderes especiales, puesto que va a comprometer a la población que representa dicha persona, y el Congreso no, el Congreso mas que nada es una situación eminentemente técnica y por lo mismo, puede o no ser oficial.

¹⁰ IHERING, Von. La lucha por el Derecho. México, editorial Porrúa Sociedad Anónima de Capital Vairable, primera edición de la versión española de Adolfo Posada Ibiesca, año 2002. página 118.

1.4.3.- Protestas.

La Protesta también es una manera a través de la cual, se va a manifestar una inconformidad respecto de la no observancia de algún País sobre sus obligaciones ya sea de Derechos humanos, de Derecho de Gentes, o bien sobre de circunstancias que hubiesen sido pactadas con anterioridad entre los Estados.

La Protestas, mas que nada va a significar un acto eminentemente unilateral también, que incluso, pueden ser Protestas conjuntas, esto es que no nada mas un País por sí solo va a poder elevar su protesta, sino puede haber Protestas por parte de toda la Comunidad Internacional.

De tal manera, que en la Protesta, mas que nada lo que se hace es oponerse a una situación que de alguna manera, va a perjudicar los intereses ya sea de la Comunidad Internacional o bien de un solo País.

Así tenemos como el auto César Sepúlveda cuando habla de la Protestas menciona: " Constituir una Protesta, una declaración de voluntad de un Estado en el sentido de que no reconoce como legitima una conducta o de que un Estado de cosas no es aceptado, o de que un acto que otros Estados planean versar lesiona los intereses jurídicos del que formula la Protesta.

“ La Protesta es útil para fincar un Derecho. Por ejemplo, si un País ocupa un territorio al que otro estado tiene una pretensión, esa Protesta sirve para que no se perfeccione la ocupación, y para que sea tomado en consideración el Estado que protesta.” ¹¹

De nueva cuenta, la forma ideal para llevar a cabo la negociación jurídica Internacional, es la unilateralidad.

Y decimos que es ideal, en virtud de que para lograr una Protesta conjunta, o bien una Declaración conjunta, se requiere de que el Servicio Exterior Mexicano en este caso, lleve a cabo diversas reuniones exploratorias, la anuencia de los Gobiernos para firmar la Declaración o Protesta, y en el caso unilateral, no se requiere de mayor negociación sino simplemente establecer la nota diplomática de Protesta, o la nota diplomática sobre alguna Declaración, y con eso, se revela ya la situación jurídica política de un País respecto de alguna circunstancia en específico.

¹¹ SEPÚLVEDA, César. obra citada en su página 120.

1.4.4.- La Renuncia.

En el momento en que se ha adquirido un Derecho, este último es susceptible de ser renunciado.

Dicho de otra manera, que abandonar un Derecho ya adquirido puede sugerirnos la prescripción negativa del mismo, pero en la Renuncia, se establece voluntariamente ese abandono, y por lo mismo, se deja para que otro País puede ocupar dicho Derecho.

La Renuncia puede ser tanto expresa como tácita y es mejor que una Renuncia sea expresa, para que de esta manera, debidamente registrada en escrito, la posición de un País respecto de abandonar un Derecho.

Y con esto, se ha de lograr que toda esa negociación jurídica Internacional, quede debidamente asentada, delimitada y de alguna manera con ciertos controles que le permite su existencia, y esto básicamente es parte de la negociación; puesto que, se establece una situación particular de un gobierno de un Estado, abandonando voluntariamente un Derecho.

1.4.5.- Los Tratados.

Sin lugar a dudas, la forma mas técnica, mas formal a través de la cual los Estados llevan a cabo la negociación, es a través de los Tratados.

El Tratado es el resultado de la negociación entre uno o mas Estados y se dice el resultado porque antes de que este tenga plena validez tiene que pasar por un proceso como lo es: para la conclusión del Tratado es la negociación, la determinación del idioma, el texto del Tratado; para la manifestación del consentimiento es: la firma, el canje, la ratificación, la aceptación, la aprobación, y la publicación.

El Tratado, puede considerarse incluso como un Contrato en donde las partes, van a serlo los Estados, aunque este termino no se debe aplicar estrictamente ya que existen los Tratados Contrato de finalidad limitada a crear una obligación jurídica que se extingue con el cumplimiento del Tratado y los Tratados Leyes destinados a crear una reglamentación jurídica permanente obligatoria.

Así tenemos como el la teoría de lo que son los Contratos, hemos de encontrar a los sujetos que intervienen en la confección de el Contrato, y que son las personas físicas o morales.

Pues bien, en los Tratados, las personas básicamente, serán los Estados en sí, y estos sujetos de Derecho Internacional tendrán la posibilidad de negociar Tratados, cuando este debidamente reconocidos por la comunidad Internacional.

Esto es, que no basta que exista un grupo humano, como realidad social, sino es necesario que se configure, se organice, y esta formación natural del Estado, sea reconocida por el conjunto de los demás Estados.

Para poder explicar esta circunstancia que es en si el análisis del sujeto principal de la negociación Jurídica Internacional a través de los Tratados, hemos de citar las palabras de Efraín Moto Salazar quien sobre el particular nos menciona: “ Cuando la Nación nace a la vida política, es decir, cuando entre los individuos del grupo social que la forman se establece una diferenciación: convirtiéndose unos en gobernantes y quedando el resto como gobernados, se dice que la Nación se ha convertido en Estado. El fenómeno de la autoridad implica el poder de una persona, o bien de un grupo de personas, que se ejerce sobre los demás. La autoridad es un elemento del Estado. Este, por tanto, será un grupo social en que existe el poder; pero dicho grupo necesita para su existencia de un espacio, un lugar donde asentar el territorio, en esta forma queda asentado el concepto que examinamos.”¹²

¹² MOTO SALAZAR, Efraín Elementos de Derecho. México, Editorial Porrúa Sociedad Anónima de Capital Variable, decimosexta edición, año 2001. página 56.

De entrada, para que un Estado pueda existir, se requiere inicialmente que ese grupo humano, quede debidamente conformado.

Esto es que dentro de su organización se pueda observar una población asentada en un territorio, que elija un gobierno al cual le da un poder publico basado en el Derecho para el ejercicio de los supremos poderes públicos como son un Legislativo que hace las Leyes, un Ejecutivo que ejecuta las Leyes, y un Judicial que es el que va a administrar la Justicia.

Como consecuencia de esto, se va a reconocer su existencia por parte de los demás Estados, y por lo tanto surge la personalidad jurídica de este Estado para poder llevar a cabo la negociación Internacional, en base a la posibilidad de establecerla por medio de un Tratado.

Sobre el concepto de Tratados, El autor Manuel Diez de Velasco, nos comenta lo siguiente: “ El Tratado Internacional, En un sentido amplio, no es otra cosa que un negocio jurídico con características propias debido a la categoría de los sujetos que en él intervienen y a otras peculiaridades, entre las que caben poner de relieve a las reservas.

“ Se ha definido como toda concordancia de voluntades entre dos sujetos o mas de Derecho Internacional destinada a producir efectos jurídicos; es decir,

a crear, modificar o extinguir un Derecho; la expresión Convención Internacional, tiene un doble significado. De un lado tiene un sentido dinámico, en tanto que el mismo se refiere al procedimiento que conduce al acuerdo de voluntades. Lo otro tiene un sentido estático, en tanto se refiere al acuerdo de voluntades; es decir, a la norma jurídica establecida en el Tratado y obligatoria para los sujetos que la han creado.”¹³

Nótese como la posibilidad negociadora en un Tratado, va a presentar situaciones como lo dice el autor citado bastante características.

La reserva en los Tratados, la modificación del Convenio; la posibilidad de que pueda recibir otro tipo de denominaciones como son el Acuerdo, la Convención, la Carta, el Compromiso, el Concordato, el Pacto, el Protocolo, el Estatuto, etcétera.

En términos generales, la convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, establece en su artículo 2.1 en el inciso a) que: “ Se entiende por Tratado un acuerdo Internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el Derecho Internacional, ya conste en instrumento

¹³ DIEZ DE VELASCO, Manuel. Instituciones de Derecho Internacional Público. Madrid España, Editorial Tecnos, décima edición 1994. Página 144.

publico o en dos o mas instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular.”¹⁴

En lo que es la configuración del Tratado, vamos a encontrar que la manifestación de la voluntad de el Estado se ha de establecer incluso en forma escrita.

Es necesario que dicha voluntad sea manifestada sin la presencia de los vicios del consentimiento esto es, que no exista dolo, que no exista la violencia para que el País firmante, pueda consentir libremente el sujetarse a las diversas obligaciones que va a señalar el Tratado.

De hecho, puede inclusive interponer reservas a dicho Tratado, y con esto se denota la posibilidad negociadora de un Estado.

Para que un Tratado pueda firmarse, va a presentar una serie de actividades gubernamentales a través de las cuales, el Tratado se va configurando.

¹⁴ Colección de Tratados celebrados por México. México, Secretaria de Relaciones Exteriores, Senado de la República, Tomo XV. Página 565.

Como consecuencia de lo anterior, cuando un País acepta o consiente sujetarse a las cláusulas de un Tratado, lo va a hacer con la plena conciencia de obligarse a las propias cláusulas que el propio Tratado pueda establecer.

Claro esta, que si no lo hace, las circunstancias obligarían a aquel que tenga interés porque se cumpla el Tratado, a que dicho País se someta a una negociación Jurídica Internacional nueva, o bien puede someterse a un arbitraje, o a la intervención de los buenos oficios de un tercero, o bien a un régimen de conciliación; pero, desde el punto de vista de los Principios Generales del Derecho Internacional Público, debe de basar su conflicto en un arreglo pacífico de las controversias.

Básicamente, el Tratado, va a obligar a los Países a observarlo, pero, en muchas de las ocasiones, a pesar de que exista el Tratado, de todas maneras, vamos a encontrar una serie de incumplimientos, y como consecuencia de esto, una posible nueva negociación, o bien el hecho de que el Tratado ya no sea efectivo entre las partes.

Así tenemos que la expresión mas formal en la Negociación Jurídico Internacional serán los Tratados, Convenios o Pactos, y en este trabajo de tesis vamos a tratar uno de ellos que definitivamente no se está dando en forma efectiva, puesto que el robo de vehículo, sigue siendo uno de los problemas mas tajantes de la delincuencia en el mundo y por supuesto en América.

CAPITULO 2

EL CONVENIO ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA DE RECUPERACIÓN Y DEVOLUCIÓN DE VEHÍCULOS Y AERONAVES ROBADOS O MATERIA DE DISPOSICIÓN ILÍCITA.

Para esta parte de nuestro estudio, queremos establecer algunos puntos medulares de el Tratado de devolución de Vehículos y Aeronaves robados o materia de disposición ilícita con los Estados Unidos de América, para ir delineando las políticas y criterios normativos respecto a la devolución de vehículos robados principalmente, observando en este caso en el sentido de estudiar si dentro de este Tratado, existe alguna vía idónea a través de la cual se establezcan políticas de prevención del delito y por supuesto su persecución y sanción.

2.1.- Objetivos del Tratado.

La Convención para la Recuperación y devolución de Vehículos y Aeronaves robados o materia de disposición ilícita, resulta ser un arreglo o Tratado hecho en Washington D.C. el 15 de Enero de 1981, aprobado por el Senado de la Republica el 6 de Diciembre de 1981, siendo publicado el decreto de aprobación el 23 de Diciembre de 1981, y publicado el Convenio en el Diario

Oficial de la Federación el 14 de Junio de 1983, entrando en vigor este Tratado, el 28 de Junio de 1983.

En términos generales, la idea que va a prevalecer en común para lo que es el Tratado, la vamos a encontrar en el preámbulo de dicho convenio, el cual dice a la letra: **“ Los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, reafirmando su deseo de continuar bajo un marco jurídico adecuado en la asistencia mutua en la recuperación y devolución de vehículos y aeronaves robados o que hayan sido materia de disposición ilícita en un País y encontrados en el territorio del otro ”.**

Reconociendo que la Convención celebrada entre ambos Países en la ciudad de México el 6 de octubre de 1936 ya no es adecuado para este fin, han acordado lo siguiente:

Artículo 1

1.- Los Estados Unidos Mexicanos convienen en devolver a los Estados Unidos de América, de conformidad con las disposiciones de esta Convención, cualquier vehículo registrado o titulado de alguna otra forma en los Estados Unidos de América que haya sido robado o materia

de disposición ilícita en los Estados Unidos de América y encontrado en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

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

3.- El estado requerido podrá negarse a devolver el vehículo robado o que haya sido materia de disposición ilícita si la solicitud para la devolución no se hace dentro de los 45 días siguientes a la notificación a que se refiere el artículo 2 párrafo I, o una aeronave robada o que haya sido materia de disposición ilícita si la solicitud para su devolución no se hace dentro de los sesenta días siguientes a la notificación a la que se refiere el artículo 2 Párrafo II. De conformidad con esta disposición, las partes no decomisaran y ni efectuaran remates administrativos de vehículos, de aeronaves registrados o titulados de alguna otra forma de acuerdo con las Leyes de la otra parte dentro de los 45 cuarenta y cinco ó 60 sesenta días, respectivamente, contados a partir de la fecha en que se haya hecho la notificación de la detención o mientras este pendiente la decisión sobre una solicitud de devolución. El Estado requerido puede igualmente rehusarse a devolver un vehículo o aeronave robado o materia de

disposición ilícita si, de conformidad con las leyes de ese Estado, el vehículo o la aeronave ha sido adjudicado por una autoridad Judicial en un Juicio Civil a un tercero o vendido en subasta pública por una autoridad, que al momento de la subasta, no tenía información de que había sido robado o materia de disposición ilícita según los términos de esta Convención.

4.- El Estado requerido podrá negarse a devolver un vehículo o aeronave que haya sido materia de disposición ilícita si es susceptible de decomiso según las Leyes de ese Estado por haber sido utilizado dentro de su territorio para la comisión de un delito. Al decir sobre el particular, el Estado requerido deberá tomar en cuenta toda la información proporcionada por el Estado requeriente que tenga por fin demostrar que la empresa que sufrió la disposición ilícita no actúa en complicidad con el delincuente. Si el Estado requerido decide no devolver un vehículo o una aeronave objeto de disposición ilícita con base en el presente párrafo, notificara a la Embajada del Estado requeriente su posición y los motivos de la misma, tan pronto como sea factible después del recibo de la solicitud de devolución.”^{15 16}

¹⁵ Convención para la recuperación y devolución de vehículos y aeronaves robados o materia de disposición ilícita, www.Secretaria de Relaciones Exteriores. Gob.mx.

¹⁶ Convención para la recuperación y devolución de vehículos, 15 de enero de 1981. Páginas 7 y 8.

Es preciso denotar que uno de los elementos esenciales de la configuración de los Tratados, como es el objetivo, está bastante delimitado y además muy limitado en la negociación jurídica Internacional llevada a cabo con los Estados Unidos de América.

Definitivamente todo lo que es el comercio Internacional, y quien en un momento dado tendría más necesidad de la devolución de vehículos robados o materia de disposición ilícita, sin lugar a dudas lo será los Estados Unidos de América.

Claro está, que en la actualidad, la necesidad ha crecido, y por supuesto la producción de automóviles, también ha hecho lo mismo.

De ahí, que la necesidad de una relativa reciprocidad, será en principio la columna vertebral de la negociación planteada.

A ese tenor es que el comercio Internacional, resulta ser una de las principales causas a través de las cuales, se da la necesidad de la negociación.

Francisco Javier Alejo, Rene Villarreal y Saúl Trejo Reyes cuando nos explican algunas situaciones sobre el particular comentan: “ El comercio Internacional ha jugado históricamente un papel fundamental para explicar el funcionamiento de las economías en desarrollo. Esto sucede tanto en Países que funcionan como economías exportadoras como en los Países semi industrializados que ha promovido la producción de manufacturas a través de la sustitución de importaciones. Es precisamente a través del comercio de bienes y servicios que estos Países pueden promover potencialmente el desarrollo mas acelerado de sus economías o enfrentar cuellos de botella que frenan su posibilidades de expansión. Ello depende de la situación específica de cada País y del carácter de la relación que mantenga en la metrópoli, con la cual está mas ligada. Sin duda alguna las características del cuadro económico Internacional que se conforme en un futuro y el papel que en el puedan jugar los Países en desarrollo será determinante para esperar frutos del comercio Internacional para los Países en desarrollo.”¹⁷

Sin lugar a dudas, el objetivo de el Tratado, tratara de que las legislaciones de ambos Países, no vayan a encontrar alguna contradicción o un conflicto de leyes, a través de las cuales, permita al otro País, el retener vehiculos de disposición ilícita, que de alguna manera se encuentren en el País vecino.

¹⁷ ALEJO, Francisco Javier, VILLARREAL, René y TREJO REYES Saúl. Economía y Comercio Internacional. México, fondo de cultura económica, segunda reimpresión 1996. Página 50 y 51.

Invariablemente, las situaciones de la relación entre los Estados, están mas que nada determinadas por la necesidad de una coordinación y congruencia entre la convivencia de los Países.

De tal manera, que podemos notar en el objetivo de este Tratado, esa necesidad, mas conveniente para los Estados Unidos de América que para nuestro País.

De ahí, que desde el punto de vista de los efectos de reciprocidad, simple y sencillamente le interesa mas a los Estados Unidos de América el hecho de que exista un Tratado de esta naturaleza que a nuestro País.

Y esto lo decimos aún a pesar la idea generalizada de las Organizaciones Internacionales, pues se va basando en una mejor coordinación en la relación de los Países.

Daniel de la Pedraja, cuando nos explica alguna situaciones sobre el particular dice: " Existe un interés general entre las diferentes comunidades humanas en el sentido de ordenar de la manera mas conveniente sus relaciones. Las comunidades, extrañas en un principio entre sí, pueden organizarse de diferente manera para efectos internos pero, de todas formas, les resulta necesario relacionarse con objeto de evitar aislamientos nocivos y para buscar

la promoción de intereses de beneficio común. Este sistema de relaciones entre grupos diferentes encuentra una clara expresión en los contactos entre los Países, que buscan en resolver así sus problemas de convivencia. Todo estado tiene en el campo de sus relaciones externas metas y propósitos que no necesariamente son apoyados o compartidos por los demás y que, incluso, pueden llegar a ser divergentes o incompatibles con los objetivos externos de otros Estados.¹⁸

La consecuencia inmediata que podemos apreciar, va a generar inmediatamente una idea de convivencia y de conveniencia reciproca entre los Países. Son diferentes las Legislaciones, y en muchas de las ocasiones, vamos a encontrar que el conflicto de Leyes, es el primer problema técnico a vencer.

De ahí, que a pesar de que como hemos visto, la necesidad de una Negociación Jurídico Internacional, de todas maneras cada uno de los Países, tiene su propia Jurisdicción, y como consecuencia de esto, su propia Legislación.

Así, en lo que respecta a lo que es el vehiculo robado en México, pues este en un momento determinado, cuando es capturado o que la autoridad se da cuenta

¹⁸ PEDRAJA, Daniel, de la Las relaciones entre los Estados. México, Secretaria de Relaciones Exteriores, Secretaria de Manna, tercera edición 1999. Pagina 49.

de que existe un vehículo robado, pues es el momento en que según en Tratado como veremos mas adelante, hay que dar cuenta de esto a las autoridades representantes que el propio Tratado establece.

De tal manera, que desde el punto de vista del objetivo del Tratado, no solamente es fijar el momento de la devolución cuando se tiene el vehículo robado debidamente detenido o en sus manos, si no mas que nada, hacer una apreciación generalizada respecto de lo que es tanto la negociación jurídica, como la relación conveniente con los Estados Unidos de América.

Y como consecuencia, se van arreglando y además uniformando las Leyes para evitar el conflicto de Leyes.

Ahora bien, para tener una idea del conflicto de Leyes quisiera citar las palabras del autor Niboyet quien sobre el particular dice: “ Los conflictos de Leyes nacen de las diferencias entre las Legislaciones. Los problemas originados por los conflictos de leyes son los mas difíciles del Derecho Internacional Privado. En efecto; hay que determinar la Ley aplicable al origen de los Derechos; una vez creados estos Derechos, el medio de hacerlos respetar.

“ Supongamos que un extranjero en España, un Francés, por ejemplo, pretende contraer matrimonio en nuestro País. ¿ que Ley será preciso consultar y aplicar para saber si dicho extranjero reúne las condiciones de capacidad necesarias? La necesidad de escoger entre estas diversas Leyes es el objeto del problema del conflicto de Leyes.”¹⁹

Desde el punto de vista del objeto de la manifestación de las voluntades que se dan a través de los representantes diplomáticos en la firma del convenio, pues vamos a encontrar que la necesidad de una coordinación, la necesidad de que los eventos que se van produciendo con el desarrollo social y económico, deba de subsistir coordinadamente, y de esta manera, lograr una mayor y mejor cobertura de los mismos, que normatice y regule circunstancias que en un momento determinado pueden caer en un conflicto de Leyes en el que ambos Países, tendrían que someter a preponderancia para observar que Ley es la que se tiene que aplicar.

Así, celebrado en Convenio Internacional, pues simple y sencillamente se van fijando las situaciones concretas y la actitudes que se deben tomar para requerir el vehículo robado o materia de disposición ilícita originario de el País vecino.

¹⁹ PEDRAJA, Daniel, de la Las relaciones entre los Estados, México, Secretaria de Relaciones Exteriores, Secretana de Manna, tercera edición 1999, Pagina 49.

Pero, volvemos a insistir, es necesario subrayar dada la gran producción de vehículos en Estados Unidos de América, pues resulta mas conveniente para ellos el Tratado que para nuestro País, ya que debido a la alta tecnología que existe en los Estados Unidos de América, no resulta muy conveniente llevar un vehículo robado en México hacia los Estados Unidos de América, ya que todos los vehículos en ese País están dotados de buena tecnología, y dentro de eso, existe el vehículo de buena potencia y de gran rendimiento.

Por lo que, la incidencia definitivamente es diferente, respecto de lo que sería la aplicación de la devolución de los vehículos robados que previene el Tratado que estudiamos.

2.2.-Autoridades aplicadoras.

Antes de apreciar a las autoridades aplicadoras del presente Convenio, se debe decir que son varias las que en un momento determinado van a estar involucradas, y van desde lo que sería el simple policía, hasta los diversos inspectores de aduanas y por supuesto de aeronaves.

Claro esta que el Tratado fija sus propias autoridades aplicadoras, pero estas autoridades aplicadoras, están subordinadas a otro tipo de autoridades para

que estas principalmente, le hagan saber el hecho de tener a su disposición un vehículo de disposición ilícita supuestamente titulado en el País vecino.

Para darnos una idea generalizada, vamos a citar el artículo 7 de la convención que dice a la letra:

“Artículo 7.- Para los efectos de esta Convención:

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

2.- Un vehículo o aeronave se considerará materia de disposición ilícita solo cuando:

- a) El acto es ejecutado por la persona que lo haya rentado a una empresa legalmente autorizada para dicho propósito dentro del curso normal de la negociación de esta, o**
- b) Ha sido usado para un fin no autorizado por el depositario designado mediante actuación oficial o judicial.**

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

3.- Delito significa un acto u omisión que pueda ser objeto de extradición, de conformidad con las disposiciones del Tratado de extradición en vigor entre las partes;

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

5.- Vehículo significa cualquier automóvil, camión, autobús, motocicleta, remolque o trailer;

6.- Aeronave significa cualquier vehículo autopulsado, utilizado o diseñado para volar.

7.- Copia certificada significa cualquier copia expedida por la autoridad otorgante o una autoridad consular de una parte debidamente acreditado ante la otra en la que se da fe de que es copia fiel del original.”²⁰

Básicamente, podemos considerar que serian dos rubros los que se deben de analizar respecto de lo que seria las autoridades involucradas en la aplicación de este Tratado.

Sin lugar a dudas, estaria el Agente del Ministerio Público, la Procuraduría, tanto la General , como la Estatal en cada uno de los Estados de la República.

Y por supuesto. la policia quien como auxiliar del Agente del Ministerio Publico, debe necesariamente de atender estas situaciones.

En la práctica el proceso para la devolución del vehículo es un tanto engorrosa ya que la autoridad requerida le notifica a la Embajada o Consulado de la autoridad requirente de que se tiene un vehículo que fue robado o materia de disposición ilícita en ese País, para que esta autoridad dentro de los términos que establece el propio Tratado, reúna los documentos que se establecen en dicho Convenio y elabore la solicitud de devolución, llevándose en la práctica

²⁰ Sitio internet www.ser.gob.mx sitio citado en su página 12 y 13.

mas tiempo del que estipula el Tratado para la devolución ya que los medios en que se comunican una autoridad y otra son muy lentos y burocráticos.

Y por lo que se refiere también a situaciones de las aeronaves o de esos vehículos destinados a volar, pues debemos considerar a las autoridades aeroportuarias, que deben necesariamente ventilar estas situaciones, pues por que de alguna manera son las abocadas para que en un momento determinado se pueda detectar a la aeronave de disposición ilícita o robada.

Independientemente de estas autoridades que pudiéramos llamarles como secundarias, el Tratado, va a fijar como autoridades aplicadoras a las siguientes:

- 1.- Los Ministerios de Relaciones Exteriores de ambas partes.
- 2.- la vía Consular respectiva.

Como consecuencia de lo anterior, vamos a observar que la reglamentación en el Tratado, mas que nada estará dirigida a que se establezca una vía idónea a través de la cual, los Consulados de ambas partes, puedan estar notificados de que existe a su disposición algún vehículo de procedencia extranjera, que de alguna manera, puede ser parte de la devolución que previene el Tratado en cuestión.

Así tenemos, el artículo segundo de esta Convención establece lo siguiente:

“ Artículo segundo.- 1.- Cuando alguna autoridad de una de las partes que tenga un vehículo que pueda estar registrado o titulado de alguna otra forma de conformidad con las leyes de la otra parte, aquella deberá hacer cuanto sea posible para notificar a la otra parte dentro de un mes contado a partir de dicha detención. La notificación podrá efectuarse mediante la entrega de listas de tales vehículos por lo menos una vez al mes a la embajada de la otra parte, por comunicación directa entre la autoridad que efectuó la detención y el consulado mas cercano de la otra parte, o cualquier otro método que sea mutuamente aceptado.

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

3.- Las notificaciones a que se refieren los párrafos 1 y 2, contendrán todos los datos disponibles sobre el vehículo a la aeronave e indicaran la ubicación del mismo, la autoridad encargada de su custodia, así como información que permita conocer si dicho vehículo o aeronave ha sido detenido en relación con la comisión de algún delito.

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

- a) Si se determina que el vehículo o aeronave no ha sido robado ni materia de disposición ilícita, según los términos de esta convención.**
- b) Si la devolución de la aeronave o vehículo es realizada de acuerdo con el artículo primero, párrafo tercero o cuarto de esta convención y si se notifica esa decisión a la embajada del estado requirente.**
- c) Tratándose de un vehículo, si no se presta la solicitud para su devolución dentro de los 45 días siguientes a la notificación de su detención, de acuerdo con el párrafo primero de este artículo.**
- d) Tratándose de una aeronave, si no se presenta la solicitud para su devolución dentro de los sesenta días siguientes a la notificación de la detención, de acuerdo con el párrafo dos de este artículo.”**

Sin duda, la necesidad de una mayor integración regional, es parte de toda esa política que se va llevando principalmente en América.

Si podemos observar en el caso Europeo, vamos a encontrar que esos pequeños Países, tan unidos y diferenciados en costumbres y lenguajes, ahora

forman solamente un estado compacto llamado la comunidad económica Europea; que incluso, ahora tienen su propia moneda a través de la cual combaten la fuerza del dólar en Europa.

Así, en los Estados Unidos de América, Las necesidades de integración, se van dando a la luz de este tipo de Convenios, Tanto el Convenio bilateral firmado con Estados Unidos de América, Como el Convenio Centroamericano de recuperación y devolución de vehículos hurtados, robados, apropiados o retenidos ilícita o indebidamente que veremos en el capítulo tercero.

De tal naturaleza, que la idea de la integración, es en si uno de los principales objetivos que como consecuencia acarrea este tipo de Convenios.

De tal forma, que estas son ideas que ya vienen desde antes atrás, y que Javier Ramón Brito Moncada nos comenta diciendo: “ El orden anterior de ideas nos conduce a citar la opinión de Mariano Grondona, en el sentido de que la unificación del mundo es un proceso que se haya en esencial transición ya que en el pasado cada ámbito histórico, cada cultura o nación, era un ámbito mundo, es decir, que un mundo cerrado e incomunicado; pero hoy ya nos encontramos frente a ámbitos y regiones puesto que, aunque los ámbitos sobreviven son ya subdivisiones y categorías en el espacio mayor que los engloba: El mundo converge y las naciones se topan con un dilema bicorne; o sobreviven mediante la coordinación jurídica o caen bajo la dominación de un

gigantesco Leviatán.”²¹

Las Naciones o las masas, la integración y la absorción de Naciones, va siendo día con día, el movimiento característico de la sociedad Internacional.

Se requiere de una mayor estructura, de una mejor fundamentación de los Estados, para crear procesos sistemáticos que ayuden a los Estados, no solamente a sobrellevar sus políticas internas, sino mas que nada, que se lleven a cabo las regulaciones que requieren a nivel Internacional.

De ahí, que si podemos encontrar dentro de las autoridades aplicadoras, veremos que no hay mención exacta de las Procuradurías de cada uno de los gobiernos, sino mas que nada, se utilizan los canales diplomáticos a través de los cuales, ha de aplicarse el referido Tratado.

2.3.- Procedimiento que señala.

²¹ BRITO MONCADA, Javier Ramón. Derecho Internacional económico. México, editorial Trillas tercera edición, 1992. Pagina 27

Ya en lo que fue el artículo segundo del Tratado, veríamos algunas partes correspondientes a lo que es el procedimiento a través del cual, se va a obligar a las autoridades de cada uno de los Países, a reportar el vehículo robado.

De tal naturaleza, que el artículo tercero del Convenio establece:

1.- la solicitud de devolución de un vehículo deberá ser presentada por un funcionario consular del estado requirente a la autoridad del estado requerido que tenga la custodia del vehículo. La solicitud deberá estar autorizada con el sello de la oficina consular, escrita en el idioma del estado requerido y deberá ajustarse a la forma que se acompaña como anexo a. Una copia de esa solicitud deberá remitirse con una nota al ministerio de relaciones exteriores del estado requerido, la solicitud solo deberá formularse después de que el funcionario consular reciba la prueba de propiedad debidamente notariada y otros documentos tal como se especifica a continuación:

a).- Título de propiedad del vehículo, o copia certificada de dicho título, si el vehículo está sujeto a titulación. En el caso de que el título no estuviese disponible, constancia expedida por la autoridad competente para expedir tales títulos, en la que se haga constar que el vehículo está titulado y en la que se especifique la persona a quien se le ha titulado.

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

c) Factura u otro documento que acredite la propiedad del vehículo, o copia certificada de dichos documentos, en el caso de que el vehículo no estuviera titulado o registrado.

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

e) Copia de la denuncia del robo hecha dentro de algún tiempo razonable ante la autoridad competente y traducción de la misma...

f) Poder otorgado ante el notario público por el propietario o su representante legal en el que se autorice a otra persona a recuperar el vehículo ...

2.- La solicitud de devolución de una aeronave deberá ser presentada por un funcionario consular de la Embajada del estado requirente a la autoridad del estado requerido que tenga custodia de la aeronave. La solicitud deberá estar autorizada con el sello de la oficina, descrita en el idioma del estado requerido y deberá ajustarse a la forma que se acompaña como anexo b. Copia de dicha solicitud deberá remitirse con una nota al ministerio de relaciones exteriores del estado, requerido. La solicitud solo podrá formularse después de que el funcionario consular reciba la prueba de propiedad...

3.- Salvo acuerdo contrario entre las partes, la solicitud para la devolución de un vehículo, o aeronave deberá ir acompañada de copia certificadas de los documentos examinados por el funcionario consular y solo se requerirán traducciones de los documentos especificados en los párrafos uno o dos de este artículo.”

Sin duda, la procedimentación va a partir de la legalidad en la titularidad de el vehiculo.

Es preciso en este momento subrayar, que la procedimentación básicamente surgirá de una lista que la propia embajada emita a través de su consulado respectivo, para entregarlas directamente a los ministerios de relaciones

exteriores, los que ha su vez tendrán que entregarlas a las autoridades respectivas.

A quien, denotamos en principio lo que sería a la Procuraduría de Justicia de cada uno de los Estados y por supuesto a la Procuraduría General de la República tanto por lo que hace a los vehículos como a las aeronaves.

Pero, por lo que hace a las aeronaves, la situación todavía se toma un poco más delicada, puesto que la notificación, tiene que hacerse a las autoridades responsables de los aeropuertos.

Así tenemos que se va conformando la eficacia de esa organización de origen Internacional, de la que hablábamos en el capítulo uno.

2.4.- Problemas en la devolución.

Son varios los problemas que se suscitan no solamente en lo que es la devolución si no más que nada la recuperación y además identificación de que los vehículos que se reclaman, definitivamente sean los mismos que de alguna manera se están titulando, o bien ofreciendo los documentos respectivos para acreditar su propiedad legal por parte de un nacional extranjero.

En la practica, la identificación, del vehículo no llega a rendir claramente la individualidad del objeto como para ser devuelto.

Esto sirve que los números de las maquinas estén ya cambiados, y que varias de las piezas puedan ser otras, los colores o los registros ya estén alterados o falsificados, de ahí, que la problemática en la devolución, mas que nada surge por la acreditación de la propiedad legitima del vehículo.

Lucinda Villarreal al hablarnos de estos problemas, menciona; “ El dos y tres de marzo de 1995, se celebró en Monterrey, Nuevo León, la reunión del comité fronterizo para la prevención e investigación de vehículos robados. En la sesión del comité de soluciones fronterizas se denunciaron fraudes contra compañías de seguros derivados del robo de unidades en las fronteras, por lo que se señalo la necesidad de instrumentar un sistema nacional de registro sobre de este ilícito en el País. El estado de Chihuahua y en el centro de información sobre vehículos robados en la frontera, con sede en Texas, mantiene una cooperación constante en esta materia.

En Julio de 1995, se llevo a cabo en Eagle Pass, Texas, la reunión del comité de soluciones fronterizas sobre vehiculos robados. Las autoridades mexicanas informaron que los Estados de Nuevo León y Coahuila crearían una academia y un departamento especializado para atender solicitudes y para la recuperación de vehículos robados. Se acordó: uniformar los procedimientos

de entrega de vehículos a lo largo de la frontera, confirmar reportes de automóviles robados e informar sobre los posibles sospechosos, verificar de manera coordinada en el cruce de vehículos en la frontera, evitando excesivas demoras a los usuarios, uniformar los sistemas de computo para crear una base de datos para detectar los autos robados e instalar los citados sistemas en puertos marítimos. En Noviembre del mismo año, se celebró la reunión binacional sobre prevención de robo de automóviles en Ciudad Juárez Chihuahua.”²²

Tanto en los informes de labores de la Secretaría de Relaciones Exteriores como los de la Procuraduría General de la República, van a estar comprometidos a la búsqueda de los vehículos que son de disposición ilícita bien son robados y que cruzan la frontera hacia nuestro País.

De Nueva cuenta, es preciso subrayar en este momento, que debido a la naturaleza misma de la circunstancias, la defraudación a las compañías de seguros por parte de nacionales Americanos, es otro de los problemas a solucionar.

Del momento en que aseguran el vehículo, lo cruzan en la frontera, lo venden los titulares mismos, regresan a su País y lo denuncian como robado.

²² VILLARREAL CORRALES, Lucinda Cooperación Internacional en materia penal, México, Editorial Pac, edición 1997 Páginas 226 y 237

Sin duda, es necesario que opere un registro único en América, o bien un numero personal del vehículo dado desde lo que es la armadora, para que ese numero, pueda contar con un numero de identificación personal secreto, que nada mas el propietario sepa, y que en un momento determinado cuando lo vaya a vender, entregue ese numero a los nuevos propietarios ante aquella persona que esta dedicada al registro y otorgue su anuencia para que el nuevo propietario pueda establecer su propio numero de identificación personal, en relación con los números que porta personalmente el vehículo.

Por el momento, todavía no es muy seguro el elevar algunas propuestas especificas para lograr que el delito de robo de vehiculo pueda controlarse, y mucho menos alguna propuesta de intercambio comercial, que no lleve encima la provocación de un litigio en el contrato.

Dicho de otra manera, en los Tratados Internacionales, especialmente en el de Libre Comercio, deben evitar este tipo de circunstancias a situaciones, para que, se de bajo imperios especificos, una mejor practica comercial en la compra y venta de vehículos entre ambas naciones; esto es, entre los nacionales de cada una de las Naciones.

Ahora bien, quisiéramos citar la palabras de autor Boris kozolchyk, quien cuando nos habla del principio de equidad en el comercio Internacional, alude a las siguientes circunstancias que nos parecen interesante comentar: “ La

razón del porque ciertos principios generales son inmutables es que los esfuerzos humanos de sobrevivencia básicos como el labrado de suelo, la guerra o el comercio no pueden ser efectuados con éxito, a no ser que los recursos y procedimientos esenciales para cada esfuerzo se identifiquen claramente, se preserven y nutra. Esto significa que la forma en la cual estos esfuerzos se desempeñan no es ilimitada o anárquica, sino el resultado de principios y procedimientos básicos inherentes a la actividad en cuestión. Así, un principio general del comportamiento inmutable para la supervivencia por medio de actividades agrícolas es la necesidad de preservar la propiedad familiar y la correlativa dificultad de vender o hipotecar tal propiedad.”²³

A la luz de lo establecido por el autor citado, es necesario subrayar que en el Convenio que de forma superficial hemos denotado en esta parte de nuestro estudio, se puede apreciar claramente, una necesidad de el grupo comercial mas fuerte que es Estados Unidos de América.

De tal manera, que a raíz de esas necesidades, debe de procurar una mayor agilidad en el contexto de la protección a sus nacionales en contra de el fomento del robo de vehiculos.

²³ KOZOLCHYK, Bons. El Derecho comercial ante el libre comercio y desarrollo económico; México, Mc Graw Hill, primera edición 1996. Pagina 40.

Pero, realmente la comercialidad, se presta para que se provoque el fraude a las aseguradoras, como lo mencionaba Lucinda Villarreal en la información que nos proporciono en la cita transcrita anteriormente.

De ahí, que las obligaciones de cada uno de los Estados, será el resguardar la propiedad mueble derivada de los vehículos y aeronaves, para que los mismos tengan el destino de ser devueltos al País de origen.

En principio, la autoridad que tenga la custodia del vehículo o la aeronave, va a determinar tan pronto como sea factible claro esta, después de hacer recibido la solicitud de devolución, si dicha solicitud reúne los requisitos establecidos en la convención, entonces debe de proceder a llevar a cabo su devolución.

Una vez que la autoridad a cuya disposición se encuentre el vehículo o aeronave determine que la solicitud para la devolución de dicho vehículo o aeronave llena todos lo requisitos de la Convención, el vehículo o aeronave deberá entregarse a la persona identificada en la solicitud como propietaria o como representante autorizado de este: dentro de los siguientes quince días.

Realmente llega a ser irrisorio las formulas en que los Estados Unidos de América tratan de someter a nuestro País.

Decimos irrisorio, en virtud de que en el momento en que un nacional pierde un vehículo, es decir que se lo roban, pues simple y sencillamente con esto también pierde la esperanza de encontrarlo algún día.

Pero, la incidencia en los Estados Unidos, su necesidad de posesión, su propiedad, parece no acabarse y por la misma razón, para no fomentar el hecho de que exista el robo de vehículo y se traiga a México, es establecer este tipo de convenios, para el fin o efecto de tratar de controlar un cierto mercado Internacional, ya que si realmente se quisiera controlar el delito de robo de automóvil, pues este desde cuando ya estaría totalmente controlado.

Hemos dicho y sostenemos, que un vehículo que no tiene factura, pues simple y sencillamente no puede ser trasladado de dominio.

Claro esta, que cuando nuestra Legislación otorga a los loteros, aquellas personas que se dedican a la compra y venta de automóviles la facilidad para emitir sus propias facturas para documentar un vehículo, en ese momento, ya las posibilidades están fomentando el robo de vehículos.

Los loteros, en ningún momento puedan emitir facturas, las únicas facturas viables y legales a considerar, son las facturas de origen, de la empresa distribuidora que vende inicialmente el vehículo.

El vehículo no tiene porque tener dos o tres facturas, debe tener una sola, no importando lo que son los requisitos fiscales y mucho menos la obtención de un impuesto, que solamente fomenta un delito tan importante, tan trascendental como lo es el robo de automóvil.

Ya tuvimos una experiencia bastante bochornosa, al establecer el gobierno pasado a uno de los magos o líderes criminales mas poderosas en el robo de vehículo y que esta ligado a la situaciones políticas partidistas de el gobierno del estado.

Así, vamos a encontrar que ahora el robo de vehículos, pues va a estar controlado por los políticos y los funcionarios públicos y es el caso de que esto no debe de ser, puesto que los políticos son los representantes del pueblo, son elegidos para administrar y tratar de organizar con seguridad jurídica los Derechos del pueblo que gobierna.

Como consecuencia de lo que hasta este momento se ha dicho, hemos de subrayar la formula a través de la cual se deduce la negociación jurídica Internacional establecida entre nuestro País y los Estados unidos de América, en los que definitivamente, el interés primordial es el de Estados Unidos de América, y la protección inicial es para este País.

Nuestro País, realmente va a tener el problema ahora hacia su frontera sur; esto es, que los vehículos que de alguna manera son robados en México, llegan a ser trasladados a otros Estados, principalmente los de el Sur.

CAPITULO 3

DEL TRATADO CENTROAMERICANO SOBRE RECUPERACIÓN Y DEVOLUCIÓN DE VEHÍCULOS HURTADOS, ROBADOS, APROPIADOS O RETENIDOS ILÍCITA E INDEBIDAMENTE.

Como lo habíamos comentado en el capítulo anterior, el robo del vehículo es uno de los negocios más exorbitantes que se dan en nuestra época contemporánea.

El problema es bastante grave, puesto que en este ilícito, están inmiscuidos los mismos gobernantes que al tener la posibilidades de registro van a generar la delincuencia organizada dedicada a esta clase de actividades ilícitas.

Así, el hecho de que podamos encontrar todavía un Tratado Centroamericano, sobre lo que es la recuperación y devolución de automóviles robados, nos dice lo que como magnitud tiene el problema que nos ocupa en este trabajo de tesis.

De tal manera, que este Tratado va a generar para la zona Centroamericana, un pacto entre los Países por medio del cual, se ha de poder lograr la recuperación de un vehículo robado.

Este Tratado, fue firmado en Honduras el 14 de Diciembre de 1995, aprobado por nuestro Senado de la República el 30 de Abril de 1998 y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de Mayo de 1998; puesto que es un Tratado multilateral, se llevo a cabo un deposito de la adhesión de nuestro País el 4 de Septiembre de 1998.

Entrando en vigor para nuestro el 4 de septiembre de 1998.

Este Tratado, como hemos dicho, refleja la necesidad de una mayor cobertura unitaria y coordinada de los Países en contra de lo que es el robo de vehículos y el trafico del cual es objeto el vehículo puesto que uno de los nuevos modus operandi de las bandas organizadas, será el hecho de pasar el vehículo de un País a otro.

3.1.-Delimitación de aplicación de la Negociación Jurídico Internacional.

Evidentemente, que el presente Tratado, va a tener una aplicación territorial para los Países que estén en el sistema de integración Centroamericana.

Esto, nos lleva rápidamente a pensar sobre de lo que es la delimitación en la Negociación Jurídico Internacional.

Así tenemos que las diversas relaciones diplomáticas, van a tener en principio, un ámbito de aplicación, dependiendo siempre de la región a donde se vaya a tratar una determinada negociación.

En este caso la negociación estará mas que nada dada al el sistema centroamericano.

Ahora bien. desde el ámbito de la aplicación territorial del Tratado, podemos citar el artículo tercero que el mismo dice a la letra: “ **Artículo 3.- 1.-Las partes designaran a una autoridad central responsable, a través de la cual se tramitarán las solicitudes de devolución.**

Para la República de El Salvador. la autoridad central será el Ministerio de Seguridad Pública.

Para la República de Costa Rica. la autoridad central será el Ministerio de Seguridad Pública.

Para la Republica de Guatemala, la autoridad central será el Ministerio de Gobernación.

Para la República de Honduras la autoridad central será la Fuerza de Seguridad Pública.

Para la República de Nicaragua la autoridad central será la del Ministerio de Gobernación.

Para la República de Panamá, la autoridad central será la Procuraduría General de la Nación.

2.- Cualquier modificación en la designación de la autoridad central será comunicada a la Secretaria General del Sistema de la Integración Centroamericana, quien trasladará dicha información a los demás Estados parte.

3.- Para el cumplimiento de los objetivos del presente Tratado, las autoridades centrales de las partes, efectuarán reuniones periódicas de común acuerdo entre ellas. "A la luz de lo que el Tratado que nos ocupa establece que en el contexto de el artículo tercero, vamos a encontrar que existe una delimitación en cuanto a su aplicación territorial en la negociación jurídica"²⁴

²⁴ Tratado centroamericano sobre recuperación de vehículos hurtados, robados, apropiados o retenidos ilícita e indebidamente, Diario Oficial de la Federación, 2 de Diciembre de 1998. Pagina 2.

Y por otro lado, también debemos de hacer notar, como es que nuestro País, en ningún momento entro a la negociación del Tratado, y por lo tanto, debe de considerársele como un País que solamente se adhiere a una negociación hecha por otros Países.

Dicho de otra manera, la voluntad de una de las partes, no ha intervenido para formular los estatutos o las reglas a través de las cuales, se ha de poder llevar a cabo la efectividad de dicho Tratado.

Así, se da una figura en la Negociación Jurídica Internacional llamada de adhesión.

A través de esta forma de negociación, las partes van ahora solamente a aceptar lo negociado por otros Países.

Sobre de este particular, el autor Clive Parry, comenta lo siguiente: “ Ahora debemos preguntar sobre quien puede tener efecto un Tratado. La respuesta común en este caso es que puede tener efecto sobre las partes y solo respecto de estas, en concordancia con la máxima Pacta Sunt Servanda. En este contexto, pacta significa los Estados u otras personas Internacionales que contratan originalmente o que se adhieren al Tratado posteriormente. Si un estado se encuentra subdividido internamente en sub unidades, sin embargo, la

aplicación geográfica del Tratado puede no ser necesariamente coextensiva con la soberanía territorial de dicho Estado. Así, puede ocurrir que el Tratado sea aplicable únicamente en el territorio metropolitano del Estado, en exclusión de su territorio no metropolitano o de ultramar: en la practica se usan las llamadas cláusulas de aplicación territorial para dar cumplimiento a la intención de las partes en esta materia, sometiendo a la parte interesada o a sus colonias, contraer extensivamente o contratar ilimitadamente según se desee.²⁵

La voluntad soberana de cada uno de los Estados y su manera en que se expresa, va a quedar inserta dependiendo siempre de la aceptación de los demás Estados.

Claro esta, que como en el caso que nos ocupa, si nuestro País no intervino en la negociación, pero acepta la normatividad Internacional que surge de dicho Tratado, entonces, se convierte en una parte por adhesión de dicho Tratado, y de alguna manera, la efectividad de su clausulado, será obligatorio para el País.

²⁵ PARRY, Clive Derecho de los Tratados, México, Dentro de Manual de Derecho Internacional público, Editado por Max Sorensen, Fondo de Cultura Económica, Cuarta Reimpresión, 1992. Página 234.

3.2.- Fines que persigue.

Desde un punto de vista general, desde una concepción de la relación Internacional totalizadora, básicamente los objetivos de el pacto o Tratado, es el comprometerse a una pronta devolución de los vehículos que hubieren sido hurtados, robados, apropiados o retenidos ilícita o indebidamente en el territorio de las partes y recuperados en el territorio de la otra.

El Artículo cuarto menciona algunos objetivos específicos como son:

“Artículo 4.- para la mejor ejecución del presente Tratado, las partes procurarán:

1.- Organizar en su caso, reforzar, al mas corto plazo posible, una unidad de búsqueda y recuperación de vehículos robados, hurtados, apropiados o retenidos ilícita o indebidamente, la que contara con su respectivo banco de datos y deberá trabajar conjuntamente con la autoridad central o parte de esta; quien se encargara así mismo de intercambiar la información con las otras autoridades centrales, las cuales en conjunto deberán establecer mecanismos de comunicación.

2.- Organizar, o en su caso reforzar al mas corto plazo posible, su registro interno único vehicular, con miras a armonizar dichos registros a nivel regional.²⁶

El registro interno único vehicular, es en si una idea que se viene sustentando desde lo que han sido los diversos Tratados bilaterales que nuestro País ha celebrado, principalmente con los Estados Unidos de Norteamérica, y por supuesto con otros Países como es la República de Cuba y la República de el Salvador, con los cuales, se han establecido Convenios sobre la recuperación y devolución de vehículos y aeronaves robados o materia de disposición ilícita.

Este tipo de registro sin lugar a dudas puede ser una de las llaves principales que como ponencia de tesis podamos nosotros considerar al final de nuestro estudio, cuando debamos de elevar nuestras conclusiones de tal manera, que desde el punto de vista de la relación Internacional, debemos de tener una concepción generalizada para que de esta manera, todos esos conceptos que se van arrastrando desde lo que es la manera de Legislación en un País frente al otro, puede en un futuro lleguen a globalizarse y a integrarse.

Esta situación, a pesar de tantos años de estarse negociando, no ha sucedido al cien por ciento en lo que son los Países de la Comunidad Europea.

²⁶ Tratado centroamericano, obra citada página 3.

Pero, la tendencia es llegar a una sola integración, Situación que al parecer se va logrando a un buen porcentaje contemporáneo.

Así, la integración Europea puede suceder en lo que es América, y desde lo que es Canadá hasta Centroamérica, poder tener alguna disciplina en lo que son los registros de vehículos, y por lo tanto, la idea de una concepción totalizadora de las relaciones Internacionales como una disciplina, es sin lugar a dudas trascendental.

Luis González Souza, cuando nos explica algunas circunstancias sobre de el particular dice: “ Así pues, regresando a la necesidad de reunificar el conocimiento a través del correlativo a lo social, el primer obstáculo ya no de tipo ideológico, es como explicar la especificidad de las relaciones Internacionales frente al resto de las disciplinas sociales. Es este un obstáculo importante porque de no poder explicarse dicha especificidad, difícilmente las relaciones Internacionales podrán sobrevivir como una nueva disciplina. En contra de lo que piensan prestigiados tratadistas, en la primera parte de este trabajo intentaremos demostrar que la especificidad de las relaciones Internacionales puede derivarse no solo de la perspectiva desde la cual se dedica el análisis de la realidad sino también la especie de realidad que corresponde analizar.

Una vez que quede claro que la importancia primaria de las relaciones Internacionales depende de su especificidad y que esta solo puede discernirse a partir de una concepción totalizadora de la disciplina, en la segunda parte del trabajo se intenta destacar el materialismo dialéctico histórico, como un corto teórico metodológico para dar contenido y eficacia a dicha concepción.”²⁷

Inicialmente las consideraciones que el autor citado nos acaba de explicar, van a partir desde dos puntos bastante antagónicos, como es la especificidad frente a la concepción totalizadora en las relaciones Internacionales.

Al parecer esto parecería oponerse el uno al otro, pues realmente no es así. Son muchas las situaciones que de relaciones Internacionales deben tener los Países y para lograr una verdadera integración y uniformidad en los criterios de normatización de las relaciones humanas de un País a otro, en principio de requiere de una especificidad como dice el autor citado, y como es el caso que nos ocupa, la devolución de vehiculos robados y aeronaves de disposición ilícita.

Se especifica claramente un solo rubro de la relación humana.

²⁷ GONZALEZ SOUZA, Luis. Una concepción totalizadora de las relaciones Internacionales. México, dentro de Relaciones Internacionales, Revista del Centro de Relaciones Internacionales Universidad Nacional Autónoma de Mexico, numero 190 1998. Paginas 8 y 9 .

Pero frente a esta especialidad, surge la generalidad, surge la totalización de la concepción y la relación Internacional, para lograr un criterio único regional que permita en este caso, hacer frente al robo de vehículos.

3.3.- Sujetos del Tratado.

En el inciso 3.1 habíamos citado ya algunos de los sujetos que forman parte del sistema de integración Centroamericana.

El Salvador, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, y en este caso nuestro País, van a tratar de empujar el sistema de integración centroamericana, tal y como ha sucedido con la integración en Europa.

Un poco lo dijimos anteriormente, en Europa ha tardado muchos años para que las fronteras de alguna manera puedan ser mas flexibles, y es el caso de que la necesidad de una integración en Europa es evidente, por su configuración geográfica, por la misma explosión demográfica.

Pero lo que sucede en América, con vastos territorios pero con una explosión demográfica que ya no crece en forma geométrica como lo decía Maltus, ya que el afirmaba que el crecimiento no era aritmético sino geométrico; ahora,

debido a tanta explosión demográfica el crecimiento en la actualidad es trigonométrico.

Y por tal razón, el movimiento de la población de un lugar a otro, de un País a otro, debe de tener una cierta regulación a través de la cual, permita a cada una de las partes, el poder lograr una mejor situación de coordinación entre una soberanía y la otra.

Así, los sujetos de este Tratado, evidentemente centroamericanos, tienden a un fin específico como es la integración en Centroamérica.

3.4.- Autoridades Mexicanas que aplican.

A la luz de lo que marca el artículo 21 Constitucional, del cual hablamos en algo en el capítulo segundo, cuando veíamos el convenio con los Estados Unidos y al hablar en el inciso 2.2. de las autoridades aplicadoras, pues seguirá siendo el autorizado constitucionalmente el que debe perseguir el delito de robo de vehículo, su recuperación y devolución.

Debido a que el compromiso es Internacional, entonces la jerarquía de la legislación debe de ser Federal.

Y como consecuencia de esto, corresponderá a la Procuraduría General de la República en México, el hecho de llevar a cabo la ejecución de este tipo de Tratados.

Así tenemos como a diferencia de la República de el Salvador en la cual la autoridad central se refleja en el Ministerio de Seguridad Pública, o el Ministerio de Gobernación como sucede en Guatemala, o bien la Fuerza de Seguridad Pública como sucede en Honduras, en nuestro País, la Procuraduría General de la República, será la autoridad a la cual, nuestro artículo 21 constitucional le otorga la facultad y la obligación de perseguir e investigar los delitos.

Y siendo el robo de vehículo un delito, pues entonces podemos ya evidenciar a la autoridad correspondiente el nuestro País.

Ahora bien, por el momento no podemos profundizar respecto del delito de robo y la forma en que se ha de reglamentar en nuestro País, puesto que para esto, hemos ya establecido el capítulo 4 en donde hablaremos ya de algunas situaciones de trascendental importancia para nuestro estudio.

Esta importancia va a estar dirigida a analizar la disposición ilícita del vehículo y su traslado de un País a otro y la ineficacia jurídica de los Tratados en cuestión.

De ahí, que vamos a pasar a abrir el siguiente inciso.

3.5.-Procedimiento de devolución que establece.

La devolución se inicia con la recuperación del vehículo.

Así cuando alguna de las autoridades de cualquiera de los Países ha podido recuperar un vehículo del que se sospecha es de procedencia ilícita, en principio va a dar parte a los Países parte del Tratado en el listado de vehículos que se ponen a disposición, y dándole ordenes de deposito y conservación del mejor modo posible para que el vehículo no sufra daños.

El País que consignare el vehículo deberá a mas tardar al tercer día de la incautación del mismo, comunicar tal hecho a la autoridad central de su País, debiendo adjuntar copia del oficio mediante el cual se hace la consignación respectiva.

Ahora bien, respecto de lo que es el procedimiento, el artículo sexto del Tratado establece: “ **Artículo 6.- 1.- La autoridad central del País en donde se incauto el vehículo, dentro de los ocho días siguientes a la comunicación de dicha incautación, realizada de conformidad con el artículo anterior, notificará por escrito a la autoridad central de las otras partes, que el vehículo esta en custodia de sus autoridades.**

La autoridad central del Estado a donde este inscrito, titulado o documentado el vehículo, informará a la autoridad central del País donde se incauto el mismo, sobre la existencia de su registro y dentro de diez días siguientes al recibo de la comunicación de la incautación, deberá notificar por escrito tal hecho al legítimo propietario o su representante legal.

2.- Tales notificaciones deberán, incluir todos los datos disponibles acerca de la descripción del mismo.”²⁸

La solicitud de devolución será transmitida con un sello de la autoridad Central del estado requirente y deberá ceñirse al formulario que el propio Tratado establece.

²⁸ Tratado centroamericano, obra citada, Pagina 3.

La solicitud deberá incluir copias debidamente certificadas por la misma autoridad central, quien deberá acordar la efectividad y legalidad de los documentos que se requieren para acreditar la propiedad y proceder la devolución.

Dichos documentos son en términos generales:

- a) El título de propiedad del vehículo;
- b) El certificado de inscripción del vehículo;
- c) La factura o el comprobante de compra venta;
- d) El documento de traspaso o cesión de Derechos;
- e) La copia de la certificación o constancia de la denuncia presentada por el propietario o su legítimo representante;
- f) El documento otorgado ante funcionario competente por el propietario o su representante legal que autorice a una persona a recuperar el vehículo.

El Tratado establece diversos anexos donde se señalan formas muy parecidas a las que el Tratado con los Estados Unidos de América establece, para lograr que se devuelvan los vehículos y con esto darle efectividad a la Negociación Jurídico Internacional, y de esta manera, tratar de contener una actitud tan agresiva y tan insidiosa como es el robo de vehículos.

CAPITULO 4

LA INEFICACIA JURÍDICA DE LOS TRATADOS EN CUESTION.

A pesar de que los Tratados Internacionales sobre recuperación y devolución de vehículos y aeronaves robadas o materia de disposición ilícita tratan de llevar a cabo un procedimiento a través del cual el vehículo robado encontrado en otro País pueda ser recuperable, a pesar de que existen esfuerzos visibles desde lo que es Canadá hasta Sudamérica por lograr un sistema a través del cual se puedan recuperar este tipo de vehículos robados, a pesar de tantos esfuerzos, sigue existiendo una ineficacia jurídica de los Tratados en cuestión, en relación a la prevención del delito de robo de vehículo.

Sin duda, todos y cada uno de estos Tratados solo lo que buscan es la recuperación de el vehículo, no se está estableciendo un sistema de identidad para el vehículo, ni mucho menos se fijan parámetros para prevenirlo.

Y menos aún, se establecen Convenios de ayuda en la investigación, solamente se fija y se acuerda la necesidad de devolución.

Hasta este momento hemos podido observar que son tres los Tratados bilaterales que nuestro País tiene con diversos Países como son Estados

Unidos de América, Cuba y El Salvador sobre recuperación y devolución de vehículos robados; y que por otro lado es uno, el Tratado multilateral celebrado que se refiere a la devolución de los vehículos robados, y que es el Tratado Centroamericano que vimos superficialmente en el capítulo anterior.

Ahora bien, vamos a ponderar estos Tratados a la luz de nuestra legislación nacional, para que de esa manera, podamos estar concientes de la trascendencia Jurídica que dichos Tratados deben de tener y la forma en que de alguna manera, se trata de lograr su efectividad.

4.1.- Su aplicación en México a la luz del artículo 133 Constitucional.

Realmente, no es dable entrar a una discusión en el sentido de que cual sería jerárquicamente mas preponderante en aplicación si la legislación Internacional, o la legislación interna.

Baste con sabernos que del lado de las teorías monistas, hemos de encontrar que realmente hay una gran diferenciación entre lo que son las normas internas y las normas Internacionales.

Para explicar doctrinariamente lo que hemos dicho, quisiera citar las palabras de el autor Cesar Sepúlveda quien en el momento en que nos habla sobre las teorías monistas, sobre la supremacía de el Derecho, afirma lo siguiente: “ La teoría monista interna, sostiene que no hay mas Derecho que el Derecho de el estado...

La dualista, mantiene que el Derecho Internacional y el Derecho Interno son dos ordenamientos jurídicos completamente separados entre los cuales falta toda relación sistemática. Las fuentes de ambos Derechos son enteramente diferentes. Una es la voluntad común de los Estados y otra es la legislación interna.

La teoría Monista Internacional también llamada de la Supremacía del Derecho Internacional, propugna esta tesis de la superioridad del Derecho Internacional sobre el Derecho Estatal, niega la posibilidad jurídica de un Derecho interno que se oponga al Internacional.”²⁹

Nuestra legislación, hábilmente ha resuelto el problema en el sentido de que si es superior el Derecho Internacional que el Derecho interno, o que si presentan una dualidad o que es lo que esta pasando en relación de la aplicación de los Tratados en nuestro País.

²⁹ SEPULVEDA, César Derecho Internacional. México, Editorial Porrúa, décimo sexta edición, año 2000. Página 68

Así tenemos como el artículo 133 Constitucional resuelve evidentemente el problema, diciendo lo siguiente: “ Esta Constitución, las Leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los Tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren con el presidente de la República, con la aprobación del Senado serán la Ley suprema de toda la Unión. Los Jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, Leyes y Tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que puede haber en las Constituciones o Leyes de los Estados.”³⁰

La teoría de la coordinación, podemos decir que se basa en el hecho de que independientemente de que se reconoce el surgimiento de la norma a través de la legislación Internacional, de todas maneras esta está totalmente supeditada a que la norma Internacional esté de acuerdo con los lineamientos constitucionales en primera instancia, y por supuesto sea aceptada por el Senado Mexicano.

Sobre este particular. Emilio Rabasa y Gloria Caballero comentan lo siguiente: “ El poder constituyente, una vez otorgada la Constitución desapareció y surgieron los que esa Ley suprema establece: Órganos creados. Por eso, la constitución es la base de nuestra organización política, jurídica y económica y todas las Leyes y actos que dicten las autoridades deben estar en concordancia con ella.”

³⁰ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México, Editorial Sista, Edición del año 2002. Página 84

Los principios de mayor importancia que contiene este artículo:

1.- La Constitución Federal es la Ley primaria y fundamental.

2.- Todas las demás disposiciones, Leyes Federales, Tratados, Leyes locales, etcétera y su expedición y aplicación deben ajustarse a esa norma fundamental, es decir, deben ser Constitucionales. En otras palabras, para que nazca y viva cualquier ley llámese Federal o local, para que cualquier disposición o acuerdo administrativo tenga plena validez, para que los actos y resoluciones Judiciales sean legales, tienen antes y sobre todo, encontrar su fundamento en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.”³¹

Los Tratados diversos que hasta este momento hemos podido observar cuando menos en una forma superficial, van a generar una cierta reglamentación Internacional que en ningún momento va a poder estar encima de nuestra Legislación Constitucional ni tampoco sobre la Federal.

Dicho de otra manera, que debido a que la Legislación Federal emana de la Constitución, dicha Legislación no puede ir en contra de el origen de el cual emana y por lo mismo, no puede contradecirla.

Por otro lado, los Tratados que están de acuerdo con la Constitución que se celebren y sean aprobados por el Senado, van a estar junto con la Ley Federal, y la Constitución, como la Ley suprema de la Nación.

Pero, no como jerárquicamente iguales, sino mas que nada en principio esta la Constitución, las Leyes que emanan de la Constitución que son las Leyes Federales y que en el orden jerárquico serian las de el segundo lugar, y finalmente los Tratados.

Dicho de otra forma, que en nuestra consideración, a la luz de las teorías monistas, pues entonces los Tratados estarían en un tercer nivel de jerarquización de normas en nuestro País.

Y la obligación de todos y cada uno de los jueces de todos y cada uno de los Estados, es obedecer lo que legislativamente esta en la Constitución, está en las Leyes Federales y por supuesto en los Tratados.

31 RABASA, Emilio y CABALLERO, Gloria. Mexicano, ésta es tu Constitución, México, editorial Miguel Angel Porua, grupo editorial, decimo cuarta edición, 1998. Página 350 y 351.

4.2.- El robo de vehículo en México.

Sin lugar a dudas es un escándalo, y el caso es que en este escándalo, están entrometidos, diversas personalidades de el mundo de la política, de los negocios y de los grandes capitales.

Sin duda, desde el punto de vista penal, el robo de vehículo incluso llega a ser un delito agravado, pero como sigue siendo un delito de tipo local, un delito que definitivamente no tiene esa sistematización a través de la cual, deba de considerarse como un robo calificado debido a su gran incidencia, no obstante que en la práctica el robo de vehículo es un delito contemplado dentro del fuero común y las procuradurías locales se limitan a iniciar las averiguaciones previas correspondientes y el tramite de las mismas sin llegar a una verdadera investigación del ilícito en comento, siendo que este delito es una verdadera organización criminal en virtud de que no sólo interviene en la realización el o los sujetos que realizaron el desapoderamiento del vehículo, sino también que el se los compra, el que los desmantela en su caso, el que los remarca y fabrica papeles falsos, el que los vende a sabiendas que es robado, el que los traslada de un estado a otro dentro del territorio nacional o Internacional; por lo que en nuestro País en caso particular no existe un objetivo claro para perseguir y frenar este delito ya que no se establecen las competencias claramente; decimos esto porque si bien es cierto que este delito de contempla en leyes de carácter local, también se contempla en el Código Penal Federal y en la Ley para el combate a la delincuencia organizada, pero solo de forma parcial y en

la práctica en este tipo de delitos, estas instituciones de carácter federal pocas veces intervienen en la persecución de el delito en comento.

Así, cualquier persona con bajos escrúpulos, y sin la educación ni decencia, puede dedicarse a abrir automóviles, echarlos a andar y llevárselos para requintar la maquina y prepararle nuevos documentos ya que en la actualidad, el gobierno del estado por cobrar un impuesto sobre lo que es el vehículo usado, le ha dado la facilidad a los loteros de poder facturar los vehículos.

Claro esta, que lo que la ley entiende es que los loteros van a facturar el acta mercantil, pero no el vehículo, el vehículo ya lleva una factura de distribuidora y por lo mismo, dicha factura debe perseguir el vehículo a donde quiera que este.

Raúl F. Cárdenas, cuando nos habla de este particular menciona: “ Nuestro Código Penal, como todos los Códigos extranjeros, califica a el delito de robo aumentando o disminuyendo la sanción en presencia de circunstancias que se acogen en las disposiciones del valor intrínseco de la cosa.

En la mayoría de las legislaciones extranjeras, los delitos base adquieren diferentes denominaciones, entre otras la de hurto o robo simple, la de latrocinio, pillaje, robo con violencia, etcétera, términos todos que

comprenden en especial al robo acompañado de violencia, ya sea material o moral y ambas figuras o sea el hurto y el robo o el robo o el latrocinio, el robo o el pillaje, que se clasifican a determinados hechos.”³²

Las actitudes de una persona que va a disponer ilícitamente de un vehículo, pueden ser muy diversas, puede estar aparejada con lo que es la violencia, lo que definitivamente agrega un grado bastante trascendental de peligrosidad al sujeto, puesto que el ilícito puede llevarse a cabo con violencia, con sigilo, a hurtadillas, con escalamiento, con fracturas, etcétera.

El hecho de apoderarse del vehículo, hace que de alguna manera, se esté violentando el Derecho ejerciendo necesariamente una desposesión; esto es ese poder real y material que la persona ejerce sobre la cosa, de la cual se le esta desposeyendo.

4.3.- Las grandes corporaciones y organizaciones criminales involucradas.

El caso es evidente, y la complejidad del asunto lo puede demostrar fácilmente, la detención del director del Renave, que supuestamente iba a ser

³² CARDENAS, Raúl El Derecho penal mexicano del robo. México, editorial Porrúa, décimo segunda edición, 1992. Página 169 y 170.

la forma a través de la cual en nuestro País, el Gobierno le daría la legalidad a la tenencia de los automóviles.

Poniendo a una persona con antecedentes criminales en América como el director del registro.

Evidentemente que todas y cada una de las autoridades sabían perfectamente bien que persona era la que estaba encargándose del registro y por lo mismo, lo pusieron a él.

Sin duda la idea de la organización criminal, es uno de los conceptos que en la actualidad se manejan, y que definitivamente este tipo de delitos, deben de tratarse a la luz de la Ley Federal en contra de la Delincuencia Organizada.

Lo anterior en virtud de que el vehículo independientemente de tener que matricularse y falsificarle documentos, debe de ser puesto a la venta.

El autor Sergio García Ramírez, al hablarnos de la organización criminal, menciona la siguiente: “ la delincuencia organizada puede revestir la figura de una persona moral, no es extraño que así lo haga o se valga de ella para el

manejo de los productos u objetos del delito, en los supuestos, los diferentes, de que esa organización persiga propósitos de lucro.

Una vez mencionadas las hipótesis precedentes que recogen los numerosos casos en que mas de una persona física interviene en la comisión de un delito, procede a abordar las disposiciones del Derecho Mexicano acerca de la delincuencia organizada. En la grande y reciente historia de este tema Jurídico Penal es preciso distinguir dos etapas la primera, que pese a sus evidentes deficiencias resulto mas acertada por la siguiente y pudo señalar el camino del porvenir, la figura de delincuencia organizada fue entendida como un modo de comisión de los delitos, no todos, sino algunos precisados por la Ley Penal.

En la siguiente etapa, la delincuencia organizada paso a constituir un tipo penal, sin perjuicio de las consecuencias procesales que poseen, derivadas de la gravedad de los delitos que pretenden la organización, mas que de esta misma. “³³

Los problemas que dieron parte para empezar a generar todo ese orden Jurídico penal en la persecución de los delitos como delincuencia organizada,

33 GARCIA RAMIREZ, Sergio La delincuencia organizada, México, editorial Porrúa, Universidad Nacional Autónoma de México, primera edición 1997. Pagina 30 y 31

lamentablemente no parten de este problema del robo de vehículo si no mas que nada se van constituyendo por lo que es el tráfico de droga.

Hay muchas circunstancias que favorecen la protección e inmunidad de aquellos que se dedican al robo de vehículo.

En principio, por que en la actualidad se declaran como crimen organizado a los delitos de piratería, y no se declara como crimen organizado el robo de vehículo.

Las compañías aseguradoras, tratan de llegar a solventar los altos costos en el pago de los seguros, y las posibilidades de la recuperación de los vehículos. De hecho, para los Estados Unidos de América, la recuperación mas que nada se ha de constituir a través de la acción que la propia aseguradora pueda tener.

Situaciones que veremos en el inciso siguiente.

De tal manera, que en todo lo que es el contexto de la legislación en contra de el crimen organizado, pues realmente va a tener sus efectos para todos aquellos que se dedican al terrorismo, al acopio o trafico de armas, al secuestro, al tráfico de documentos, al narcotráfico, pero en ningún momento,

se va a fijar la aplicación de la Ley Federal contra la Delincuencia Organizada en contra de aquellas personas que se dedican al robo de vehículos.

Esto definitivamente nos parece muy sorprendente, en virtud de que siendo este un delito que incluso esta aparejado con otras circunstancias como es el tráfico de armas, las falsificación de documentos, la estafa, el fraude, aun a pesar de los delitos conexos que podemos mencionar, a pesar de estos , pues simple y sencillamente sigue siendo un delito autónomo, sin que de alguna manera se le agrave sustancialmente su penalidad, lo que quiere decir que los ladrones de vehículos, siguen estando dentro del poder público.

Ahora bien, a la luz de lo que es el Tratado de devolución de vehículos y el Tratado Centroamericano, vamos a encontrar de que a pesar de que dichos Tratados establecen mecanismos específicos a través de los cuales se debe de llevar a cabo la devolución, a pesar de esto, los mismos no han quedado en completa efectividad, puesto que, cuando el vehículo o la aeronave es tomada por la autoridad que la incauta, por lo regular dicha autoridad la usa una temporalidad mas, hasta en tanto, es requerida por el estado requirente.

Las situaciones realmente no llegan a ser tan éticas como la negociación Jurídica Internacional quisiera que fueran, y la cuestión es que los Estados Unidos de América están mas están necesitados de la devolución que nuestro País, puesto que en el vecino País del norte, los vehículos tienen mayor

tecnología, y por lo mismo son preferidos para pasarlos de una frontera a otra y mas que sea un problema de nuestro País hacia los Estados Unidos de América, es un problema de los Estados Unidos de América hacia México y Centroamérica.

De ahí, que las compañías de seguros, sean las mas interesadas en que de alguna manera este tipo de Tratados Internacionales, logren su eficacia Jurídica.

Lo anterior, independientemente, de los problemas económicos que como consecuencia surgen de este tipo de situaciones.

De tal manera, que las grandes corporaciones y organizaciones criminales involucradas, no solamente operan en un solo País, sino que también, lo hacen en una forma Internacional. y el mercado mas trascendental que de alguna manera se puede tener para llevar a cabo la disposición ilícita, pues sin lugar a dudas lo serán los Estados Unidos de América.

Como consecuencia de lo anterior, el interés de nuestras autoridades Mexicanas, pues realmente no es que se persiga el delito de robo de vehículo y por lo mismo, va a surgir una cierta ineficacia jurídica de los Tratados, y por lo mismo, se va a lograr incentivar incluso el robo de vehículos.

Lo anterior, a pesar de que el Convenio tiene como un objetivo especial el desalentar y detener los actos de apoderamiento ilícito tanto de automóviles como de naves aéreas y marítimas.

El compromiso básico que surge de los Tratados, es mas que nada detener a las personas que se apoderen de una nave o de un vehículo robado y por supuesto será como consecuencia de esto, la devolución del vehículo.

Desde el punto de vista económico, Este Tratado tanto el bilateral con Estados Unidos de América como el multinacional con los Países de Centroamérica, mas que nada estará auspiciado por los intereses de las aseguradoras residentes en los Estados Unidos de América, que son las que en un momento determinado, pueden lograr una mayor recuperación sustancial de las indemnizaciones que estas empresas pagan en el vecino País del norte.

4.4. - Los Intereses de las Aseguradoras.

Otro de los afectados que en un momento determinado van también a tener que liquidar una cierta indemnización en caso de robo de vehículo, son sin lugar a dudas las compañías aseguradoras.

A través de lo que es el contrato de seguro, este tipo de compañías se obligan a cubrir ciertos riesgos, y cuando sucede el siniestro, entonces llega el momento en que la empresa aseguradora, debe necesariamente cubrir el patrimonio dañado por el siniestro.

Lo anterior quiere decir, que las compañías aseguradoras también están involucradas y tienen intereses jurídicos respecto a este tipo de delitos.

Sin lugar a dudas, las diversas posibilidades a través de las cuales se lleva a cabo el contrato de seguro, van a cubrir inicialmente el robo del vehículo, y como consecuencia de esto, el hecho de que la aseguradora, deba de cubrir el monto asegurable.

Así, en términos generales, es importante considerar también a este tipo de empresas que necesariamente van a generar intereses en virtud del contrato de seguro que se firma con los propietarios.

4.5.- Las Procuradurías en la persecución y recuperación.

Es lamentable que cualquier persona que en un momento determinado quiera comprar un vehículo, no tenga un lugar donde se le pueda informar si dicho vehículo es robado o no.

En primera instancia si lo quiere hacer, las Procuradurías contestan que no pueden obsequiar esas peticiones puesto que son datos confidenciales.

Y la persona cuando ya ha comprado el vehículo, es detenida y sujeta a investigación por comprar un vehículo robado.

Sin duda, son muchas las cosas que se hacen mal en nuestro País, con una serie de errores, que casi son incluso perceptibles a simple vista, pero que son aceptados por la autoridad en virtud de que estos errores le dejan dinero a el Gobierno.

Esto definitivamente es lamentable, el pensar en situaciones o servicios que le puedan dejar dinero a los Municipios o a las Delegaciones o a cualquier tipo de Gobierno.

Pero el caso es que las Procuradurías, tanto la General de la República como la de cada uno de los Estados, ni se preocupa por perseguir el delito, ni se

preocupa por investigarlos, y en el momento en que casualmente detienen a una persona con vehículo robado, es en el momento en el que se recupera el vehículo, y es el momento en el que se tiene que consultar las diversas listas que diplomáticamente cada uno de los Países debe de comunicarse para que en un momento determinado el vehículo aparezca en su territorio, pueda este último ser devuelto al País de origen.

Sin duda, la ineficacia jurídica es evidente, no hay una voluntad expresa para poder terminar con el problema.

Al parecer, incluso, es conveniente para la autoridad el hecho de que exista tanto robo de vehículo y podemos presuponer que todavía las mafias nacionales e Internacionales siguen asociadas con los políticos de alto nivel en nuestra organización gubernamental.

Todo esto, nos va a dar una gran ineficacia jurídica de los Tratados en cuestión, mismos que en un momento determinado, solamente podrán recuperar el vehículo por azares del destino, así, el momento en que se investiga el vehículo en el que viajaban algunas personas, pues es en ese momento cuando la policía se da cuenta de la naturaleza y origen del vehículo.

Como consecuencia de lo anterior, es de suma importancia, considerar las siguientes:

CAPITULO 5

CRITICAS Y PROPUESTAS

Estamos llegando ya a nuestro quinto y último capítulo, y es conveniente considerar hasta este momento lo que hemos podido denotar a lo largo de este trabajo de tesis.

Inicialmente hemos observado como la negociación Jurídica Internacional, va a generar sus propias vías a través de las cuales, logrará la comunicación en la relación Internacional.

Luego, hemos de observar algunos de los puntos principales de los Tratados de devolución de vehículos y aeronaves robados o materia de disposición ilícita.

Esto, para denotar la forma a través de la cual, se van a observar algunas formulas por medio de las cuales, se logra una mayor eficacia Jurídica ya no en la persecución de los delitos, si no mas que nada en la pura devolución.

Es importante, elevar algunas críticas y propuestas sobre de el particular, que hemos de considerar, no solamente en lo que es la devolución de el vehiculo

robado cuyos sistemas establecen los convenios de recuperación, sino mas que nada en la prevención y persecución de el delito.

Hasta este momento, hemos podido observar que la eficacia jurídica Internacional de los Tratados sobre devolución de vehículos robados, no atiende en ningún momento la prevención de el delito.

En estos mismos Tratados, puede establecerse ya una negociación en el sentido de tratar de establecer un sistema registral cuando menos en Norte y Centro América, que detenga la delincuencia en lo que es el robo de vehículos a través de las siguientes criticas y propuestas.

5.1.- El crimen organizado y su fuerza política y económica.

Sin lugar a dudas, la criminalidad en todos los sentidos, ha asentado sus bases y ha logrado colocarse en una situación estratégica que le permite no solamente llevar a cabo su actividad ilícita, sino que, también va a lograr una mejor posición económica y también política.

De tal manera, que dentro de los que es la conducta delictuosa, encontraremos una forma que le permite a la persona lograr la concentración y acaparamiento de grandes economías.

Los autores Barreto Rangel, Gustavo y Álvarez Gómez Josefina, al hablarnos sobre de este particular, mencionan lo siguiente: “ Ver al fenómeno de la criminalidad como un fenómeno social que ciertamente puede ser afectado por lo cambios a nivel de la esfera económica.

Lo anterior es la razón de que diéramos tanto énfasis al debate técnico sobre el problema de la crisis económica como fenómeno intrínseco del modo de producción capitalista, a sus repercusiones mundiales y en el ámbito Latinoamericano y, finalmente a las características asumidas por ésta en el contexto Mexicano partiendo de un análisis de su causas concretas en el medio social.”³⁴

Todas las actitudes del crimen organizado, van a repercutir en el sistema económico nacional, de hecho, en lo que es la fuerza económica de el narcotráfico, se va a denotar una gran posibilidad de poder adquisitivo, y por supuesto de financiamiento.

³⁴ BARRETO RANGEL, Gustavo y ALVAREZ GOMEZ, Josefina. Crisis económica y criminalidad. México, Instituto Nacional de Ciencias Penales, segunda edición 2001. Pagina 318.

Así, como consecuencia de lo anterior, la fuerza económica y política que las diversas organizaciones criminales van adquiriendo en nuestro País, les van a dar una mejor posición estratégica a través de la cual no solamente van a actuar con mayor dinámica, sino también actuarán en una forma de protección que las mismas autoridades les van a proporcionar.

Esto es muy importante, en virtud de las diversas posibilidades que se van dando a raíz de la colocación políticamente, ver a este tipo de personas que están dedicadas a la delincuencia en México.

En el momento en que adquieren una gran fuerza económica, pueden llevar a cabo una cierta colocación política, que como hemos dicho, estratégicamente, les permitirá una mayor y mejor posibilidad de efectividad en el ejercicio de su criminalidad.

5.2.- El problema jurídico en la vialidad y desplazamiento del vehículo.

No entendemos porqué un automóvil robado, que tiene su signo distintivo en lo que son sus placas, porqué al momento que circula no puede quedar

boletinado a través de un sistema o red de monitoreo que cuando menos que se lleve en nuestro País.

Esto definitivamente puede llevarse a cabo muy rápidamente, pero el hecho es de que no se hace.

De tal manera, que la vialidad y el desplazamiento del vehículo por los diversos territorios en los que pasa, no es en ninguno de los casos objetada por policía de tránsito que de alguna manera pueda requerir documentos por estar boletinado el vehículo.

Traen signos distintivos, traen calcomanías, traen placas, sirven para identificarlos de los demás, y para particularizarlos.

Así, es importante, que este tipo de signos y señales deban de quedar debidamente impresos en el vehículo y debidamente registrados en un posible sistema computarizado a través de el cual, se pueda detectar el vehículo rápidamente para ponerlo a disposición de sus legítimos propietarios.

Como consecuencia de lo anterior, uno de los puntos principales que hemos de tocar en el punto de propuestas, es la identificación de el vehículo.

Evidentemente, que el cambio de placas, pero no el cambio de calcomanía se ha de poder dar en el momento en que se toma el vehículo, para transportarlo de un lugar a otro.

Pero, de alguna manera, también el cambio de calcomanías, o de otro tipo de distintivos, los ladrones de vehículos y el crimen organizado, tienen estrategias también para llevar a cabo este tipo de falsificaciones.

De ahí, que todos y cada uno de estos puntos son necesarios para tomarlos en consideración en nuestra siguiente propuesta.

5.3.- Propuestas.

Dentro de lo que es el conjunto de propuestas hemos considerado elaborar en este trabajo de tesis, básicamente las hemos dividido en dos.

Por un lado, la necesidad registral y su aplicación Internacional en la tenencia de vehículos y por el otro la obligación legal de establecer desde la primera compra del vehículo un número de identificación personal.

Partiendo de estas dos propuestas, hemos de considerar otras que como superestructura deben llevarse a cabo para lograr una mayor y mejor efectividad en la posibilidad identificativa del vehículo.

5.3.1.- El Derecho registral y su aplicación Internacional en la tenencia de vehículos.

En principio, es necesario considerar un sistema registral viable en todo lo que es nuestro País.

Claro esta, que la idea pueda extenderse rápidamente, hacia los Países que están interesados no solamente en la recuperación del vehículo robado, sino mas que nada en la prevención de este tipo de delitos.

De tal manera, que seria importante en principio considerar algunos puntos de el Derecho registral que nos deben de permitir el tener cuando menos un cierto control protocolario a través del cual se tenga un listado de los vehículos, su numeración y por supuesto sus legítimos propietarios.

Para empezar, lo que es este tipo de registros, tendría que ser latinoamericano; esto es, desde Alaska hasta lo que es el cono sur.

Pero, debido a que todavía no hay firma de Tratados de devolución de vehículos y aeronaves robados, nos conformaríamos con que el Tratado se firmara desde Canadá hasta Panamá.

Por otro lado, este tipo de institución registral, no podría quedar en manos de particulares en ninguno de los casos, tiene ante todo, que ser un registro totalmente legalizado como una de sus características principales.

Luego, la necesidad de que sea público, esto que cualquier persona pueda rápidamente tener acceso a él e investigarlo y por supuesto que quede debidamente inscrito en algún sistema principalmente computarizado.

Así, a través de este registro, se tendría que colocar en primera instancia, lo que es una huella digital colocada en el vehículo, la que técnica y tecnológicamente será la primera posibilidad de control en lo que es el delito de robo de vehículo.

Claro está, que por azares de investigación hemos dividido este inciso y por lo tanto, hablaremos o seguiremos hablando de este número de identificación en el siguiente sub inciso.

Por el momento, hemos de decir, que desde lo que es la fábrica, puede establecerse un mecanismo de encendido efectivo, a través de el cual, se establezca un numero de identificación personal de el sujeto, para que la maquina pueda iniciar su funcionamiento.

Desde lo que es la puerta, ya se ha denotado que haya chapas electrónicas, de numeración digital.

Claro esta, que el crimen organizado, también tiene codificadores a través de los cuales va logrando sacar los datos que han sido ingresados como patrón dentro de la huella digital que seria electrónica.

Razón por la cual, esta huella electrónica no nada mas quedará dentro de los archivos del vehículo, sin mas que nada como clave de acceso para la venta dentro de lo que es el registro de la propiedad del vehículo.

Este tipo de registro, lo puede llevar diversas autoridades ante las cuales, se ha de llevar a cabo la compraventa del vehículo.

Dicho de otra manera, que ya que de fábrica sale con un numero especial o bien con un numero que vaya a digitar el propietario, que ya no acompañe al

vehículo, si no que simple y sencillamente sea conocido por la distribuidora y por el propietario exclusivamente, de hecho tendría que ser conocido por la misma fábrica y el propietario.

Pero, necesariamente tenemos que pasar por la distribuidora a través de la cual se llega al contacto con el fabricante y el propietario.

Así, en principio tenemos una huella digital que solamente la fábrica distribuidora y el propietario saben y conocen.

Luego tenemos números de identificación personal que pueden ser codificados dentro del vehículo y que alguna manera el ladrón puede conocer a través de codificadores de claves, pero esto implicaría ya un poco más de tiempo en lo que es el robo de el vehículo.

Evidentemente que las placas y las calcomanías esto ya es obsoleto, pero para efecto de tránsito pues deben de estar ingresadas.

Este registro multinacional tendría que estar más que nada computarizado, y las personas que tengan acceso al él deben de tener una cierta clave y estas personas para consultarlo deben ingresar su clave.

Así, los Agentes del Ministerio Público, los Jueces Calificadores o los Jueces Cívicos de cada zona, donde no haya este tipo de instituciones la primera autoridad o la autoridad administrativa de cada una de las zonas o en las rancherías, los Comisariados Ejidales o bien las primeras autoridad de la región desde lo que es Canadá hasta Panamá, podrían tener una cierta clave que les permitiera consultar el registro, el cual básicamente tendría que estar controlado por representantes de todos y cada uno de los gobiernos a través de un Tratado o convención que se llevara a cabo para lograr un registro multinacional.

Como hemos dicho, este registro no se puede concesionar a ninguna empresa, debe forzosamente de ser de tipo gubernamental.

Luego, teniendo ese tipo de registro y principalmente el número de identificación o la huella digital que se pone desde lo que es la fábrica, emitir un cierto tarjetón o constancia de registro, que solamente debe de presentarse en el momento en que se lleva a cabo la compraventa.

Este tarjetón puede aparecer con fotografía, con huella digital y con firma de el legítimo propietario.

Tarjetón que también estará ingreso en el registro, pero con otro tipo de clave de acceso, esto es que se escala la información para reservarla a otro tipo de funcionarios cuando el tarjetón ha sido perdido, extraviado o cualquier otra circunstancia.

Así, este tipo de información, podrá ser accesible ya en las capitales de los Estados a fin de que quien requiera de un nuevo tarjetón puede recuperarlo.

Claro esta que requintar el motor, sigue siendo una de las opciones y de ahí en fuera, desde el momento en que se llevara a cabo la compraventa del vehículo, tanto el vendedor como el comprador deben de comparecer ante lo que es el Juez Cívico, ante el Agente del Ministerio Publico o ante la autoridad con mayor abundancia exista en la región, para que la misma en principio y teniendo a la vista la documentación necesaria, la coteje con registros.

Una vez que ha sido debidamente revisada la documentación de el vehículo, entonces ya se podrá pasar a autorizar el traslado de dominio y se realice la operación de compraventa.

Ahora bien, para ver las situaciones tributarias y situaciones accesorias, vamos a abrir el siguiente subtítulo.

5.3.2.- Obligación legal de establecer desde la primera compra del vehículo un numero de identificación personal.

Decíamos que inicialmente, la fábrica debe de establecerle al automóvil en el registro que proponemos, un cierto numero que es su huella digital.

Este numero, que es absolutamente confidencial, solamente lo sabrá la fábrica, y necesariamente el distribuidor y por supuesto el propietario.

Este numero, no va en el vehículo en ningún lugar, simple y sencillamente a la luz de los demás datos se le asigna un numero que es su huella digital, y que es la clave de acceso para entrara a sus registros en el momento en que se lleve a cabo la compra venta.

Solamente tres personas, fábrica, distribuidor y propietario, deben y pueden conocer este numero que es huella digital.

Evidentemente, que se puede reforzar todo esto con chapas electrónicas de seguridad a través del establecimiento de números de identificación personal para el encendido, para la apertura de puertas y para la función de los demás sistemas.

Estos números pueden llegar a estar decodificados a través de los sistemas de codificación que existen, pero se puede escalar la tecnología y sobrepasarla y establecer otro tipo de simbología, otro tipo de sonidos, que no sean conocidos y que sean ocupados exclusivamente para la puerta, para el encendido y tal vez para algunos otros sistemas que el automóvil requiere para su perfecto funcionamiento.

Como consecuencia de lo anterior, en el momento en que se vaya a realizar la compraventa se nombren autoridades municipales o bien regionales que bien podría ser el Agente del Ministerio Público o los Jueces Calificadores, o los Jueces de Paz o bien hasta los Comisariados Ejidales, en fin, podría buscarse una cierta autoridad delante de la cual se llevar a cabo la compraventa y esta a través del uso de la red Internacional de registro, pudiera checar todos y cada uno de los datos que se le ponen a su vista, y por supuesto el legítimo propietario decir los números de huella digital que el automóvil tiene para que de esa manera se pueda llevar a cabo el cambio de propietario y el nuevo propietario también pueda establecer sus propios números de huella digital y de identificación personal respecto de el mismo vehículo.

Esta posibilidad de proceso, podría darse a nivel Internacional desde lo que es Canadá hasta Panamá, Países que han estado continuamente involucrados en diversos convenios de recuperación de vehículo robados.

CONCLUSIONES

1.- Desde el punto de vista de el Derecho Internacional, la negociación jurídica debe de llevarse en base a un sistema de reciprocidad entre los Estados soberanos que les permita guardar una justa proporcional entre lo que se da y lo que se recibe.

2.- En lo que es la negociación jurídica Internacional, cada uno de los Países la realiza en base a una igualdad jurídica soberana de los Estados.

3.- Uno de los problemas Internacionales que están aquejando a las diversas regiones tanto de lo que es Estados Unidos hasta el Cono Sur, es el problema de el robo de vehículos.

Sin lugar a dudas. el establecer mayores penas para los ladrones de vehículos, no va a disminuir o menguar ni a resolver la situación, se requiere ya un procedimiento de fondo que no permita que el vehículo, pueda ser transmitido en propiedad si no es por el legítimo dueño.

4.- En diversos Tratados de recuperación y devolución de vehículos y aeronaves robados o materia de disposición ilícita con los Estados Unidos y

con Centroamérica, el objetivo principal se denota en lo que es la devolución de le vehículo.

No hay en sí objetivos directos a través de los cuales se pueda palpar un mecanismo que prevenga el delito o el ilícito a nivel Internacional.

5.- Es importante observar este tipo de conductas antijurídicas desde el punto de vista Internacional, puesto que en muchas de las ocasiones, los vehículos son exportados hacia otras zonas distantes a las de las cuales fueron robados o tomados ilícitamente.

6.- En la propuesta que nos hemos encomendado, lo principal es establecer una huella digital de el vehículo, para que salga con un cierto numero que corresponderá a un registro Internacional cuando menos de los Países desde Canadá hasta Panamá. numero que solamente puede ser conocido por la propia fábrica, el distribuidor y por supuesto el propietario.

De hecho, podemos observar como el numero de identificación personal que se utiliza en las tarjetas de crédito, va a surgir y a entregarse al titular de la tarjeta a través de los medios confidenciales más seguros, de esta manera se puede dar la posibilidad al dueño del vehículo de saber las claves de acceso

para ingresar a los registros del vehículo y sin esas claves, simple y sencillamente no se puede llevar a cabo ninguna acción de compra venta.

De hecho esas claves, no deben de estar en ningún lugar portándose en el vehículo, sino simple y sencillamente son de conocimiento exclusivo del titular.

7.- En el convenio Internacional que proponemos, se debe establecer también que cada vehículo debe de contar con una factura original expedida desde lo que es el distribuidor de automóviles.

De tal manera que las facturas que puedan expedirse por parte de los loteros particulares, estas son facturas anexas que demuestran un acto jurídico que se realiza entre alguien que se dedica a compraventa de vehículos y otra persona que lo compra.

Pero siempre debe estar acompañada la factura original así como las demás refacturas que deben de expedir todos aquellos loteros o personas que se dedican a la compra venta de automóviles, para que se lleve a cabo la transferencia de la titularidad de el vehículo.

8.- Evidentemente, se deben de requerir todo un sistema de autoridades que van a estar involucradas y además se les otorgará un sistema de capacitación necesario para hacerlo, a fin de que de alguna manera pueda ingresar a una red electrónica, y de esta manera se pueda conocer el registro Internacional del vehículo, demostrar la titularidad de quien lo quiere vender, y por supuesto protocolizar la compraventa a través de el llenado de los datos que ya se han de establecer en el propio sistema computarizado que han de manejar las diversas autoridades que pueden y deben estar presentes en los actos de compraventa.

9.- Jueces menores, Agentes del Ministerio Público, Jueces Civicos, Jueces Calificadores, y en general las primeras autoridades de las localidades, deben de ser las entidades hacia las cuales, las partes, comprador y vendedor deben de acudir, para que se lleve al cabo esa traslación del dominio del vehículo y por supuesto, se de la seguridad jurídica que el Derecho del consumidor debe de tener, y con esto en el momento en que se compra un vehículo, se sepa claramente que este es de procedencia lícita.

BIBLIOGRAFÍA

- 1.- ALEJO, Francisco Javier; VILLARREAL, René y TREJO REYES, Saúl. Economía y Comercio Internacional. México, Fondo de Cultura Económica, Segunda Reimpresión 1996. 262 pp.
- 2.- BARRETO RANGEL, Gustavo y ALVAREZ GÓMEZ, Josefina. Crisis Económica y Criminalidad. México, Instituto Nacional de Ciencias Penales, Segunda Edición 2001. 392 pp.
- 3.- BRITO MONCADA, Javier Ramón. Derecho Internacional Económico. México, Editorial Trillas Tercera Edición 1992. 138 pp.
- 4.- CARDENAS F. Raúl. El Derecho Penal Mexicano del Robo. México, Editorial Porrúa Sociedad Anónima, Décimo Segunda edición, 1992. 287 pp.
- 5.- Colección de Tratados Celebrados por México, México, Secretaria de Relaciones Exteriores, Senado de la República, Tomo XV. 565 pp.
- 6.- Convención Entre Los Estados Unidos Mexicanos y Los Estados Unidos de América para la Recuperación y Devolución de Vehículos y Aeronaves Robados o materia de disposición ilícita, www.Secretaria de Relaciones Exteriores. Gob.mx. 9 pp.

7.- DIEZ DE VELASCO, Manuel. Instituciones de Derecho Internacional Público. Madrid España, Editorial Tecnos, Décima Edición, 1994. 409 pp.

8.- FLORES GOMEZ GONZALEZ, Fernando y CARVAJAL MORENO, Gustavo. Nociones de Derecho Positivo Mexicano. México, Editorial Porrúa Sociedad Anónima, Décimo Primera Edición, 1998. 339 pp.

9.- GARCIA RAMIREZ, Sergio. La Delincuencia Organizada. México, Editorial Porrúa Sociedad Anónima, Universidad Nacional Autónoma de México, primera edición 1997. 274 pp.

10.- GONZALEZ SOUZA, Luis. Una Concepción Totalizadora de las Relaciones Internacionales. México, dentro de Relaciones Internacionales. Revista del Centro de Relaciones Internacionales, Universidad Nacional Autónoma de México, numero 190, 1998. 67 pp.

11.- IHERING RUDOLF, Von. La Lucha por el Derecho. México, Editorial Porrúa Sociedad Anónima. Primera Edición de la versión Española de Adolfo Posada Ibiesca. 2002. 136 pp.

12.- KOZOLCHYK, Boris. El Derecho Comercial Ante el Libre Comercio y Desarrollo Económico. México, Mc Graw Hill Sociedad Anónima de Capital Variable, Primera Edición, 1996. 339 pp.

13.- LION DEPETRE, José. Derecho Diplomático. México, Librería de Manuel Porrúa, Cuarta Edición, Año 2000. 379 pp.

14.- MOTO SALAZAR, Efraín. Elementos de Derecho. México, Editorial Porrúa Sociedad Anónima, Decimosexta Edición, 2001. 446 pp.

15.- OZMAÑCZYK, E. J. Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas. México, Fondo de Cultura Económica, Cuarta Edición, 1998. 1236 pp.

16.- PEDRAJA, Daniel De La. Las Relaciones Entre los Estados. México, Secretaria de Relaciones Exteriores, Secretaria de Marina, Tercera Edición, 1999. 196 pp.

17.- PARRY, Clive. Derecho de los Tratados. México, Dentro de Manual de Derecho Internacional Público; editado por Max Sorensen, Fondo de Cultura Económica, Cuarta Reimpresión, 1992. 819 pp.

18.- PARRY, Clive. Función del Derecho en la Comunidad Internacional, dentro de Manual de Derecho Internacional. México, editado por Max Sorensen, Fondo de Cultura Económica, Cuarta Reimpresión, 1992. 819 pp.

19.- RABASA, Emilio y CABALLERO, Gloria. Mexicano, Ésta Es Tu Constitución. México. Editorial Miguel Porrúa Grupo Editorial, Décimo Cuarta Edición, 1998. 376 pp.

20.- REMIRO BROTONS, Antonio. Derecho Internacional Público. Madrid España, Editorial Tecnos, cuarta edición, 1997. 421 pp.

- 21.- SEARA VÁZQUEZ, Modesto. Derecho Internacional Público. México, Editorial Porrúa Sociedad Anónima, XIV edición, 1999. 1251 pp.
- 22.- SEPULVEDA, Cesar. El Derecho Internacional. México, Editorial Porrúa Sociedad Anónima, Decimosexta Edición, Año 2000. 737 pp.
- 23.- TRUEBA OLIVARES, Eugenio. El Hombre, la Moral y el Derecho. México, Orlando Cárdenas Librero Editor, Octava Edición, 2001. 239 pp.
- 24.- VILLARREAL CORRALES, Lucinda. "Cooperación Internacional En Materia Penal". México, Editorial Pac, Edición 1997. 379 pp.

LEGISLACIÓN

1.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México, Editorial Sista, Edición año 2002. 134 pp.

2.- Convención Entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América Para la Recuperación y Devolución de Vehículos y Aeronaves Robados o Materia de Disposición Ilícita. Diario Oficial de la Federación, Órgano de Información del Gobierno Federal, 15 de enero de 1981. 9 pp.

3.- Tratado Centroamericano Sobre Recuperación y Devolución de Vehículos Hurtados, Robados, Apropiados o Retenidos Ilícita e Indebidamente. Diario Oficial de la Federación, Órgano de Información del Gobierno Federal, 2 de Diciembre de 1998. 11 pp.

**TESIS
FALLA
DE
ORIGEN**

CONVENCION ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA PARA LA RECUPERACION Y DEVOLUCION DE VEHICULOS Y AERONAVES ROBADOS O MATERIA DE DISPOSICION ILICITA, FIRMADA EN WASHINGTON, EL 15 DE ENERO DE 1981

ULTIMA MODIFICACION DIARIO OFICIAL: NINGUNA.

TEXTO VIGENTE

Convención publicada en el Diario Oficial de la Federación el jueves 14 de julio de 1983.

Decreto de promulgación de la convención entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América para la recuperación y devolución de vehículos y aeronaves robados o materia de disposición ilícita, firmada en Washington, el 15 de enero de 1981.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

MIGUEL DE LA MADRID HURTADO, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Por Plenipotenciarios debidamente autorizados para el efecto, se firmó, en Washington, el día quince del mes de enero del año de mil novecientos ochenta y uno, la Convención entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América para la Recuperación y Devolución de Vehículos y Aeronaves Robados o Materia de Disposición Ilícita, cuyo texto y forma en español constan en la copia certificada adjunta.

La anterior Convención fue aprobada por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el día tres del mes de diciembre del año de mil novecientos ochenta y uno, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del día veintitrés del mes de diciembre del propio año.

El Canje de Instrumentos de Ratificación previsto en el Artículo VIII, se efectuó, en la Ciudad de México, el día veintiocho del mes de junio del año de mil novecientos ochenta y tres.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la Fracción Primera del Artículo Ochenta y Nueve de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, a los veintinueve días del mes de junio del año de mil novecientos ochenta y tres.- Miguel de la Madrid Hurtado.- Rúbrica.- El Subsecretario de Relaciones Exteriores; encargado del Despacho, Alfonso de Rosenzweig-Díaz.- Rúbrica.

El C. Licenciado Alfonso de Rosenzweig-Díaz, Subsecretario de Relaciones Exteriores, encargado del Despacho, certifica:

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

Que en los archivos de esta Secretaría obra uno de los dos originales de la Convención entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América para la Recuperación y Devolución de Vehículos y Aeronaves Robados o Materia de Disposición Ilícita, firmada, en Washington, el día quince del mes de enero del año de mil novecientos ochenta y uno, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

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

Los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América.

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

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

Han acordado lo siguiente:

ARTICULO I

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

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

(3) El Estado requerido podrá negarse a devolver un vehículo robado o que haya sido materia de disposición ilícita si la solicitud para la devolución no se hace dentro de los cuarenta y cinco días siguientes a la notificación a que se refiere el artículo II, párrafo (1), o una aeronave robada o que haya sido materia de disposición ilícita si la solicitud para su devolución no se hace dentro de los sesenta días siguientes a la notificación a que se refiere el artículo II, párrafo (2). De conformidad con esta disposición, las Partes no decomisarán ni efectuarán remates administrativos de vehículos o aeronaves registrados o titulados de alguna otra forma de acuerdo con las leyes de la otra Parte dentro de los cuarenta y cinco o sesenta días, respectivamente, contados a partir de la fecha en que se haya hecho la notificación de la detención o mientras esté pendiente la decisión sobre una solicitud de devolución. El Estado requerido puede igualmente rehusarse a devolver un vehículo o aeronave robado o materia de disposición ilícita si, de conformidad con las leyes de ese

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

119-7

Estado, el vehículo o la aeronave ha sido adjudicado por una autoridad judicial en un juicio civil a un tercero o vendido en subasta pública por una autoridad que, al momento de la subasta, no tenía información de que había sido robado o materia de disposición ilícita según los términos de esta Convención.

4) El Estado requerido podrá negarse a devolver un vehículo o aeronave que haya sido materia de disposición ilícita si es susceptible de decomiso según las leyes de ese Estado por haber sido utilizado dentro de su territorio para la comisión de un delito. Al decidir sobre el particular, el Estado requerido deberá tomar en cuenta toda la información proporcionada por el Estado requirente que tenga por fin demostrar que la empresa que sufrió la disposición ilícita no actúa en complicidad con el delincuente. Si el Estado requerido decide no devolver un vehículo o una aeronave objeto de disposición ilícita con base en el presente párrafo, notificará a la Embajada del Estado requirente su posición y los motivos de la misma, tan pronto como sea factible después del recibo de la solicitud de devolución.

ARTICULO II

(1) Cuando una autoridad de una de las Partes detenga un vehículo que pueda estar registrado o titulado de alguna otra forma de conformidad con las leyes de la otra Parte, aquélla deberá hacer cuanto sea posible para notificar a la otra Parte dentro de un mes contado a partir de dicha detención. La notificación podrá efectuarse mediante la entrega de listas de tales vehículos por lo menos una vez al mes a la Embajada de la otra Parte, por comunicación directa entre la autoridad que efectuó la detención y el Consulado más cercano de la otra Parte, o por cualquier otro método que fuese mutuamente aceptado.

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

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

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

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

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

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

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

(d) Tratándose de una aeronave, si no se presenta la solicitud para su devolución dentro de los sesenta días siguientes a la notificación de la detención, de acuerdo con el párrafo (2) de este artículo.

ARTICULO III

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

(a) (i) Título de propiedad del vehículo, o copia certificada de dicho título, si el vehículo está sujeto a titulación. En el caso de que el título no estuviese disponible, constancia expedida por la autoridad competente para expedir tales títulos, en la que se haga constar que el vehículo está titulado y en la que se especifique la persona a quien se le ha titulado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(d) copia certificada, y traducción de la misma, del informe sobre la investigación hecho por los servicios de aduana del Estado requirente, o por otro organismo federal para la aplicación de la ley que haya sido designado al efecto, en el que se haga constar que la aeronave fue efectivamente robada, o en el caso de una aeronave que haya sido materia de disposición ilícita, en el que se describan las circunstancias del arrendamiento. El informe incluirá copia de cualquier denuncia de robo hecha dentro de un plazo razonable ante una autoridad competente.

En el caso de que la denuncia del robo se hubiera hecho con posterioridad a la detención de la aeronave, la persona que pide su devolución deberá proporcionar un documento que justifique, a satisfacción del Estado requerido, las razones de su tardanza en denunciar el robo y podrá proporcionar cualquier otra documentación que la fundamente. Una vez que la solicitud para la devolución ha sido hecha, el Estado requerido puede solicitar información adicional sobre las circunstancias del arrendamiento; por su parte, el Estado requirente puede proporcionar información complementaria.

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

(3) Salvo acuerdo en contrario entre las Partes, la solicitud para la devolución de un vehículo o aeronave deberá ir acompañada de copias certificadas de los documentos

examinados por el funcionario consular y sólo se requerirán traducciones de los documentos especificados en los párrafos 1 ó 2 de este artículo.

ARTICULO IV

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

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

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

ARTICULO V

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

ARTICULO VI

(1) El Estado requerido no impondrá impuesto alguno ni multas u otras sanciones pecuniarias sobre vehículos o aeronaves devueltos conforme a los términos de esta Convención.

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

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

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

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

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

ARTICULO VII

Para los efectos de esta Convención.

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

(2) Un vehículo o aeronave se considerará "materia de disposición ilícita" sólo cuando:

(a) El acto es ejecutado por la persona que lo haya rentado a una empresa legalmente autorizada para dicho propósito dentro del curso normal de los negocios de ésta, o

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

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

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

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

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

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

(7) "Copia certificada" significa cualquier copia expedida por la autoridad otorgante o por un funcionario consular de una Parte debidamente acreditado ante la otra en la que se da fe de que es copia fiel del original.

ARTICULO VIII

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

(2) Esta Convención estará sujeta a ratificación.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Entrará en vigor en la fecha del canje de los instrumentos de ratificación y continuará en vigor indefinidamente. Esta Convención reemplazará a la Convención del 6 de octubre de 1936.

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

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

Hecha en Washington, por duplicado, el 15 de enero de 1981, en español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.- Por los Estados Unidos Mexicanos.- Rúbrica.- Por los Estados Unidos de América.- Rúbrica.

ANEXO A

Solicitud para la Devolución de Vehículos Robados o que Hayan sido Materia de Disposición Ilicita.

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

Marca:

Modelo (año):

Tipo:

Número de serie o de motor:

Número de placas:

Propietario registrado:

El Consulado (o la Embajada de) certifica que ha examinado los siguientes documentos presentados por _____ como prueba de propiedad del vehículo, mismos que han sido encontrados debidamente certificados de conformidad con las leyes de _____.

a.

b.

c.

d.

Párrafo final de estilo.

Lugar y fecha.

Anexos.

ANEXO B

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

Solicitud para la Devolución de Aeronaves Robadas o que Hayan sido Materia de Disposición Ilicita.

La Embajada de _____ respetuosamente solicita a (autoridad correspondiente) la devolución a su propietario de la aeronave abajo descrita de conformidad con la Convención entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América para la Recuperación y Devolución de Vehículos y Aeronaves robados o Materia de Disposición Ilicita:

Marca:

Modelo:

Número de serie o de motor:

Matrícula:

Propietario registrado:

La Embajada de _____ certifica que ha examinado los siguientes documentos presentados por _____ como prueba de propiedad de la aeronave, mismos que han sido encontrados debidamente certificados de conformidad con las leyes de _____.

a.

b.

c.

d.

Párrafo final de estilo.

Lugar y fecha.

Anexos.

La presente es copia fiel y completa en español de la Convención entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América para la Recuperación y Devolución de Vehículos y Aeronaves robados o Materia de Disposición Ilicita, firmada, en Washington, el día quince del mes de enero del año de mil novecientos ochenta y uno.

Extiendo la presente, en diecisiete páginas útiles, en Tlateloleo, Distrito Federal, a los veintinueve días del mes de junio del año de mil novecientos ochenta y tres, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- Alfonso de Rosenzweig-Díaz.- Rúbrica.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

TRATADO CENTROAMERICANO SOBRE RECUPERACION Y DEVOLUCION DE VEHICULOS HURTADOS, ROBADOS, APROPIADOS O RETENIDOS ILICITA O INDEBIDAMENTE, FIRMADO EN LA CIUDAD DE COPAN RUINAS, DEPARTAMENTO DE COPAN, REPUBLICA DE HONDURAS, EL 14 DE DICIEMBRE DE 1995

ULTIMA MODIFICACION DIARIO OFICIAL: NINGUNA.

TEXTO VIGENTE

Tratado publicado en el Diario Oficial de la Federación el miércoles 2 de diciembre de 1998.

DECRETO Promulgatorio del Tratado Centroamericano sobre Recuperación y Devolución de Vehículos Hurtados, Robados, Apropiados o Retenidos Ilícita o Indebidamente, firmado en la ciudad de Copán Ruinas, Departamento de Copán, República de Honduras, el 14 de diciembre de 1995.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEÓN, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, a sus habitantes, sabed:

El catorce de diciembre de mil novecientos noventa y cinco, en la ciudad de Copán Ruinas, Departamento de Copán, República de Honduras, se firmó el Tratado Centroamericano sobre Recuperación y Devolución de Vehículos Hurtados, Robados, Apropiados o Retenidos Ilícita o Indebidamente, cuyo texto en español consta en la copia certificada adjunta.

El citado Tratado fue aprobado por la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, el treinta de abril de mil novecientos noventa y ocho, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación, del veintiséis de mayo del propio año.

El instrumento de adhesión, firmado por mí el tres de junio de mil novecientos noventa y ocho, fue depositado ante la Secretaría General del Sistema de Integración Centroamericana, el cuatro de septiembre de mil novecientos noventa y ocho, de conformidad con el artículo XIV del Tratado Centroamericano sobre Recuperación y Devolución de Vehículos Hurtados, Robados, Apropiados o Retenidos Ilícita o Indebidamente.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, el tres de noviembre de mil novecientos noventa y ocho.- Ernesto Zedillo Ponce de León.- Rúbrica.- La Secretaría del Despacho de Relaciones Exteriores, Rosario Green.- Rúbrica.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

CARLOS A. DE ICAZA GONZÁLEZ, SUBSECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES PARA AMÉRICA LATINA Y ASIA-PACÍFICO.

CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada del Tratado Centroamericano sobre Recuperación y Devolución de Vehículos Hurtados, Robados, Apropiados o Retenidos Ilicita o Indebidamente, firmado en Copán Ruinas, Departamento de Copán, República de Honduras, el catorce de diciembre de mil novecientos noventa y cinco, cuyo texto en español es el siguiente:

TRATADO CENTROAMERICANO SOBRE RECUPERACIÓN Y DEVOLUCIÓN DE VEHÍCULOS HURTADOS, ROBADOS, APROPIADOS O RETENIDOS ILÍCITA O INDEBIDAMENTE

Los Gobiernos de las Repúblicas de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá, que en adelante se denominarán "Las Partes".

PREOCUPADOS por la comisión de los delitos de hurto, robo, apropiación o retención ilícita o indebida de vehículos;

DESEOSOS de fortalecer y facilitar la estrecha cooperación para la detección, recuperación y devolución de vehículos;

CONSCIENTES de las dificultades que enfrentan los legítimos propietarios de dichos vehículos al tratar de recuperarlos en el territorio de una de las Partes;

SEGUROS de que pueden aplicarse normas que permitan y agilicen la recuperación y devolución de vehículos, para así eliminar tales dificultades;

RECONOCIENDO la gravedad y crecimiento que en los últimos años han alcanzado los hechos antes mencionados, que afectan la Región;

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO I

Para los propósitos del presente Tratado se entiende por:

(a) "Vehículo" cualquier automóvil, camión, autobús, motocicleta, ensamblado, casa remolque o cualquier otro medio de transporte terrestre mecanizado.

(b) Un Vehículo será hurtado, robado, apropiado o retenido ilícita o indebidamente cuando la posesión o retención del mismo se haya obtenido sin el consentimiento del propietario, representante legal u otra persona legalmente autorizada para hacer uso del mismo, de acuerdo a la legislación penal interna de cada Estado Parte.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

(c) "Incautar" acto por medio del cual una autoridad competente o un Tribunal, en ejercicio de sus funciones, toma posesión o custodia de un vehículo de conformidad con la ley.

(d) "Días", significará días hábiles.

(e) "Estado Requirente", el Estado que solicita la devolución del vehículo.

(f) "Estado Requerido", el Estado al que se le solicita la devolución del vehículo.

ARTÍCULO II

Las Partes, de conformidad con los términos del presente Tratado, se comprometen a la pronta devolución de los vehículos que hubieren sido hurtados, robados, apropiados o retenidos ilícita o indebidamente en el territorio de una de las Partes y recuperados en el territorio de otra de las Partes.

ARTÍCULO III

1. Las Partes designarán una Autoridad Central responsable, a través de la cual se tramitarán las solicitudes de devolución.

Para la República de El Salvador, la Autoridad Central será el Ministerio de Seguridad Pública.

Para la República de Costa Rica, la Autoridad Central será el Ministerio de Seguridad Pública.

Para la República de Guatemala, la Autoridad Central será el Ministerio de Gobernación.

Para la República de Honduras, la Autoridad Central será la Fuerza de Seguridad Pública, en tanto se concluye la organización de la Policía Nacional Civil.

Para la República de Nicaragua, la Autoridad Central será el Ministerio de Gobernación.

Para la República de Panamá, la Autoridad Central será la Procuraduría General de la Nación.

2. Cualquier modificación en la designación de la Autoridad Central será comunicada a la Secretaría General del Sistema de la Integración Centroamericana, quien trasladará dicha información a los demás Estados Partes.

3. Para el cumplimiento de los objetivos del presente Tratado, las Autoridades Centrales de las Partes, efectuarán reuniones periódicas de común acuerdo entre ellas.

ARTÍCULO IV

Para la mejor ejecución del presente Tratado, las Partes procurarán:

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

1. Organizar o en su caso reforzar, al más corto plazo posible, una Unidad de Búsqueda y Recuperación de Vehículos Robados, Hurtados, Apropiados o Retenidos Ilícita o Indebidamente, la que contará con su respectivo banco de datos y deberá trabajar conjuntamente con la Autoridad Central o ser parte de ésta; quien se encargará asimismo de intercambiar la información con las otras Autoridades Centrales, las cuales en conjunto deberán establecer mecanismos de comunicación.

2. Organizar o en su caso, reforzar al más corto plazo posible, su registro interno único vehicular, con miras a armonizar dichos registros a nivel regional.

ARTÍCULO V

1. Cuando las autoridades policiales, aduanales u otra autoridad competente de una de las Partes, incauten un vehículo de los comprendidos en el Artículo 1, numeral 2, del presente Tratado, en el territorio de otra de las Partes, el mismo deberá ser consignado ante la autoridad designada, quien sin demora ordenará su depósito y conservación del mejor modo posible, de acuerdo a la legislación interna de cada país.

2. La autoridad que consignare el vehículo deberá, a más tardar al tercer día siguiente a la incautación del mismo, comunicar tal hecho a la Autoridad Central de su país, debiendo adjuntar copia del oficio mediante el cual se hace la consignación respectiva.

ARTÍCULO VI

1. La Autoridad Central del país donde se incautó el vehículo, dentro de los ocho días siguientes a la comunicación de dicha incautación, realizada de conformidad con el Artículo anterior, notificará por escrito a la Autoridad Central de las otras Partes, que el mismo está en custodia de sus autoridades.

La Autoridad Central del Estado donde esté inscrito, titulado o documentado el vehículo, informará a la Autoridad Central del país donde se incautó el mismo, sobre la existencia de su registro y dentro de los diez días siguientes al recibo de la comunicación de la incautación, deberá notificar por escrito tal hecho al legítimo propietario o su representante legal.

2. Tales notificaciones, deberán incluir todos los datos disponibles acerca de la descripción del mismo, tal como se detallan en el Anexo B del presente Tratado.

ARTÍCULO VII

1. El Estado Requiriente por medio de su Autoridad Central, a petición del propietario o representante legal, notificado de conformidad con el Artículo anterior, presentará una solicitud de devolución ante la Autoridad Central del Estado requerido dentro de los treinta días siguientes a la fecha de dicha notificación.

2. La solicitud de devolución será transmitida con un sello de la Autoridad Central del Estado Requirente y deberá ceñirse al formulario que se adjunta como Anexo A del presente Tratado. La solicitud deberá incluir copias debidamente certificadas por la Autoridad Central, quien velará por la legitimidad y legalidad de los documentos que a continuación se detallan:

(a) El título de propiedad del vehículo, o en su defecto una certificación de la autoridad competente en la que se especifique la persona o entidad a quien se le emitió el mismo.

(b) El certificado de inscripción del vehículo, si el mismo está sujeto a inscripción, o en su defecto una certificación de la autoridad competente, en la que se especifique la persona o entidad a cuyo favor se emitió el mismo.

(c) La factura, el comprobante de venta u otro documento que demuestre la propiedad del vehículo, en caso de que el mismo no tenga título de propiedad ni esté registrado.

(d) El documento de traspaso o cesión de derechos, en caso de que el propietario del vehículo, en el momento del hurto, robo, apropiación o retención ilícita o indebida haya transferido la propiedad a un tercero con posterioridad a tales hechos ilícitos.

(e) Copia de la certificación o constancia de la denuncia presentada por el propietario o su representante legal, en la que se constate que el vehículo fue hurtado, robado, apropiado o retenido ilícita o indebidamente, la cual será expedida por la autoridad competente del Estado Requirente.

En caso de que la denuncia se presente después de que el vehículo haya sido incautado o haya estado en posesión del Estado Requerido, la persona que pida la devolución deberá justificar las razones de caso fortuito o fuerza mayor por la demora en hacer la denuncia.

(f) El documento otorgado, ante funcionario competente, por el propietario o su representante legal que lo autorice a recuperar el vehículo.

3. Todos los documentos a que se hace referencia en este Artículo, serán remitidos por conducto de la Autoridad Central de cada una de Las Partes y no se les exigirá ninguna legalización ni autenticación adicional para los efectos del trámite administrativo establecido en el presente Tratado, lo cual podrá realizarse vía fax y enviándose posteriormente los documentos originales debidamente autenticados en los casos que se requiera.

Las Partes, para tal efecto registrarán las firmas y sellos de los funcionarios que las autoridades centrales designen. Asimismo, definirán un formato único centroamericano para la información de los Anexos A y B del presente Tratado.

ARTÍCULO VIII



1. Si una de las Partes se entera de la incautación del vehículo, por otro medio que no sea el procedimiento establecido en el Artículo VI al que se refiere el presente Tratado, podrá:

(a) Obtener de la Autoridad Central respectiva, confirmación oficial de dicha incautación así como la notificación establecida en el Artículo VI, en cuyo caso ésta, proporcionará la notificación o dará a conocer las razones de la omisión; y

(b) Cuando proceda, presentará una solicitud para la devolución del vehículo referido de conformidad a lo estipulado en el Artículo VII.

ARTÍCULO IX

1. La Autoridad Central del Estado Requerido, deberá, dentro de los quince días siguientes al recibo de la solicitud de devolución del vehículo, decidir si la misma cumple con los requisitos establecidos en el presente Tratado y notificar su decisión a la Autoridad Central del Estado Requiriente.

2. Si la devolución es procedente, la Autoridad Central del Estado Requiriente notificará, dentro de un plazo de cinco días, al propietario o su representante legal, que la Autoridad Central del Estado Requerido ha puesto el vehículo a su disposición por un plazo de sesenta días para que se realice la entrega del mismo.

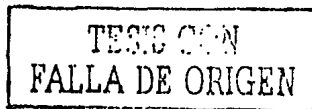
3. Si la Autoridad Central del Estado Requerido determina que la solicitud no es procedente, deberá notificar sus razones por escrito a la Autoridad Central del Estado Requiriente.

Si las razones por las cuales se denegó la solicitud son subsanables, ésta podrá replantearse, antes de que venza el plazo de treinta días establecido en el numeral 1 del Artículo VII, el cual se tendrá por interrumpido a partir de la fecha de la presentación de la solicitud inicial de devolución.

ARTÍCULO X

1. Si un vehículo del que se esté solicitando la devolución se encuentra retenido, por estar sujeto a alguna investigación o proceso judicial, su devolución, de conformidad con este Tratado, se efectuará cuando ya no se le requiera para esa investigación o proceso. Sin embargo, el Estado Requerido tomará las medidas pertinentes para asegurar que se utilizarán en dicha investigación o proceso judicial, cuando sea posible, prueba fotográfica o de otro tipo, de manera que el vehículo pueda ser devuelto a la mayor brevedad a su propietario o representante legal.

2. Si la propiedad o custodia del vehículo cuya devolución se solicita está en litigio en el Estado Requerido, su devolución, con arreglo al presente Tratado, se efectuará a la conclusión de dicho litigio. Sin embargo, ninguna de las Partes tendrá, bajo este Tratado, obligación de efectuar la devolución solicitada, si como resultado del litigio se resuelve que el vehículo sea entregado a un tercero.



3. Los Estados Parte no estarán obligados, de conformidad a las disposiciones del presente Tratado, a devolver un vehículo si el mismo está sujeto a comiso bajo sus leyes internas por el hecho de que fue utilizado en su territorio para cometer un delito con consentimiento o complicidad del propietario, o represente ganancias habidas por la comisión de dicho delito. El Estado Requerido, comunicará a la Autoridad Central del Estado Requirente, que el propietario afectado podrá impugnar dicho comiso conforme a la legislación correspondiente.

4. Si la devolución solicitada de un vehículo hurtado, robado, apropiado o retenido ilícita o indebidamente se difiere, con arreglo a los párrafos 1 y 2 del presente Artículo, la Autoridad Central del Estado Requerido lo notificará por escrito a la Autoridad Central del Estado Requirente, en el plazo de quince días del recibo de la solicitud de devolución del vehículo.

5. En caso de conflicto sobre la legalidad de la inscripción, nacionalización o internación de un vehículo, el Estado Requerido comunicará a la Autoridad Central del Estado Requirente, que el propietario afectado podrá impugnar lo anterior conforme a la legislación del Estado Requerido.

ARTÍCULO XI

1. No podrá operarse o de otra forma disponerse del vehículo incautado, sino de conformidad con la ley y siempre que concurra alguna de las circunstancias siguientes:

(a) Que no se presente ninguna solicitud para la devolución del vehículo dentro de los treinta días posteriores a la notificación contemplados en el numeral 1. del Artículo VII del presente Tratado.

(b) Si la persona señalada en la solicitud de devolución como propietario o su representante legal, no comparecen a reclamar la entrega del vehículo dentro del plazo de sesenta días después de que éste haya sido puesto a su disposición, conforme a lo establecido en el artículo IX numeral 2 del presente Tratado.

ARTÍCULO XII

1. El propietario o su representante legal no pagarán ningún tipo de tributo, impuesto o sanción pecuniaria, como condición para la devolución del mismo.

2. Los gastos incurridos, debidamente comprobados, para la devolución del vehículo, deberán ser sufragados por la persona que solicita su devolución. Las Partes velarán para que dichos gastos se mantengan dentro de los costos mínimos razonables.

3. Siempre que el Estado Requerido cumpla con las disposiciones del presente Tratado con respecto a la recuperación, guarda y custodia de los vehículos objeto de este Tratado, ninguna persona tendrá derecho a reclamarle compensación por daños sufridos mientras el vehículo haya permanecido bajo su custodia.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ARTÍCULO XIII

Cualquier discrepancia en la interpretación o aplicación del presente Tratado, será resuelta mediante consultas entre las Autoridades Centrales de las Partes; de no ser resueltas, se acudirá a la vía diplomática.

ARTÍCULO XIV

1. El presente Tratado estará sujeto a ratificación.
2. El presente Tratado quedará abierto a la adhesión o asociación de otros Estados Americanos, según sea el caso.
3. La Secretaría General del Sistema de la Integración Centroamericana será el depositario de los Instrumentos a que se refieren los numerales anteriores.

ARTÍCULO XV

1. El presente Tratado tendrá una duración indefinida y entrará en vigor en la fecha del depósito del segundo Instrumento de Ratificación.
2. Para cada Parte que ratifique el presente Tratado, se adhiera o se asocie a él, después de haberse depositado el segundo Instrumento de Ratificación, el Tratado entrará en vigor en la fecha en que tal Estado haya depositado su instrumento de ratificación, adhesión o asociación.

ARTÍCULO XVI

El presente Tratado podrá ser modificado por acuerdo de las Partes.

ARTÍCULO XVII

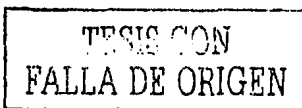
1. Cualquiera de las Partes podrá denunciar el presente Tratado mediante notificación escrita a la Secretaría General del Sistema de la Integración Centroamericana.
2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha de su notificación. La denuncia no afectará las solicitudes que se encuentren en trámite.

ARTÍCULO XVIII

El presente Tratado no admite reservas.

ARTÍCULO XIX

El original del presente Tratado será depositado en la Secretaría General del Sistema de la Integración Centroamericana.



ARTÍCULO XX

Al entrar en vigor el presente Tratado, el depositario procederá a enviar copia certificada del mismo a la Secretaría General de las Naciones Unidas para los efectos del artículo 102, párrafo 2, de la Carta de dicha Organización y a la Secretaría General de la Organización de Estados Americanos.

EN FE DE LO CUAL, se firma el presente Tratado, en Copán Ruinas, Departamento de Copán, República de Honduras a los catorce días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y cinco.- El Presidente de Costa Rica, José María Figueres.- Rúbrica.- El Presidente de El Salvador, Armando Calderón Sol.- Rúbrica.- El Presidente de Guatemala, Ramiro de León Carpio.- Rúbrica.- El Presidente de Honduras, Carlos Roberto Reina.- Rúbrica.- El Vicepresidente de Nicaragua, Julia Mena.- Rúbrica.- El Primer Vicepresidente de Panamá, Tomás G. Altamirano Duque.- Rúbrica.

ANEXO A

Solicitud para la Devolución de un Vehículo Hurtado, Robado, Apropiado o Retenido Ilicita o Indebidamente

La (Autoridad Central) de (nombre del país) respetuosamente solicita que (la autoridad competente de (nombre del país)) devuelva el vehículo que se describe a continuación a (el propietario -su representante-) de acuerdo con el Tratado Centroamericano concerniente a la Recuperación o Devolución de Vehículos Hurtados, Robados, Apropiadados o Retenidos Ilicita o Indebidamente.

1. Número de Identificación del vehículo, para los de origen norteamericano (VIN).

- a) Número de Identificación del vehículo (VIN):
- b) Marca:
- c) Año:
- d) Matricula:
- e) Color:
- f) Modelo:
- g) Tipo:
- h) Clase:

2. Vehículos de origen japonés, europeo u otro no especificado, se necesita las siguientes identificación del vehículo:

- a) Marca:
- b) Modelo del año:
- c) Tipo:
- d) Color:
- e) Línea o estilo:
- f) Número de motor:
- g) Matricula:

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- h) Chasis:
- i) Clase:
- j) Jurisdicción del lugar de emisión (si se conoce):

La (Autoridad Central) de (Nombre del país) certifica que ha examinado los siguientes documentos que fueron presentados por (identidad de la persona que presenta los documentos) como prueba de que él o ella es propietario (a), o que la persona a quien representa es propietario (a) del vehículo) y ha encontrado que están debidamente certificados, de acuerdo con las leyes de (jurisdicción apropiada).

- a) (descripción del documento).
- b) (descripción del documento).
- c) (descripción del documento).
- d) (descripción del documento).

Despedida
Lugar y fecha

ANEXO B

Información Descriptiva de los vehículos que se suministrará en una notificación presentada conforme al Artículo VI.

1. Número de Identificación del vehículo, para los de origen norteamericano (VIN).

- a) Número de Identificación del vehículo (VIN):
- b) Marca:
- c) Año:
- d) Matricula:
- e) Color:
- f) Modelo:
- g) Tipo:
- h) Clase:

2. Vehículos de origen japonés, europeo u otro no especificado, se necesita la siguiente identificación del vehículo:

- a) Marca:
- b) Modelo del Año:
- c) Tipo:
- d) Color:
- e) Línea o Estilo:
- f) Número de motor:
- g) Matricula:
- h) Chasis:
- i) Clase:

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

j) Jurisdicción del lugar de emisión (si se conoce):

3. Número de placa del vehículo y la jurisdicción del lugar de emisión (si se conoce).

4. Ciudad/ u otra jurisdicción, o etiqueta con números y nombre de la ciudad/ u otra jurisdicción (si se conoce).

5. Una descripción de las condiciones del vehículo, incluyendo movilidad, si se conoce y las reparaciones que aparentemente necesite.

6. Ubicación actual.

7. Indicar la autoridad que tiene la custodia física del vehículo y un punto de contacto, el nombre del funcionario que remita la información sobre la recuperación, su dirección y el número de teléfono.

8. Cualquier información que indique si el vehículo fue utilizado en conexión con la comisión de un delito.

9. Si existe la posibilidad que el vehículo pudiese estar sujeto a comiso o cualquier otra acción judicial, según las leyes del país que se hace la notificación.

La presente es copia fiel y completa en español del Tratado Centroamericano sobre Recuperación y Devolución de Vehículos Hurtados, Robados, Apropiados o Retenidos Ilicita o Indebidamente, firmado en Copán Ruinas, Departamento de Copán, República de Honduras, el catorce de diciembre de mil novecientos noventa y cinco.

Extiendo la presente, en dieciséis páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, el veintisiete de octubre de mil novecientos noventa y ocho, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- Conste.- Rúbrica.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**