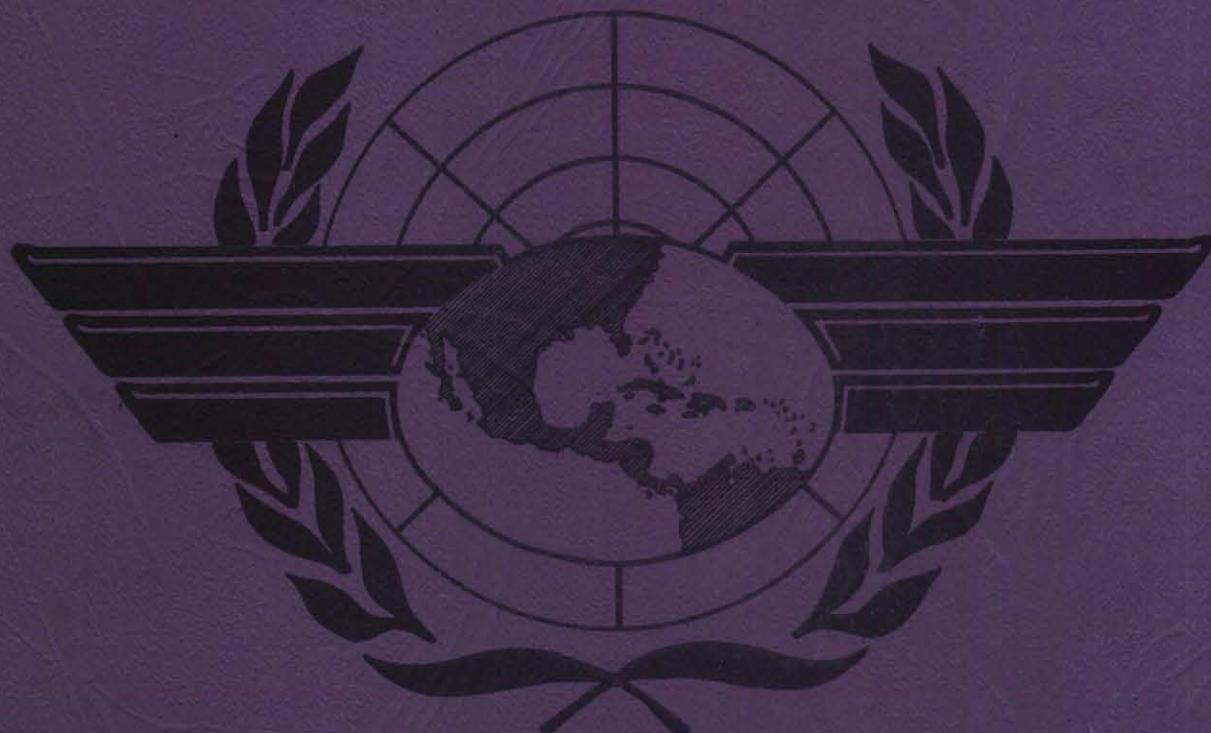


SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
CENTRO INTERNACIONAL DE ADiestramiento
DE AVIACION CIVIL



MEXICO, D. F.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
CENTRO INTERNACIONAL DE ADIESTRAMIENTO
DE AVIACION CIVIL
MEXICO, D. F.

CIVISMO, PRINCIPIOS DE DERECHO
Y DE
REGLAMENTACION AEREA

LIC. FERNANDO SILVA.

I N D I C E :

	PAGINA
CAPITULO N° 1. GENERALIDADES SOBRE CIVISMO	1
CAPITULO N° 2. EL DERECHO.	8
CAPITULO N° 3. LA NORMA.	16
CAPITULO N° 4. EL ESTADO	22
CAPITULO N° 5. EL TERRITORIO	39
CAPITULO N° 6. LA CONSTITUCION	44
CAPITULO N° 7. DERECHO PUBLICO Y PRIVADO	63
CAPITULO N° 8. EL DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO. . .	67
CAPITULO N° 9. DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO	84
CAPITULO N° 10. DERECHO AEREO Y ESPACIAL.	96
CAPITULO N° 11. LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL	112
CAPITULO N° 12. LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.	123

P R E A M B U L O

El objetivo de que en el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, se imparta al futuro personal técnico aeronáutico las nociones de Civismo y principios de Derecho, es básicamente para que este personal, tenga conciencia de su actuación y responsabilidad hacia sus semejantes, pues se trata de un grupo de personas especializadas en materia de aviación, que contribuye por medio del funcionamiento eficaz y seguro de las vías de comunicación, al desarrollo integral de la sociedad estatal.

Es un hecho conocido que dentro de la sociedad, hay diversas especialidades y profesiones, cada una de ellas con diferente grado de responsabilidad; corresponde al personal técnico aeronáutico una de las mayores responsabilidades, pues de la eficacia de su trabajo, dependerán un gran número de vidas humanas, como son las de las personas que usan como medio de comunicación la vía aérea, que plenas de confianza en la preparación que este personal ha adquirido, les depositan su vida, su integridad física y su patrimonio.

Toca al personal técnico aeronáutico, responder a la confianza conferida, mediante una preparación concienzuda, que sólo se logra aceptando las normas rígidas que no sólo van a regular su conducta en la sociedad, sino también en su vida privada.

Para formar parte de este personal, hay que tener una especial vocación, para ir tomando conciencia del respeto a la vida e integridad física de las personas. Es por ello que el CIAAC, ha considerado la necesidad de que el personal técnico aeronáutico, reciba nociones de Civismo y principios de Derecho, que están enfocados básicamente, al respeto a la vida humana y al cumplimiento de las normas jurídicas, que regulan su conducta dentro de la sociedad.

LIC. FERNANDO SILVA JIMENEZ.

CAPITULO 1

GENERALIDADES SOBRE CIVISMO

- I .- Integración de la nacionalidad mexicana
 - a) Factor familiar
 - b) Factor educativo
 - c) Factor étnico
 - d) Factor lingüístico
 - e) Factor histórico
- II.- El individuo como un ser social
 - a) Sus derechos
 - b) Sus obligaciones
- III.- La ubicación del piloto aviador en la sociedad
- IV.- Las personas en el Derecho mexicano
 - a) Físicas
 - b) Jurídicas
- V.- Atributos de las personas
 - a) El nombre
 - b) El domicilio
 - c) El estado
 - d) La nacionalidad
- VI.- La capacidad Jurídica
 - a) La capacidad de goce
 - b) La capacidad de ejercicio

La Integración de la Nacionalidad Mexicana.

La organización de la familia tiene una importancia decisiva en la integración de la nacionalidad. La familia es la institución del Estado que, cuando se encuentra organizada de acuerdo con principios jurídicos y morales convenientes, constituye su más firme base.

Así tenemos el matrimonio civil como fundamento de la familia.

El matrimonio puede conceptuarse como la unión voluntaria entre un hombre y una mujer, para el cumplimiento de todos los fines de la vida.

Existe un interés social en la permanencia del vínculo matrimonial, debiendo procurarse que no se rompa sino por causas verdaderamente graves y fundadas.

La legislación civil mexicana ha dado a la mujer la participación que moralmente le corresponde en el hogar, poniendo término a la situación subalterna que ocupaba, según el derecho anterior, en relación con el marido. En este sentido la legislación es ejemplar.

El Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, Art. 167, dispone que el marido y la mujer tienen en el hogar derechos y consideraciones iguales, y que, por lo tanto, corresponde a ambos el arreglo de todo lo relativo a la educación y establecimiento de los hijos y a la administración de los bienes que a éstos pertenezcan. También prevé para el caso de inconformidad que le corresponde al Estado, por medio del juez de lo civil, la misión de avenirlos, y si ello no fuere posible, la facultad de resolver, lo que más fuere conveniente a los intereses de los hijos.

La dirección y cuidado del hogar queda a cargo de la mujer, y esto es una consecuencia de la equiparación de la capacidad jurídica del hombre y de la mujer, en virtud de la cual ésta no se encuentra sometida por razón de su sexo o restricción legal alguna en la adquisición y ejercicio de sus derechos.

En nuestra legislación las facultades como los deberes de los padres se hallan establecidos en beneficio de los hijos y no propiamente en el de los padres.

La facultad primordial de los padres consiste en el ejercicio de la patria potestad, de la cual se derivan, en realidad, las facultades y deberes que la legislación les atribuye.

Por esto es necesario legalizar las uniones libres y con ello obtener la consolidación de la familia mexicana.

La unión libre o amasiato impide a la mujer exigir sus mínimos derechos; priva a los hijos de la menor protección.

En un gran porcentaje de estos casos la mujer es abandonada tan pronto va a ser madre, los hijos crecen en el desamparo y todo esto engendra un cultivo para la prostitución, la delincuencia juvenil, la perversión y corrupción.

La necesidad de que la educación cuando menos la más elemental, llegue al pueblo de México. -- Esta necesidad la procura satisfacer el Estado con una acción constante, muestra de ello es que se han multiplicado las escuelas en todo el territorio nacional.

La alfabetización se considera como un medio más para la integración de la nacionalidad. El Estado en labor conjunta con la iniciativa privada han logrado que el número de analfabetos haya descendido, y que cada individuo alfabetizado tenga razón de cuales son los derechos que le asisten.

Los elementos educativos como son la prensa, la radio, el cinematógrafo, la televisión, etc., son formadores y orientadores de la nacionalidad, son elementos no sólo para la educación de la clase escolar, sino también para el fomento de la cultura de las grandes masas sociales.

Los problemas que en nuestro país se relacionan -- con el factor étnico, deben abordarse en forma decidida y -- completa, la existencia de diversos grupos étnicos en el -- país, crea serias dificultades para la integración nacional.

La labor que el Estado está realizando a este respecto, es la de adaptar a los grupos étnicos existentes a -- las formas modernas de vida, por medio de las vías de comunicación, la acción cultural, la sanitaria, encaminadas a -- lograr que en un futuro cercano, sea posible la participación de estos grupos en la vida cultural y política del -- país.

El factor lingüístico o castellanización del indígena. La existencia en el país de diversos grupos lingüísticos, crea la necesidad de procurar a la población que no -- conoce el idioma oficial.

Este factor está vinculado con la alfabetización -- que se lleva a cabo en todo el país. La castellanización -- del indígena a que se refiere este programa constituye una tutela de sus intereses, puesto que la limitación que la -- ignorancia del castellano supone para su vida, le priva de un sinfín de oportunidades susceptibles de proporcionar un mayor bienestar.

El factor histórico robustece a la nacionalidad al través del conocimiento del mismo. La circunstancia de que la población mexicana no tenga un origen común, sino varios, crearon en el pasado graves problemas, sin embargo en la -- actualidad gran parte de esos problemas han sido resueltos, debido a la política certera, al respecto, y de la comunidad de intereses y fines de todos los mexicanos.

Méjico como un gran crisol, ha fundido en una comunidad cada día más completa, a hombres de los más diversos orígenes raciales y territoriales.

La independencia de nuestro país fue el producto -- de una voluntad de creación, de una nueva personalidad, de -- un deseo de autonomía, que contribuyó a estrechar los lazos

entre todos los mexicanos, conscientes que desde ese momento contaban con algo valioso y propio.

La historia nos muestra el nacimiento y desarrollo de nuestra nación, los sacrificios que nuestros antepasados tuvieron que hacer para otorgarnos una patria libre. Estos sacrificios tienen que ser pagados con nuestro respeto, gratitud e imitación de quienes los realizaron.

El individuo como ser social.

El individuo es el ser social dotado de razón y por tal motivo tiende a vivir en comunidad, buscando una mejor satisfacción de sus necesidades, mediante la convivencia con sus semejantes. Es en la sociedad en donde el individuo siguiendo la teoría del Contrato Social, va a ejercitar sus derechos y a la vez se verá obligado a cumplir con un conjunto de normas que la sociedad le impone.

Sus derechos serán tutelados desde el momento en que es concebido, y así, tiene el derecho a la vida; tendrá derecho a la libertad corporal; a la educación; a tener el trabajo que le acomoda, siendo lícito; a la justa retribución por su trabajo; libertad de pensamiento; de culto; tendrá derecho a asociarse; a que se le respete en su integridad corporal (1).

En sus obligaciones el individuo como ser social, respetará y cumplirá las normas que para la convivencia armónica le imponga la sociedad. Por ello, el individuo deberá respetar la vida, propiedades, posesiones de sus semejantes, a las instituciones que el Estado como órgano encargado de regular y vigilar las relaciones sociales posea, contribuir para los gastos públicos y como obligación suprema, defender, inclusive a costa de su propia vida, la integridad nacional.

La ubicación del piloto aviador en la sociedad.

Observamos que dentro de la sociedad existen un sinnúmero de actividades que va desde la más humilde, como

(1) Declaración de los derechos humanos ONU.

la del campesino, albañil, pintor, etc., hasta las profesiones que requieren de una preparación intelectual superior. - En el Médico, el paciente deposita su salud, su integridad física y la vida. En el Abogado se deposita la libertad, el patrimonio y a veces hasta la vida, estas son responsabilidades que el individuo adquiere con motivo de la profesión que realiza.

El Piloto Aviador, se coloca en igual forma, pero con un tanto cuanto más de responsabilidad, porque en el momento de que una aeronave inicia el vuelo, se encuentra en inminente peligro la vida del piloto y la de los pasajeros, que según sea el caso varían en número, y que plenos de confianza en la preparación, responsabilidad y sentido de profesionalismo del piloto, lo acompañan en vuelo.

Es esta la profesión que requiere la más formal de las disciplinas, pues llevan bajo su responsabilidad la vida e integridad de los pasajeros. El sentido del profesionalismo del piloto, sólo se logra si desde el inicio de su preparación, acepta y acata fielmente, las rígidas normas sobre su régimen de vida, conducta y disciplina, necesarias para vencer los latentes peligros que desde su primer vuelo se le presentan, y así vaya tomando conciencia del significado del respeto a la vida humana.

Las Personas en el Derecho Mexicano (1)

Las personas en el Derecho Mexicano, se clasifican en físicas y morales o jurídicas.

La persona física se conceptúa como un ente biológico con derechos y obligaciones. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 30 otorga el atributo de la nacionalidad mexicana, a los que nazcan en el territorio mexicano, los que nazcan en el extranjero de padres mexicanos, de padre mexicano o de madre mexicana y los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas.

Las personas morales se pueden conceptuar como toda unidad orgánica resultante de una colectividad organizada de

personas o de un conjunto de bienes y a los que, para la -- consecución de un fin social durable y permanente es reconocida por el Estado una capacidad de derechos patrimoniales.

Atributos de las personas.

Los atributos de las personas físicas o seres humanos son los siguientes: a) El nombre, b) domicilio, c) estado civil, d) nacionalidad, e) capacidad y f) patrimonio. El nombre constituye un medio de identificación absolutamente necesario para entrar en relaciones con los demás sujetos. El domicilio como el lugar en donde podrá dar cumplimiento a las obligaciones contraídas. Estado Civil para determinar el parentesco dentro del matrimonio, en el divorcio o en el concubinato. La nacionalidad, para determinar los derechos que posea y obligaciones dentro del territorio.

La capacidad Jurídica.

La capacidad como atributo de la persona. Todo sujeto de derecho, por serlo, debe tener capacidad jurídica, esta puede ser total o parcial. Es la capacidad de goce el atributo imprescindible de las personas y la capacidad de ejercicio una consecuencia de la capacidad de goce.

La capacidad de goce, la tienen todas las personas, desde el momento en que es concebido, hasta su muerte, no importa su estado físico o mental. Así una persona concebida, desde ese momento ya es protegida por la ley y para efectos legales es capaz de heredar.

La capacidad de ejercicio, sólo se posee si el sujeto ha cumplido con determinados requisitos o condiciones y puede llevar a cabo el ejercicio de sus derechos. Ejemplo: Un menor de 18 años, no posee capacidad de ejercicio para votar en las elecciones; A quien se priva de sus derechos -- por reclusión en prisión, no tendrá entre otros derechos -- para ejercer la tutela.

CAPITULO 2

EL DERECHO

- I.- Significado de la palabra Derecho
- II.- El Derecho como producto cultural y como norma de conducta.
- III.- Concepto de Derecho
 - a) Derecho objetivo
 - b) Derecho subjetivo
 - c) Derecho positivo
 - d) Derecho vigente
 - e) Derecho material
- IV.- Clasificación del Derecho
 - a) Derecho Público
 - b) Derecho Privado
- V.- Las Fuentes del Derecho
 - a) Las formales: La legislación, la doctrina, la costumbre, la jurisprudencia y los principios generales del derecho
 - b) Las históricas

Significado de la palabra Derecho.

Derecho, del latín "directus" recto, que no está doblado ni encorvado; línea derecha. Perpendicular, vertical.

Derecho, del latín "directum". Conjunto de normas y disposiciones que determinan las relaciones sociales desde el punto de vista de las personas y de la propiedad.

Algunos juristas exponen que el Derecho es un arte y no una ciencia: el arte de distinguir lo justo de lo injusto, lo bueno de lo malo. En la misma dirección lo justo y lo bueno.

También se ha dicho que Derecho significa el conjunto de preceptos que rigen la conducta del hombre en relación con sus semejantes y a merced al cual es posible, a la vez que justo y útil, asegurar su cumplimiento mediante la coacción exterior. En sentido similar se afirma que es la noción que se inscribe en reglas, en las que lo caratterístico es que su observación puede ser impuesta al hombre por vía de coacción exterior o física. En idéntica línea se ha dicho que el Derecho es el conjunto de preceptos o reglas de conducta a la observancia de las cuales está permitido sujetar al hombre por una coacción exterior o física. Con parecida orientación a las anteriores Derecho es el conjunto de reglas a las cuales está sometida, bajo la sanción del poder social, la libertad del hombre en conflicto con la libertad de otro.

Así encontramos que la palabra Derecho, partiendo de lo que va en línea recta, equivalente a lo justo y a lo bueno, tiende a significar relaciones humanas, que serán reguladas por normas o reglas de conducta, que todos los individuos tienen que observar, bajo la sanción que de no hacerlo se empleará la coacción exterior para hacer que las cumpla.

Históricamente no se han propuesto más que dos elementos, para funcionar como principios explicativos de la experiencia jurídica. La bilateralidad o carácter imperativo de la norma de derecho, y la coercibilidad o enlace por la norma a una sanción, o consecuencia jurídica, a la realización de un supuesto o antecedente de derecho.

Al hablar de la bilateralidad estaremos hablando de normas jurídicas que a la vez imponen deberes y otorgan facultades, los preceptos históricos considerados como convencionalismos sociales o trato social tienen una base distinguible, consistente en que estos no traen como consecuencia un castigo para quienes los cumplen o no los cumplen. En las normas de Derecho se confiere a una persona, para deducir una prestación contra otra, por lo que su conducta es jurídicamente potestativa en este sentido, ya que sin incurrir en ilicitud, puede ejercitarse una acción o abstenerse de hacerlo. Cuando por una u otra circunstancia el Derecho le impone la obligación de proponer su demanda, entonces sólo por un incorrecto giro del lenguaje, se afirma que tiene tanto el derecho como el deber de observar una determinada conducta.

La coercibilidad o enlace por la norma de una -- sanción, a la realización de un cierto supuesto, entendiendo por sanción únicamente aquella consecuencia normativa, que puede interpretarse como una reacción del Estado respecto del realizador del supuesto de Derecho. Esta clase de reacción, en el supuesto de violación a las normas de trato social, no cae bajo el concepto de la reacción del Estado para hacerla cumplir. Así pues, en este sentido el Derecho es el orden supremo, o sea que es soberano, concepтуándolo como "el orden coactivo y soberano de la conducta" o más concisamente y sin redundancia, como el orden -- coactivo de la conducta.

El Derecho como producto cultural y como norma -- de conducta.

Desde las relaciones humanas primarias, el hombre ha tendido a que sus semejantes respeten lo que considera como suyo, poco a poco, fue cobrando conciencia de ello, y buscando las soluciones más justas; fue meditando para que, lo que consideraba justo quedara plasmado como una idea general y de observancia para todos. Fue buscando mediante la comprensión de las relaciones con sus semejantes, las formas de establecer normas que en su fase primaria tuvieron plena validez, como lo fue la Ley del Talión, y que al devenir fueron superadas por otras formas más justas, que fue encontrando por virtud del trato sucesivo con sus semejantes, llegando a elaborar procedimientos complejos para la aplicación del Derecho.

Como mencionábamos anteriormente los ideales -- para soluciones justas quedaron plasmados como normas, -- que todos los individuos tienen la obligación de cumplir, y así, el Derecho viene a contener una serie de normas -- que van a regular la conducta de los individuos; serán -- mediante la norma que la conducta del sujeto quede regularda a lo que debe de hacer y a lo que no debe de hacer.

Concepto de Derecho. (1)

El Derecho puede definirse como un conjunto de normas bilaterales, externas, generalmente heteronomas y coercibles, que tienen por objeto regular la conducta humana en su interferencia intersubjetiva.

La bilateralidad significa que al mismo tiempo que impone un deber a uno o varios sujetos, concede facultades a otro u otros. Por lo tanto, el carácter de bilateral de las normas crea una correlatividad entre los deberes y facultades. Frente a un sujeto obligado, estará -- otro facultado.

La exterioridad del sistema normativo, se determina tomando en cuenta únicamente la adecuación externa de la conducta con el deber estatuido en la norma prescindiendo de la intención o convicción del obligado.

La heteronomía significa que las normas son -- creadas por una instancia, o por un sujeto distinto del destinatario de la norma y que además ésta le es impuesta aún en contra de su propia voluntad.

La coercibilidad, es la posibilidad de imponer una sanción para el caso de que el supuesto jurídico se -- realice.

Derecho objetivo: Es el conjunto de normas o -- reglas, que además de imponer deberes, conceden facultades. En este sentido se hablará de un derecho material, - Vgr. Pedro es estudiante de Derecho; el Derecho romano es formalista; las ramas del derecho público, en este sentido se emplea el concepto derecho objetivo.

(1) Introducción al Estudio del Derecho.-Eduardo García M.- Purrúa.

Derecho subjetivo: Es la norma que permite o -- prohíbe. El derecho subjetivo, es una función del objetivo, para ejercitarse los derechos subjetivos, es necesario que exista un derecho objetivo, que nos permita o que nos prohíba. El Derecho objetivo y subjetivo, se implican recíprocamente; no hay derecho objetivo que no conceda facultades, ni derechos subjetivos, que no dependan de una norma.

Derecho positivo, es el conjunto de normas que están siendo aplicables en un lugar y tiempo, normas que se cumplen o se violan.

Derecho vigente, conjunto de normas que se tienen plena validez, pero que se pueden estar aplicando o -- no.

Los anteriores conceptos están vinculados, ya que todo derecho positivo está vigente, pero puede darse el caso contrario, que no todo derecho vigente, sea positivo.

Derecho natural, este derecho son conceptos necesarios e inmutables, derechos que requieren ser regulados con absoluta justicia en cualquier situación concreta, sin que con ello implique la negación de los principios supremos, universales y eternos, que valen por sí mismos, y deben servir de inspiración a la formulación de las normas a éstos aplicables.

Derecho Público y Derecho Privado.

La división de las normas jurídicas en las dos grandes ramas del derecho privado y del derecho público es obra de los juristas romanos. La doctrina clásica se halla sintetizada en la conocida sentencia del jurisconsulto Ulpiano: "Publicum jus est quod ad statum romanae spectat; privatum quod ad singularum utilitation". Derecho público es el que atañe a la conservación de la cosa romana; privado, el que concierne a la utilidad de los -- particulares. Este precepto gira en torno del interés que garantiza o que protege. Las normas del público corresponden al interés colectivo y las normas del privado, al -- interés de los particulares.

Otros juristas establecen la distinción del derecho público y del privado, partiendo de la naturaleza de las relaciones. Así, la relación es de derecho privado, si los sujetos de la misma, encuéntranse colocados por la norma en un plano de igualdad, y ninguno de ellos interviene como entidad soberana. Es de derecho público si se establece la relación entre particulares y el Estado (cuando hay subordinación del primero al segundo) o si los sujetos de la misma son dos órganos del poder público o de Estados soberanos.

Relaciones jurídicas de coordinación:

Derecho	Estado - - - Particular.
Privado	Particular - - Estado.

Derecho	Estado - - - Estado
Público	

Relaciones jurídicas de subordinación:

Derecho	Particular - - Estado.
Público	

Las fuentes del Derecho.

Se ha definido a las fuentes del derecho como los diversos procesos a través de los cuales se elaboran las normas jurídicas. Estos procesos pueden comprenderse por las manifestaciones reales que dan origen a la norma jurídica, por virtud de distintos factores sociales, económicos, políticos, religiosos, etc.

Por fuentes formales entendemos los procesos de creación de normas jurídicas.

La legislación.- En los países de derecho escrito, la legislación es la más rica e importante de las fuentes formales. Podríamos conceptuarla como el proceso en el que uno o varios órganos del Estado formulan y promulgan determinadas reglas jurídicas de observancia general, a las que se da el nombre específico de leyes. Al hablar de ley, esta es el producto de la legislación, su proceso se divide en etapas, a saber: Iniciativa, discusión, aprobación, sanción, publicación e iniciación de la vigencia.

La Doctrina.- Se da el nombre de doctrina a los estudios de carácter científico que los juristas realizan acerca del derecho, ya sea con el propósito puramente teórico de sistematización de sus proceptos, ya con la finalidad de interpretar sus normas y señalar las reglas de aplicación.

La doctrina por ser una actividad de los particulares sus conclusiones carecen de fuerza obligatoria, - sin embargo se transforma en fuente formal del derecho, - por virtud de una disposición legislativa que otorgue tal carácter.

La costumbre, es un uso importante en una colectividad y considerado por esta como jurídicamente obligatorio. Este concepto posee dos características: a) Está - integrado por un conjunto de reglas sociales derivadas de un uso más o menos largo; y b) Tales reglas transforman en derecho positivo cuando los individuos que las practican les reconocen obligatoriedad, cual si se tratase de - una ley.

En el Derecho Mexicano opera sólo cuando la ley le otorga tal carácter. Art. 996 y 997 del Código Civil - para el Distrito y Territorios Federales.

La jurisprudencia.- La palabra jurisprudencia - posee dos significados o acepciones distintas. En una de_ ellas equivale a ciencia del derecho o teoría del orden - jurídico positivo. En la otra, sirve para designar el -- conjunto de principios y doctrinas contenidas en las decisiones de los tribunales.

En nuestro derecho la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia, funcionando en pleno, obliga a - la propia Corte y a todos los tribunales inferiores, cuan_ do la establezca sobre la interpretación de la Constitu_ ción y leyes federales o tratados celebrados con potencias extranjeras.

Ahora bien, las ejecutorias de la Suprema Corte de Justicia funcionando en pleno constituyen jurisprudencia, siempre que lo resuelto en ellas se encuentre en cin_ co ejecutorias no interrumpidas por otra en contrario y - que hayan sido aprobadas por lo menos por cinco Ministros.

Los principios generales del derecho, son principios que deben ser encontrados dentro de los preceptos concretos integrantes del orden jurídico; que son los principios de justicia, de ética social, la equidad, en los cuales se ha inspirado el legislador al formular las leyes.

La Suprema Corte considera a los principios generales del derecho los consagrados por el orden jurídico positivo, que son verdades jurídicas notorias, indiscutibles y generales, elaboradas por la ciencia del derecho, que permiten al Juez dar la solución que habría dado el legislador, siempre que no sea incompatible con el orden jurídico, y cuando proporcionan la solución justa al caso concreto (equidad).

Las Fuentes históricas.- El término fuentes históricas, apíscase a los documentos (inscripciones, papiros, libros, etc.) que encierran el texto de una ley o conjunto de leyes. En este poster sentido se dice, por ejemplo que las Instituciones, el Digento, el Código y las Novelas, son fuentes del derecho romano.

CAPITULO 3

LA NORMA

- I.- Concepto de Norma
- II.- Diferentes clases de normas:
 - a) Técnico-naturales
 - b) Jurídicas
 - c) Sociales
 - d) Religiosas
- III.- Clasificación de las normas jurídicas
 - a) Según el espacio
 - b) Según el tiempo
 - c) Según las personas
- IV.- La imperatividad de las normas jurídicas
- V.- La coercibilidad como nota lógica del concepto de Derecho.
 - a) Diferencia entre coercibilidad y sanción
 - b) Diferencia entre sanción y coacción
 - c) Clasificación de las sanciones.

Las normas naturales pueden ser verdaderas o falsas, que dependen de que registren fielmente cierta uniformidad de fenómenos, o bien que nos hagan una observación exacta de los mismos.

Las normas naturales no postulan ningún valor, - su finalidad es explicativa, ninguna norma natural busca la relación de un cierto valor, sino que se concreta a decírnos lo que ocurre en la naturaleza.

Las normas jurídicas.- Estas normas son las reguladoras de la conducta humana, al enunciar reglas de conducta, es decir formas de comportamiento, y su incumplimiento trae como consecuencia una sanción aplicada por el Estado.

Las normas jurídicas regulan relaciones contingentes, dado que el supuesto de toda norma es la libertad, son principios que pueden ser violados; tienen como finalidad provocar en el individuo cierta forma de conducta, -- postulando diversos valores.

Normas sociales.- También se les denomina convencionalismos sociales, y a manera de introducción diremos - que los atributos comunes a las reglas del trato, son lo social y lo exterior, pues carecería de sentido hablar de deberes sociales para un hombre aislado. Robinson en su isla puede olvidar perfectamente las reglas de etiqueta y la moda. Asimismo, cuando un individuo cierra las puertas de su recámara y permanece solo en ella, los convencionalismos sociales quedan fuera.

La distinción entre normas jurídicas y convencionalismos sociales, debe de hacerse atendiendo al carácter de bilateral de las normas y el carácter unilateral de los convencionalismos. Esto significa que los convencionalismos obligan, mas no facultan. Es deber de cortesía ceder el asiento a una dama que viaja de pie en un ómnibus, pero tal deber no constituye una deuda. La sanción para la no observancia de una norma social es indeterminada porque no pueden preverse en todo caso, y su intensidad como su forma de aplicación, dependen de circunstancias esencialmente subjetivas.

Normas religiosas.— Estas normas son esencialmente unilaterales, y consiste en que frente al sujeto a quien obligan, no hay otra persona autorizada para exigirle el cumplimiento de sus deberes. Así el pordiosero puede pedirnos una limosna, implorarla "por el amor a Dios", mas no exigírnola. La máxima que ordena socorrer al menesteroso no da a éste derechos contra nadie. Se habla también de la autonomía de la voluntad para el cumplimiento de estas normas, ya que la conducta moralmente valiosa debe representar el cumplimiento de una máxima que el sujeto se ha dado a sí mismo. El autor de la regla es el mismo sujeto que — debe cumplirla, así la autonomía quiere decir autolegislación, reconocimiento espontáneo de un imperativo creado — por la conciencia.

Clasificación de las normas jurídicas.

El ámbito de validez de las normas de derecho — debe ser considerado desde cuatro puntos de vista: El espacial, el temporal, el personal y el material.

Según el espacio. Aquí las normas pueden ser generales o locales. Pertenecen al primer grupo las vigentes para todo el territorio del Estado; al segundo, las que — sólo tienen aplicación para una parte del mismo. El Código Federal de Procedimientos Civiles, por ejemplo, está integrado por normas generales; el Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, en cambio, tiene carácter de — local, como su nombre lo indica.

En nuestro sistema de derecho hay tres categorías leyes, a saber: federales, locales y municipales. Las federales se aplican en toda la República; las locales, en diversas partes integrantes de la Federación; las municipales en la circunscripción territorial del municipio libre.

Según el tiempo. Las normas jurídicas pueden ser de vigencia determinada o indeterminada. Las primeras serán aquellas cuyo ámbito temporal de validez formal, se — encuentre establecido de antemano; las segundas serán aquellas cuyo lapso de vigencia no se ha fijado desde el principio. Puede darse el caso de que una ley indique, desde el momento de su publicación, la duración de su obligatoriedad.

Según las personas. Desde este punto de vista, divídense las normas de derecho en genéricas e individualizadas. Llámase genéricas las que obligan o facultan a todos los comprendidos dentro de la clase designada por el concepto-sujeto de la disposición normativa; reciben el nombre de individualizadas las que obligan o facultan a uno o varios miembros de la misma clase, indivisiblemente determinados. Un ejemplo para estas normas, será la sentencia que condena a Juan Pérez a 20 años de prisión por la comisión de un homicidio, en una norma individualizada sólo se aplica al acusado.

Para una mejor comprensión de las normas, tratemos ahora el punto de vista de su ámbito material. Como ya vimos el derecho se clasifica en dos grandes ramas: -- derecho público y derecho privado; las normas de derecho público divídense en constitucionales, penales, administrativas, procesales; las segundas en civiles y mercantiles.

La imperatividad de la norma jurídica.

La norma jurídica desde el momento en que tiene vigencia, posee una imperatividad para su cumplimiento, ya que o damos cumplimiento con ella, o nos hacemos acreedores a una sanción, ya que los preceptos no sancionados por el orden social, no son derecho. La sanción se considera como el medio mas adecuado para lograr la efectividad del derecho.

Así la norma jurídica posee imperio para hacerla efectiva, aún en contra de nuestra voluntad.

La coercibilidad como nota lógica del concepto de derecho.

La coercibilidad es una posibilidad de derecho, no de hecho, esto es la licitud de reprimir la antijuridicidad. El derecho tolera y en ocasiones incluso prescribe el empleo de la fuerza, como medio para conseguir la observancia de los preceptos. Cuando estos no son espontáneamente acatados, exige de determinadas autoridades que obtengan coercitivamente el cumplimiento. La posibilidad de recurrir a la violencia, con el fin de lograr la imposición de un deber jurídico, se halla, por tanto normativamente reconocida.

Concluyendo, por coercibilidad entendemos la -- posibilidad de que la norma sea cumplida en forma no espontánea, incluso en contra de nuestra voluntad.

La diferencia entre coercibilidad y sanción, -- radica en que como se dice anteriormente, coercibilidad -- es la posibilidad de exigir el cumplimiento de la norma, y la sanción, es la consecuencia jurídica que el incumplimiento de un deber produce en relación con el obligado.

La diferencia entre sanción y coacción.- La sanción no debe ser confundida con los actos de coacción; -- aquella es una consecuencia normativa de carácter secundario; los actos de coacción constituyen su aplicación o -- realización efectiva. Coacción es por tanto, la aplicación forzada de la sanción. Cuando un juez dicta sentencia, -- condenando a una persona a que pague lo que debe, aplica una sanción; pero si el obligado o sentenciado no cumple voluntariamente con el fallo, el demandante tiene derecho a que la sanción se imponga por la fuerza, secuestrando bienes y rematándolos, esto es una forma de coacción o -- actos de coacción.

Clasificación de las sanciones.

Hay tantas especies de sanciones como disciplinas jurídicas: Civiles, penales, administrativas, internacionales, etc.

Consideraremos que las sanciones deben ser clasificadas atendiendo a la finalidad que persiguen y a la relación entre la conducta ordenada por la norma infringida.

Podemos clasificarlas en: Corporales, económicas y preventivas. A la vez la subdividimos.

Las corporales: Prisión, relegación, reclusión, confinamiento, prohibición de ir a determinado lugar.

Las económicas: Las pecunarias (multas), pérdida de los instrumentos del delito, confiscación o destrucción de las cosas peligrosas o nocivas.

Las preventivas: Amonestación, apercibimiento, caución de no ofender, suspensión de derechos y vigilancia de policía.

CAPITULO 4

EL ESTADO.

I.- El Estado y el Derecho:

- a) Noción de Estado.
- b) Relación entre Estado y Derecho.

II.- Naturaleza del Estado.

- a) Modos de conocer al Estado.
- b) El Estado como unidad colectiva o de asociación.

III.- Elementos del Estado.

- a) El elemento humano.
- b) La población.
- c) El territorio.
- d) El fin del Estado.
- e) El bien público temporal.
- f) La autoridad.

IV.- La Organización del Estado.

- a) La clasificación de los órganos del Estado.
- b) Características.
- c) Relaciones entre los órganos del Estado.

V.- La Soberanía.

- a) Caracteres de la soberanía.
- b) Limitaciones de la soberanía.
- c) Sumisión de la soberanía del Estado al Derecho.
- d) Sumisión del Estado al Derecho por la idea de autolimitación.

VI.- La justificación del Estado.

- a) Teorías Jurídicas.
- b) Doctrinas de Justificación del Estado.

EL ESTADO

El Estado y el Derecho

Noción de Estado.- Al iniciar el estudio del tema el Estado y Derecho, vamos a presuponer que sabemos en qué consiste el otro objeto de la relación de este capítulo de estudio; el Derecho (sabemos que en términos generales, la norma jurídica es una norma social externa, que se impone - por el Estado).

No es posible hablar del Derecho sin hacer referencia al Estado. Al hablar de Estado nos referiremos a sus finalidades, consistentes en crear, definir y sancionar el orden jurídico.

Al conceptuar al Estado, adoptamos el concepto -- jurídico de Jellinek como "la corporación formada por un -- pueblo, dotada de un poder de mando originario y asentado - en un determinado territorio".

El Estado es sujeto de derechos y deberes, es una persona jurídica, y en este sentido es también una corporación ordenada jurídicamente. El sustracto de esta corporación la forman los hombres que constituyen una unidad de -- asociación, unidad que persigue los mismos fines y perdura como unidad por efecto del poder que se forma dentro de la misma. Esta personalidad jurídica del Estado no es una ficción, es un hecho que consiste en que el ordenamiento jurídico le atribuye derechos y deberes, que crean a su vez en el hombre la personalidad jurídica y en las entidades colectivas la personalidad moral.

Concepto del Estado.- Para conceptuar al Estado - podemos enunciarlo de la siguiente forma: "El Estado es una sociedad humana, asentada de manera permanente en el territorio que le corresponde, sujeta a un poder soberano que -- crea, define y aplica un orden que estructura la sociedad - estatal para obtener el bien público temporal de sus componentes".

El análisis de cada una de las partes de que se compone este concepto, nos proporciona el convencimiento de la existencia en la realidad estatal de los siguientes elementos:

- a) La presencia de una sociedad humana como género - próximo por definir y la existencia, en esa sociedad, de las diferencias específicas que anotamos a continuación.
- b) Un territorio que sirve de asiento permanente de la sociedad.
- c) El poder que se caracteriza por ser supremo, esto es, soberano dentro de la misma sociedad.
- d) Un orden jurídico que es creado, definido y aplicado por el poder estatal y que estructura a la sociedad que está en su base.
- e) Una teleología peculiar, que consiste en la reunión de esfuerzo común para obtener el bien público temporal.

Relación entre el Estado y el Derecho.

Con estas dos nociones (Estado y Derecho) podemos entrar al estudio de la relación entre Estado y Derecho. -- Hay varias teorías que tratan sobre el problema, pero nos ocuparemos de la más viable.

Se dice que el Derecho aparece como una especie - de precipitado normativo de los hechos sociales, (realidad social) cuyo sentido intencional se refiere a lo jurídico.

La realidad estatal y el orden jurídico no son -- idénticos, se implican mutuamente, de un modo esencial y -- necesario, Lo que quiere decir que no puede pensarse en el Estado sin el Derecho.

En consecuencia, el Estado es un ente complejo -- que presenta diversos aspectos; entre esos aspectos se encuentra un conjunto de hombres produciendo, creando y definiendo el orden jurídico, por lo que, Estado y Derecho se encuentran en relación de todo a parte. El Derecho es una de las partes substanciales del Estado, porque no se concibe a éste sin el Derecho, ni al Derecho como una realidad positiva separándola del Estado.

Concluyendo: "Estado con Derecho, equivale al -- Estado de Derecho moderno".

Naturaleza del Estado.

Para comprender la naturaleza del Estado, nos preguntamos ¿Qué es el Estado?. Existen una categoría de seres que se originan cuando el hombre desarrolla una actividad o la dirige a un fin; así nacen los seres culturales, que son definidos por el Dr. Osvaldo Robles como "objetos producidos por el hombre, encarnaciones de las actividades del espíritu". Pero no toda actividad humana que se dirige a un fin adquiere forma concreta en una obra sensible. Se ha clasificado por la filosofía tradicional a la actividad humana realizada para obtener un fin, en "agibile" y en "factibile".

Los actos humanos que no se concretan en una obra sensible, aún cuando persigan una finalidad constituyen el agibile, tales como: Los actos justos, los morales, los -- creadores de sistemas científicos, etc.

En cambio, el otro grupo de actos humanos, que constituyen el factibile, dejan plasmada en una obra sensible, la señal de su verificación, dan vida a un ser nuevo, que constituye un objeto cultural, por ejemplo: Una pintura, una escuela, una sociedad, etc.

El agibile y el factibile, constituyen los seres culturales, dan vida a esta nueva categoría del ser, "el -- mundo del agibile y el mundo del factibile" constituyen el mundo de la cultura; son el punto de la creación humana. En esta categoría del ser podemos catalogar al Estado.

El Estado no es un ser sensible, ni psíquico, ni ideal, sino un ente de cultura. Al igual que el Derecho y las organizaciones sociales, el Estado es el punto de un -- hacer humano incesantemente renovado, de una actividad del hombre ordenada a un fin consciente y libre.

Modos de conocer al Estado.

El Estado es una realidad que existe en forma objetiva, es un conjunto de relaciones que se desenvuelven en el tiempo y en el espacio, las relaciones humanas llevan -- impresas las marcas correspondientes a la naturaleza animalica que las inspira, y en esta se distinguen las relaciones de las sociedades animales, pues estas son guiadas exclusivamente por instintos biológicos. Por esta circunstancia, -- de que las relaciones humanas forman la realidad del Estado, se concibe a éste desde el punto de vista de las mentes que dan contenido humano al hecho social; de esta manera se considera al Estado desde un punto de vista subjetivo. Este -- punto de vista no se opone al punto de vista objetivo, sino que lo complementa. No sólo determina al Estado como un -- conjunto de acciones y relaciones humanas, sino que toma en cuenta que en ella existen un contenido psíquico, el contenido humano de esas relaciones y de esos hechos.

El Estado como unidad colectiva o de asociación.

En la antigüedad se afirmó que el Estado representaba una unidad permanente de hombres asociados "unidad colectiva". A esta corriente de pensamiento correspondían los vocablos "socetas y res pública". Pero estas teorías no -- penetraban en la realidad social de su estructura, se conformaban con esas expresiones formales de realidad.

En la Edad Media surgió la teoría de la corporación, tanto esta como la moderna del Derecho natural, hablan de una idea de corporación a la que asignaban un carácter jurídico. Esta corriente considera al Estado como un -- ente y rechaza que sea una ficción.

Unificando estos criterios, teorías o corrientes, nos encontramos que el Estado es un ente complejo, unificado con una teleología definida, como mencionábamos que se encuentra en un territorio, que hay un poder de mando que impone incondicionalmente su voluntad sobre otras voluntades. En consecuencia, el Estado es una sociedad humana, asentada en un territorio y sujeta a un poder soberano que crea, define y aplica un orden jurídico que estructura a la misma sociedad para obtener el bien público temporal.

Elementos del Estado.

Tócanos examinar los elementos del Estado.

Elemento humano.- En la base del Estado, formando su sustrato encontramos un grupo de hombres, de seres racionales, libres y dotados de vida, que tienen fines específicos. No podemos negar la personalidad humana, porque el Estado al servicio de una masa de seres, se elevaría a una categoría conceptual; haremos del Estado un instrumento al servicio de la "humanidad", del "pueblo", o erigimos al Estado mismo en fin supremo de su actividad; concepciones políticas de esta especie las hubo antiguamente y dieron origen al nazismo alemán.

Los hombres no son iguales en cuanto a individuos por tener distintas características; pero en sentido amplio, afirmamos que su valor respecto del Estado es el mismo. El ser humano tiene el mismo valor dentro del Estado. La agrupación estatal, vale para todos los hombres sin distinción.

La población: Toca examinar el elemento humano, que los pensadores le llaman "población"; el elemento humano se encuentra en la base de la sociedad política y a la vez la constituye con sus relaciones. Pero ¿Qué cantidad, qué número de personas se necesitan para formar un Estado?.

Es lógico que haga falta cierto número de hombres para formar una sociedad política; sin embargo no es posible señalar cifra o número, máximo o mínimo. Así vemos gigantescas asociaciones humanas como los EEUU, Rusia, China,

etc., o pequeñas como San Marino. Basta con afirmar que el número de ellos sea suficiente para que surjan las instituciones políticas.

La población que se encuentra en la base del Estado, está unida por distintos vínculos; forma unidades en atención a diversos lazos de solidaridad humana, como son el parentesco, los religiosos, los económicos, los lingüísticos, etc. El parentesco es el que hace nacer los núcleos primordiales de la sociedad, como lo es la familia.

El territorio. Este elemento físico del Estado es el espacio en que viven los hombres al agruparse políticamente para formar el Estado, y solo puede considerarse como territorio del Estado al referirlo a este mismo, pues aisladamente considerado, solo es una parte de la superficie terrestre.

Los hombres llamados a componer el Estado, deben estar permanentemente establecidos en su suelo, suelo que se llama patria; que se deriva de dos vocablos latinos "terra patrum" (tierra de los padres).

La formación estatal misma supone un territorio, sin la existencia del territorio no podría haber Estado, no queremos decir que el territorio forma parte de la esencia del Estado. Simplemente afirmamos que es un elemento necesario para su vida. Este hecho se expresa diciendo que el Estado es una corporación territorial. La extensión territorial del Estado no tiene una trascendencia decisiva, lo importante es que existe el territorio, su mayor o menor extensión, el número de sus recursos, no tienen repercusión en la existencia del Estado, porque éste es una agrupación política y no una expresión geográfica o económica.

El territorio comprende además de la superficie terrestre, la atmósfera, el mar territorial, comprendiendo en el mismo la plataforma continental.

El fin del Estado.

El Estado es una estructura social que alberga dentro de si, otras agrupaciones sociales de grados inferiores

res, como son la familia, las sociedades civiles y mercantiles, las Universidades, los Sindicatos, etc., no colocándose sobre de ellas como una superestructura, sino complementándolas, sin destruirlas ni absorberlas. Esta función del Estado es de respeto y de complemento, no de distinción no de remplazo.

En el Estado participan también los habitantes de la misma manera activa que los gobernantes, pues el Estado surge de la actividad de los seres humanos que se encuentran en su base.

El Estado como ente de cultura, tiene por objeto la obtención de un fin, ya sabemos que todo producto de cultura tiene una finalidad, aquello para lo cual es creada -- por el hombre. Siendo el Estado una Institución humana, tiene, naturalmente un fin.

Así pues, el fin específico que persigue el Estado en virtud de su actividad, es el bien público temporal -- de los hombres que forman su población.

El bien público temporal.

El bien público es el que concierne a todos los individuos y a todos los grupos. El bien público no sólo -- comprende a las generaciones presentes, sino incluso a las venideras.

El individuo tiene que luchar en forma directa -- para alcanzar su fin, siendo auxiliado para esa obtención -- por el Estado, la actividad de éste será ayudar a los individuos o grupos en busca del bien particular. La ayuda debe ser poniendo a su disposición el mayor número de medios culturales, sociales inclusive económicos para el logro del -- fin propuesto.

En conclusión; el bien público que debe realizar el Estado, consiste en establecer el conjunto de condiciones económicas, sociales, culturales, morales y políticas, necesarias para que el individuo pueda alcanzar su pleno -- desarrollo material y espiritual, como persona humana, como

miembro de la familia, de la agrupación profesional, del -- municipio, del Estado y de la comunidad internacional.

La Autoridad.

La Autoridad o Poder Público. Como observamos, el bien público temporal se logra por medio de la actividad -- reunida de todos los individuos y todos los grupos que inte gran el Estado, actividad que debe ser coordinada por el -- Estado y no ser desviada, sin embargo en esta sociedad el - Estado no podría existir ni alcanzar sus fines, sin la exis tencia en el mismo de un poder, es decir, de la Autoridad. La misión coordinadora del Estado implica que este pueda -- imponer obligatoriamente sus decisiones; para ello necesita tener poder.

La Autoridad tiene que definir las actividades -- positivas o negativas susceptibles de llegar al fin propio del Estado. Pero una orden que no pueda imponerse es una -- orden dada al vacío, carece de efectividad. Por ello debe -- de formular mandatos exigiendo que se realicen o no actividades en tal o cual sentido, para la conservación del Estado y el logro de sus fines. Un segundo aspecto o tarea de la Autoridad, es organizar los servicios destinados a ayudar o suplir la actividad de los particulares en vista de la obtención del bien público temporal.

Así pues la primera tarea del Estado es el "Gobierno" y la segunda, la "Administración".

El Gobierno es la dirección general de las actividades de los ciudadanos en vista del bien público en todos sus aspectos.

La Administración, es la función organizada de -- los servicios públicos de dirección, ayuda, suplencia de -- las actividades de los particulares.

Estas dos tareas se implican mutuamente. El Gobierno no es imposible sin la Administración y ésta requiere un -- Gobierno que asuma la dirección de los servicios públicos.

Vamos a precisar la distinción entre Gobierno y Administración, diciendo que la Administración se enfoca hacia la protección de intereses, hacia las cosas. El Gobierno en cambio, se dirige en forma directa hacia las personas.

Organización del Estado.

El Estado constituye una organización social, está dotado en su realidad de un conjunto de instituciones y de estructuras jurídico-políticas. El Estado como persona moral o jurídica tiene voluntad, pero esta voluntad es de naturaleza peculiar, correspondiente a su particular realidad, esa voluntad se constituye por la que corresponde a la persona física encargada de realizar las actividades estatales ejercitando la soberanía, esto es, los gobernantes. Los actos de éstos en el ejercicio de la soberanía, no son actos que se consideren individuales, sino actos del Estado.

De lo anterior decimos que la actividad del Estado se manifiesta por medio de la actuación de sus gobernantes, que actúan formando parte de las estructuras del Estado, que se llaman órganos. Pero estos órganos no todos son de la misma categoría, tienen diversas funciones y categorías.

La Clasificación de los órganos del Estado. Los dos grandes grupos de órganos del Estado son los inmediatos y los mediados.

Los órganos inmediatos precisan la existencia del Estado, matizando a las organizaciones sociales que los posean. Un órgano inmediato puede estar formado por un solo individuo, cuando reuna en si mismo el poder del Estado.

En nuestro sistema corresponde a los titulares -- del Poder Ejecutivo y Legislativo. La calidad de órganos inmediatos, queda fijada por el orden jurídico estructural del Estado, que fija las condiciones de elección o de sucesión en el poder, constituyendo la institución misma y dando vida, precisamente a esos órganos del Estado.

Por lo que se refiere a los órganos mediatos del Estado, estos no descansan en base constitucional, sino en una comisión individual, son responsables y están subordinados a un órgano inmediato de una manera directa o indirecta. El Poder Ejecutivo puede libremente crear el número de órganos mediatos que le ayuden en su actividad, también se da en caso que debido a la estructura del Estado, ya están fijados los lineamientos en el orden jurídico y así se especifican los órganos mediatos que auxilien a los inmediatos. En este sentido los órganos mediatos significan un nuevo aspecto de la soberanía, un nuevo reparto del poder. Un ejemplo de esta situación, será un órgano mediato creado por el orden jurídico: Un Municipio; el Municipio es un órgano mediato puesto que auxilia al Poder Ejecutivo, pero no queda al arbitrio del Ejecutivo crearlo, sino que ya está establecido en el orden jurídico.

Características.— Los órganos inmediatos presentan una característica fundamental, y es que no están sometidos al poder de mando de otro órgano en el ejercicio pleno de las funciones que le son propias. Es decir, que en este sentido de no encontrarse subordinados al poder de mando de otro órgano dentro del Estado, son completamente independientes.

Relaciones entre los órganos del Estado.— Los órganos inmediatos característica del Estado moderno, son el Ejecutivo, el Legislativo y el Judicial. Cuando hacíamos mención a la soberanía decíamos que se encuentra repartida en su ejercicio para que ningún órgano del Estado, se coloque en situación de dominar a los demás. Con la soberanía repartida, conservarse la independencia, no teórica, sino real, de los órganos del Estado, se asegura el mejor ejercicio del poder, el mejor desarrollo de la soberanía, no destruyéndose la unidad del Estado.

La Soberanía.

La Soberanía en el pensamiento griego era el bastarse a si mismo sin depender de los demás. En la Edad Media se conceptuó como la fuerza, merced cuya posesión se asegura la unidad del Estado y se mantiene su existencia —

como un cuerpo político independiente. La soberanía tiene - un número bastante considerable de corrientes ideológicas, - nosotros tomaremos las mas viables y actuales.

Empezaremos con el estudio del concepto de soberanía cuyo sentido etimológico corresponde a un enunciado de poder; como primer término o nota de soberanía debemos apuntar que precisamente se trata de un poder, pero el poder aparte de darse en el Estado, se da también en grupos sociales, por lo que hay que distinguir que se trata de un poder soberano, y soberanía equivalente o sinónimo de "supremo", así podemos decir que el poder del Estado, es un poder supremo; poder supremo equivale a ser el poder de mayor alcance, el poder que está por encima de los poderes sociales. - En este sentido podemos hablar de "soberanía", como el poder supremo del Estado. Ahora bien, la soberanía es una cualidad del Estado como tal y considerado como una sociedad política, cualidad que existe en interés y en provecho de éste, no de los gobernantes, ni del pueblo como clase. El Estado para realizar su fin, para obtener el bien público necesita tener dentro de sí, como atributo esencial, un poder al cual no pueda enfrentarse ningún otro; un poder que sea decisivo, que sea precisamente soberano.

Caracteres de la soberanía.

Para hablar de un Estado soberano, necesariamente debe de haber un poder que no esté subordinado a ningún otro. No se niega que dentro de un Estado Federal existan otros poderes, pero siempre debe de haber un poder de categoría superior. Existe jerarquía, y en lo alto de esta jerarquía, en la cúspide del poder se encuentra la soberanía.

Para que el Estado logre su fin supremo, reclama un poder supremo, en esta forma la idea del bien público contiene en potencia la idea de soberanía. El organismo que tiene a su cargo obtener la paz y la tranquilidad, la creación y el cumplimiento de las leyes, tiene que poseer un poder, un mando que le permita imponer de manera obligatoria sus decisiones.

Limitación de la soberanía. Habiendo examinado -- este carácter de la soberanía, veremos las limitaciones de la misma por el Derecho y por el bien público temporal.

El Estado es soberano dentro del campo mismo de la esfera en que debe desarrollar su actividad. Fuera de esa esfera, la soberanía no existe. Un ejemplo es el aspecto espiritual, el Estado no puede influir en el pensamiento de los individuos, porque no es terreno del Estado.

No es sencillo encontrar los linderos precisos de la actuación válida de la soberanía estatal. Para fijarlos hay que procurar desentrañar en donde comienzan y en donde terminan, tanto el aspecto espiritual y lo temporal, lo privado y lo público; delimitación que debe ser en forma precisa.

Sumisión de la soberanía del Estado al Derecho. - En cuanto a la actuación de la soberanía dentro de su propia esfera, importa también precisar su situación respecto del orden jurídico.

El Estado en sus relaciones con otros Estados se encuentra sujeto a normas, a las normas del Derecho Internacional, y en sus relaciones con los individuos que forman su población, también se encuentra sometido a un orden, que es establecido por las normas jurídicas, es decir que en su aspecto interno la soberanía también se encuentra sometida al Derecho.

Si se pretendiera que la soberanía estuviera por sobre del Derecho, sería equivalente al despotismo, a arbitrariedad. La soberanía significa la existencia de un poder supremo que implica el Derecho, no de no someterse a ninguna regla, sino de dictar y aplicar las conducentes a la obtención del bien público.

Sumisión del Estado al Derecho por la idea de autolimitación. Afirman los partidarios de esta doctrina que la soberanía tiene un carácter absoluto, pero que el

Estado, sin estar obligado a ello, acepta limitar él mismo su poder soberano, dictando reglas a las que quedará sometido. No consideramos satisfactoria esta teoría, porque, como hemos visto, que la soberanía no es un derecho del Estado, sino un atributo de su esencia, y si fuera absoluta en el sentido que quiere esta teoría, no tendría sentido que la volviera relativa, por un acto de su propia voluntad, renunciando a su soberanía o limitándola en provecho de sus ciudadanos, el Estado negaría uno de sus atributos esenciales, lo que equivaldría a negarse a si mismo. La sumisión del Estado al Derecho, viene no de su decisión voluntaria de acatarlo, sino que se deriva de la realidad misma, de la naturaleza propia del Estado.

Nos habremos preguntado ¿Quién controla al controlador?. Por ello en cierto sentido, tiene que admitirse que existe determinada autolimitación del Estado, puesto que siempre un órgano del Estado es el que tiene a su cargo controlar la actuación de los demás. Es decir en el Estado mismo existe este control, por medio de una de las partes integrantes, que es la que está organizada para limitar su actividad; pero debemos tomar en cuenta que esa limitación no es algo que derive de la libre voluntad del Estado o de los gobernantes, sino que es una realidad inherente a su propia estructura, o su naturaleza.

El Estado lleva dentro de sí, en sí mismo, instituciones, como lo es el órgano de control. La autolimitación se encuentra en el ser mismo del Estado, en la peculiaridad de su existencia y no en su acción voluntaria.

La Justificación del Estado.

El problema de la justificación del Estado, consiste en desentrañar precisamente el ¿porqué debe existir el Estado con su poder coactivo? ¿porqué el individuo debe someter su voluntad a la de otro?.

Si contestamos estas respuestas en sentido afirmativo, habremos encontrado la razón de ser del Estado; en una palabra, su justificación.

El marquismo y otras doctrinas extremistas, niegan la necesidad de la existencia del Estado, y nuestro propósito será probar que la existencia del Estado, es una institución necesaria, porque responde a exigencias propias de la naturaleza misma.

Teorías jurídicas.—Analizaremos las dos más importantes.

La teoría contractual, que trata de fundar la existencia del Estado, de encontrar la justificación jurídica, en una figura del Derecho de las obligaciones; en el contrato.

El contrato es una figura jurídica que consiste, en uno de sus aspectos, en que del acuerdo de dos o mas voluntades surjan derechos y obligaciones. Varios hombres se ponen de acuerdo sobre un objeto determinado y sus voluntades reunidas dan nacimiento a una situación jurídica. Sus partidarios, tratan de establecer que la existencia del Estado se justifica, porque los hombres se han puesto de acuerdo entre sí para formarlo. Consideran que las voluntades de los hombres también se reunieron para dar origen al Estado, y en esta figura jurídica, en el contrato, radica la justificación de su existencia.

La Teoría Patriarcal. Esta teoría al hablar del origen histórico del Estado, lo atribuyen a la familia. Fundan su afirmación en recuerdos históricos como son en Grecia, Roma, Israel, etc., encuentran en textos, que la organización pública se daba entre grupos familiares primitivos, evolucionó y dió origen a la actual organización pública. — La autoridad padre de familia pasó a jefe del grupo político de manera refleja, como si este fuera un elemento superior de una gran familia.

Esta teoría basada en creencias, instituciones, en textos, sirvió de base para que Filmer, con su doctrina absolutismo, apoyara la lucha del Rey Carlos I de Inglaterra con el Parlamento inglés, afirmando el origen de la autoridad del monarca sobre el parlamento, basándose en que

él era el sucesor de Adán, primer jefe del grupo primitivo que, al agrandarse dió origen al Estado.

Esta teoría no busca la justificación, sino tan sólo trata de encontrar el origen de una de sus manifestaciones; el absolutismo.

Doctrinas de la justificación del Estado. Analizaremos la de Juan Jacobo Rosseau. En su contrato social, no trata de encontrar el origen del Estado, sino su fundación filosófica. Dice "El hombre ha nacido libre, y no obstante, está encadenado, se cree señor de los demás seres, - sin dejar de ser tan solo esclavo como ellos. ¿Cómo se ha realizado este cambio?. Lo ignoro. ¿Qué puede legitimarlo?. Creo poder resolver esta cuestión.

Según él era preciso encontrar una forma de agrupación que permitiera conservar al hombre en sus derechos naturales sin limitación, y Rousseau cree encontrar esa especial organización en su teoría del contrato social, que ha de resolver el problema hallando una forma de asociación -- que defienda y proteja con toda su fuerza común, a la persona y bienes de cada asociado, y por lo cual cada uno uniendose a todos, no obedezca sino a sí mismo, y quede en esta forma tan libre como antes. Rousseau precisa la cláusula del contrato en la forma siguiente: "Esta cláusula bien entendida se reduce a una sola, a saber; la enajenación total de cada asociado, con todos sus derechos, a toda la comunidad, porque primeramente, dándose cada cual todo entero, la condición es igual en todos y, por tanto, ninguno tiene interés en hacerla onerosa a los demás. De esta manera el Estado se convierte en una salvaguarda de las libertades individuales".

Nosotros optaremos por un particular punto de vista para buscar el apoyo de la justificación del Estado, y ya vimos que debe buscarse una necesidad natural, acorde -- con las exigencias de la persona humana y que se sirve de él para buscar su perfeccionamiento; el hombre aislado no -- puede obtener su perfección; necesita de sus semejantes --

para satisfacer sus necesidades infividuales, es decir que le hace falta la vida de relación. Estas relaciones se llevan en forma armoniosa, si se encuentran reguladas por un orden jurídico que señale los lineamientos de las acciones de los sujetos de esas relaciones, señalando las esferas -- precisas de sus derechos y deberes. Ese orden jurídico entraña como requisito esencial, su imposición, y a su vez, -- la existencia de un poder que las efectúe; así aparecen -- justificados todos los elementos del Estado. Así pues, el problema de la justificación del Estado coincide en esencia con el problema de la justificación de la existencia de un orden jurídico.

CAPITULO 5

EL TERRITORIO

I.- El Territorio.

- a) Artículo 27 Constitucional.
- b) Artículo 42 Constitucional.

II.- Elementos Integrantes del Territorio Nacional.

- a) Continental.
- b) Aéreo.
- c) Marítimo.
- d) Insular.
- e) Plataforma continental.

CAPITULO 5

El Territorio.

El Estado no puede existir ni actuar sin un territorio, ya que tiene en relación con el mismo un verdadero derecho. El Territorio es una cosa, por lo tanto, el territorio forma un objeto material. Se trata entonces de un derecho sobre una cosa.

El derecho del Estado sobre el territorio es un derecho de dominio, que se manifiesta en la facultad de -- expropiación por causa de utilidad pública. Sin embargo, no obstante que es un derecho real, no se confunde con el derecho de propiedad.

Artículo 27 de la Constitución Política de los -- Estados Unidos Mexicanos.- "La propiedad de las tierras y - aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originalmente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ella a los particulares, constituyendo la propiedad privada".

Este derecho de dominio que tiene el Estado, se manifiesta en el párrafo II "Las expropiaciones solo podrán hacerse por causa de utilidad pública y mediante expropiación". El dominio se extiende hasta la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional, las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional.

Artículo 42 Constitucional.- El territorio nacional comprende:

- I.- El de las partes integrantes de la Federación;
- II.- El de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos de los mares adyacentes;
- III.- El de las islas de Guadalupe y las Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico;

IV.- La plataforma continental y los zócalos sub-marinos de las islas, cayos y arrecifes;

V.- Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional, y las marítimas interiores; y

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

Es creencia general que el territorio del Estado se forma exclusivamente por la corteza terrestre, es decir, por una extensión geográfica entre fronteras. Sin embargo, la necesidad de progresar mediante el uso y aprovechamiento de los recursos naturales y el desenvolvimiento del Derecho Internacional, han sido factores que han conducido a considerar que el territorio no solo es la superficie, sino también las entrañas de la tierra, el mar circundante, la plataforma continental y la atmósfera que se encuentra sobre él; sobre los que también ejerce su soberanía.

Elementos integrantes del Territorio Nacional.

Continental.- De acuerdo con el artículo 43 Constitucional, México es un Estado Federal e integrado por Estados, que en virtud de un pacto (Constitución Federal) -- forman una unidad jurídico-política, que se compone de 29 Estados libres y soberanos, 1 Distrito Federal y 2 Territorios; todos ellos integran el elemento continental.

Aéreo.- Como mencionábamos al expresar el citado artículo 42 Constitucional, es el espacio situado sobre el territorio nacional con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional. Sobre este problema diremos que las normas relativas al espacio aéreo son nuevas, porque solo a partir de la primera guerra mundial existió la necesidad de regular esa zona, pues se sostenía que el espacio aéreo era libre. La guerra puso de manifiesto su soberanía territorial sobre esa porción, para fines de control y defensa de los Estados. Después de la Primera Guerra Mundial, nadie dudaba si el Estado podría ejercer su soberanía.

El Convenio de Chicago de 1944, en su artículo -- 10. establece que los Estados reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo sobre su territorio. Pero hasta la fecha no se ha precisado cuál es el límite sobre el cual se ejerce la soberanía, se ha suscitado que es hasta donde las aeronaves son navegables.

División de la atmósfera terrestre:

- a) Tropósfera.- Hasta 11 Km. Temp. máxima -55° -- (navegable).
- b) Estratósfera.- Hasta 110 Km. Temp. sobre -75° -- (no navegable).
- c) Ionósfera.- Hasta 800 Km. Temp. sobre 1,500°.
- d) Exósfera.- de 800 Km. hasta la fuerza de atracción terrestre (Cuete y satélites de 950 Kms. -- a 2500 Kms.

Marítimo.- En términos generales el mar territorial, es una dependencia necesaria de un territorio terrestre, es una prolongación del territorio. El fundamento de la soberanía reside en la seguridad que el Estado exige. -- Faja de mar en donde también goce en forma exclusiva de los productos del mar, del suelo y subsuelo marino, y en la que ejerza la protección y el control de su comercio. El artículo 18 de la Ley General de Bienes Nacionales, en su fracción II, establece como bienes de uso común: "El mar territorial hasta una distancia de 12 millas náuticas (22.224 Mts.) de acuerdo con lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella emanen y el Derecho Internacional. Salvo lo dispuesto en el párrafo siguiente, la anchura del mar territorial se medirá a partir de la línea de baja mar a lo largo de las costas y de las islas que formen parte del territorio nacional".

Insular.- Ya nos referimos anteriormente a las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes, la Constitución Política hace especial mención a las islas de Guadalupe y Revillagigedo, por encontrarse más

allá de las 12 millas náuticas, al hablar de zócalo submarino y plataforma continental, se refiere a aquella parte de tierra cubierta por las aguas del mar, que se halla alrededor de las islas o de los continentes, respectivamente.

Plataforma Continental.- También llamada zócalo submarino. Esta especie de corniza o meseta que rebordea los continentes por debajo del mar, se sabe que varía su profundidad entre los 200 metros, antes de desplomarse abruptamente en un talud que baja a los grandes abismos oceánicos, y se comprobó que contiene las mejores condiciones biológicas para la vida vegetal, peces y mariscos, además de lo pródigo en riqueza mineral.

En la conferencia sobre el Derecho del Mar, Ginebra 1958, se define que el término "plataforma continental" se usa como referencia al suelo y el subsuelo de las áreas submarinas adyacentes a las costas, pero fuera del mar territorial, hasta una profundidad de 200 Metros, o más allá de ese límite, donde la profundidad de las aguas superyacentes, admitan la explotación de los recursos naturales de esas áreas y "al suelo y al subsuelo de áreas submarinas similares adyacentes a las costas de las islas."

Se admite en la Convención que: "El Estado ribereño ejerce sobre la plataforma continental derechos soberanos para el propósito de explorar y explotar sus recursos naturales.

CAPITULO 6

LA CONSTITUCION.

I.- La Constitución.

a) Doctrina de Hans Kelsen de norma suprema.

II.- La Constitución de 1917.

a) Caracteres fundamentales.

III.- Los derechos del hombre y las garantías individuales.

IV.- La forma del Gobierno Mexicano.

a) La República.

b) La Democracia.

c) El Régimen representativo.

V.- El Sistema Federal.

a) Elementos Característicos del sistema federal.

VI.- Distribución de Competencia entre la Federación y los Estados.

a) Art. 115 Constitucional.

b) Art. 124 Constitucional.

c) Representación de los Estados en el gobierno federal.

d) Obligaciones y prohibiciones impuestas a los Estados por la Constitución federal. Art. 117 y 121 Constitucionales.

VII.- La división del Poder Público en México.

VIII.- El Poder Ejecutivo.

a) El ejecutivo unipersonal.

b) Facultades del Presidente de la República.

c) Facultad ejecutiva de las leyes federales.

d) Facultad reglamentaria.

e) El Presidente como Jefe supremo de las fuerzas armadas y Jefe supremo del Estado mexicano en las relaciones internacionales.

IX.- El Poder Legislativo Federal.

a) El Congreso de la Unión.

b) Integración de la Cámara de Diputados y la Cámara de Senadores.

c) La Comisión Permanente.

III.- El Poder Judicial.

a) Integración.

b) La Suprema Corte.

c) El Control Constitucional.

La Constitución.

Doctrina de Hans Kelsen de la norma suprema.

Cuando nuestra Constitución dice en el párrafo 1 del artículo 39 que: "la soberanía nacional reside esencial y originalmente en el pueblo", se asienta una verdad, que el glosador completa diciendo que esa soberanía se ejerce mediante el Congreso Constituyente, que dió origen a la Constitución. El concepto de Constitución como el correlativo de soberanía, puede ser configurado desde diversos puntos de vista, nosotros trataremos de descubrir que es una Constitución del tipo de la nuestra, más que conceptuarla.

Distingamos ante todo la Constitución en sentido material y en sentido formal. La Constitución en sentido material, según Hans Kelsen, está constituida por los preceptos que regulan la creación de normas jurídicas generales y, especialmente, la creación de leyes; comprendiendo las normas que regulan la competencia de los órganos ejecutivos y judiciales supremos.

El Contenido mínimo y esencial de toda Constitución, es crear y organizar a los poderes públicos supremos, dotándolos de competencia.

La Constitución en sentido formal, dice Kelsen, es cierto documento solemne, con un conjunto de normas jurídicas, que solo pueden ser modificadas mediante la observancia de prescripciones especiales, cuyo objeto es dificultar la modificación de tales normas; es por ello que se tiene la idea de que la Constitución es la norma fundamental, y que se halla por encima de la legislación ordinaria y solo puede ser modificada por un procedimiento complicado y largo, que el que debe seguirse para la elaboración de normas secundarias. Aquí la teoría del orden jerárquico de los preceptos del Derecho.

El sistema Kelsiano tiene su base en la norma suprema. Considera que los preceptos integrantes del orden positivo encuentran su fundamento de validez en una escala jerarquizada, que parte de los preceptos inferiores para ascender a los superiores, terminando con la Constitución. Sistema mejor conocido como la pirámide jurídica.

La Constitución de 1917.

Carácteres fundamentales.- Nuestra Constitución - está integrada por una parte dogmática, o relativa a los -- derechos fundamentales del hombre, mejor conocidos como garantías individuales. La otra parte es la orgánica, que tiene por objeto organizar el poder público.

Además de la parte dogmática y orgánica pertenecen a la Constitución en sentido material, los preceptos -- relativos a la superestructura constitucional, la cual cubre por igual a los derechos de los individuos, que a los poderes del Estado. Arts. 39, 40, 41, 133, 135 y 136, que aluden a la soberanía popular, a la forma de gobierno, a la supremacía Constitucional y a su inviolabilidad.

La Constitución de 1917, con los conceptos básicos como son la forma de gobierno, soberanía popular, división de poderes y derechos individuales, olvidándose de los límites del Derecho Constitucional Clásico, vigente entonces en el mundo, hasta 1919, recogió en sus preceptos los ideales revolucionarios del pueblo mexicano, les dió forma y creó instituciones que funcionan en la vida actual del -- país.

Los Diputados Constituyentes de 1917, fueron hombres que sentían como propia la angustiosa vida de un pueblo que había luchado para lograr un existir más digno, más justo para todos. Conocían por haberlos vivido, problemas nacionales e interpretaron su voluntad otorgando a la Nación, la Ley Suprema que establecía, al margen de la Doctrina Constitucional clásica, los derechos de los trabajadores y las bases de la reforma agraria. La Constitución de 1917, fue la primera en el mundo en declarar y proteger lo que -- después se han llamado garantías sociales; el derecho que tienen todos los hombres para llevar una existencia más -- digna. Mientras que las garantías individuales exigen al -- Estado una actitud de respeto para las libertades humanas, formando un campo en donde el Estado no debe penetrar, las garantías sociales por lo contrario, imponen a los gobernantes la obligación de asegurar el bienestar de todas las clases integrantes de la comunidad.

Los derechos del hombre y las garantías individuales.

Primeramente nos encontramos que los derechos fundamentales del hombre son: La vida, la libertad, la educación básica, el trabajo, la justa retribución al trabajo, - la libertad de ideas y pensamiento, la libertad de comunicación de ideas, la asociación y fundación, el viajar y la -- propiedad.

Las garantías individuales, algunos pensadores -- dicen que este tema podría denominarse de los derechos del hombre; garantía hace pensar en el sentido protector por -- parte del Estado y que, lógicamente, antes de que exista -- la protección debe hacerse referencia a la existencia de -- los derechos que son objeto precisamente de la garantía. En nuestro sistema jurídico debe entenderse por garantías individuales, tanto los derechos mismos de la persona humana, - como la protección que el Estado, a través de las leyes, a_ través de los actos de sus autoridades, concede a esos derechos fundamentales del hombre.

Analizaremos las garantías que la Constitución -- política establece en sus artículos 14 y 16.

Artículo 14. "A ninguna ley se dará efecto retroactivo en perjuicio de persona alguna.- Nadie puede ser -- privado de la vida, de la libertad o de sus propiedades, -- posesiones o derechos, sino mediante juicio seguido ante -- los tribunales previamente establecidos, en el que se cumplan las formalidades esenciales del procedimiento y conforme a las leyes expedidas con anterioridad al hecho.- En los juicios del orden criminal queda prohibido imponer, por -- simple analogía y aún por mayoría de razón, pena alguna que no esté decretada por una ley exactamente aplicable al delito de que se trata".

Este precepto no solo reconoce el derecho, sino - que es también base y garantía para hacerlos efectivos por medio del Juicio de Amparo.

Establece la garantía de no retroactividad de las leyes, la garantía de legalidad en el procedimiento, garan-

tía de audiencia; que no puede ser privado de la vida, libertad, propiedades, etc., sino mediante juicio; garantía de la exacta aplicación de las normas jurídicas.

Artículo 16. "Nadie puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles o posesiones, sino en virtud de mandamiento escrito de la autoridad competente. No podrá librarse ninguna orden de aprehensión o detención, a no ser por la autoridad judicial, sin que proceda denuncia, acusación de un hecho determinado que la ley castigue con pena corporal, etc.

En este precepto se encuentra también la garantía de legalidad, de la exacta aplicación de la ley, se establecen principios básicos como son la fundamentación y motivación, para que proceda la autoridad contra el particular.

La forma de gobierno.

La República.- Según el artículo 40 Constitucional, nuestra forma de gobierno es de una república, democrática y federal. El término república, proviene desde los romanos, con su etimología de "cosa pública". Un gobierno republicano, es el que la jefatura del Estado no es vitalicia, sino de renovación periódica, para lo cual se consulta la voluntad popular, en este sistema se da la posibilidad de seleccionar al más apto, para el cargo supremo y que tal selección sea por voluntad popular.

La Democracia.- El artículo 39 Constitucional, dice que todo poder dimana del pueblo y se instituye para el beneficio de éste; esta es la característica fundamental de la existencia de la democracia, cuando el poder la usufructúa la mayoría de la colectividad, resulta la forma más pura de la democracia. Esto es, que debe de haber una participación de todos las voluntades para la formación de la voluntad del Estado.

La democracia es, pues, el gobierno de todos para el beneficio de todos, pero si todos deben recibir por igual los efectos beneficiosos del Estado, no es posible también que todos participen en las funciones del gobierno.

El Régimen Representativo.— De lo anterior, decimos que el pueblo designa a sus representantes que han de gobernarlo; la participación por igual en la designación de sus representantes, y no el gobierno directo del pueblo, es la característica de la democracia, cuando el artículo 40 Constitucional establece como forma de gobierno el régimen representativo.

En el régimen representativo, la elección puede hacerse directa e inmediatamente, y opera cuando el pueblo elige a los miembros del Congreso y al Presidente de la República.

El Sistema Federal.

Elementos característicos del sistema federal.— Nuestra Constitución se colocó en el supuesto de que la federación mexicana, nació de un pacto entre Estados preexistentes, que delegaban ciertas facultades en el poder central y se reservaban las restantes; por eso el artículo 124 dice "Las facultades que no estén expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados".

Las características son:

- I.- Un territorio propio, constituido como una unidad por la suma de los territorios de los Estados miembros.
- II.- Una población que dentro del Estado miembro forma la población del mismo. Esa población de los Estados miembros, tomada en conjunto, forman la población del Estado Federal.
- III.- Una sola soberanía. El poder supremo es el Estado Federal. Los Estados miembros participan en el poder, pero solo dentro de sus ámbitos y espacios y en las materias y calidades que la Constitución les atribuya.

IV.- La personalidad del Estado es única. En el plano internacional no representan papel -- alguno los Estados miembros. El Poder Legis lativo Federal ordinario se compone de dos Cámaras; una de Diputados y otra de Senadores; siendo estos últimos los representantes de los Estados miembros. Los diputados se eligen por cierto número de habitantes.

Distribución de competencias entre la Federación y los Estados.

Artículo 115 Constitucional.- En este precepto -- queda establecida la forma de gobierno que adoptarán los -- Estados miembros de la Federación, al expresar: "Los Estados adoptarán para su régimen interior, la forma de gobierno repúblico, representativo y popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política el Municipio Libre, conforme a las siguientes bases: 1.-Cada Municipio será administrado por un Ayuntamiento de elección popular directa y no habrá ninguna autoridad intermediaria entre éste y el Gobierno de los Estados.

La República Mexicana está constituida por Estados libres y soberanos (Art. 40. Es voluntad del pueblo mexicano constituirse en una República representativa, democática, federal, compuesta por Estados libres y soberanos en todo lo que concierne a su régimen interior; pero unidos en una federación establecida según los principios de esta ley fundamental), y estos por Municipios libres y autónomos.

Artículo 124 Constitucional.- Este precepto es la clave del sistema federal, pues da origen a la creación de dos esferas de poderes públicos; federales y locales, y la distribución de facultades entre uno y otro al establecer: "Las facultades que no estén expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados".

Los poderes federales solo pueden realizar las -- funciones que expresamente les otorga la Constitución, los estatales, todo lo que no esté expresamente reservado a la

Federación, siempre que la Constitución local establezca -- las facultades respectivas a su favor.

La invasión de las competencias estatales por el gobierno federal o viceversa, es inconstitucional, pues viola la soberanía de los Estados o de la Federación.

Representación de los Estados en el Gobierno Federal y participación de los mismos en la formación de la voluntad federal.

La participación puede ser indirecta o directa; - la primera se canaliza a través de la Cámara de Senadores, en donde las entidades federativas están representadas como tales y participan en la función legislativa al lado de la Cámara de Diputados o de Representantes, que representan a la población en general.

Entiéndese por participación directa, la forma -- que tienen los Estados miembros para revisar la Constitución, labor que prevé el artículo 135 Constitucional, en el queda la participación de los Estados en las reformas constitucionales, al requerir su aprobación por la mayoría de las legislaturas (Cámara de Senadores), y la aprobación de dos terceras partes de los representantes presentes del Congreso de la Unión.

Obligaciones y prohibiciones impuestas a los Estados por la Constitución Federal, artículos 117 y 121 Constitucionales.

El artículo 117, impone prohibiciones a los Estados. Estas son absolutas que en ningún caso pueden ser dispensadas, o relativas, de cuya observancia puede excusar a los Estados el Congreso de la Unión.

Art. 117.- Los Estados no pueden, en ningún caso:

I.- Celebrar alianza, tratado, o coalición con otro Estado ni con las Potencias extranjeras;

II.- Acuñar moneda, emitir papel moneda, estampillas ni papel sellado;

- III.-Gravar el tránsito de personas o cosas que -
atraviesen su territorio;
- IV.- Prohibir ni gravar, directa o indirectamente,
la entrada a su territorio, ni a la salida -
de él, a ninguna mercancía nacional o extran-
jera;
- V.- Gravar la circulación, ni el consumo de efec-
tos nacionales o extranjeros, con impuestos_
o derechos, etc.;
- VI.- Expedir ni mantener en vigor leyes o disposi-
ciones fiscales que importen diferencias de_
impuestos o requisitos por razón de la proce-
dencia de mercancías nacionales o extranje-
ras, etc.:
- VII.-Emitir títulos de la deuda pública pagaderos
en moneda extranjera o fuera del territorio_
nacional; contratar directa o indirectamente
préstamos con Gobiernos de otras naciones, -
etc.;
- VIII-Gravar la producción, el acopio o la venta -
del tabaco en rama, en forma distinta o con_
cuotas mayores de las que el Congreso de la_
Unión autorice.

Artículo 121.- Esta norma fija las bases de la --
competencia jurisdiccional de autoridades de un Estado con_
respecto a los demás. El principio de soberanía en las enti-
dades federativas produce un doble efecto, por una parte --
que las leyes de un Estado solo rijan dentro de sus propios
límites y, otra que tengan validez en todo su territorio.

Señalaremos ahora las obligaciones que la Constitu-
ción impone a las entidades federativas:

Art. 121.- En cada Estado de la Federación se da-
rá entera fé y crédito a los actos públicos, registros y --
procedimientos judiciales de todos los otros. El Congreso -

de la Unión por medio de leyes generales, prescribirá la -- manera de aprobar dichos actos, registros y procedimientos, y el efecto de ellos, sujetándose a las bases siguientes:

- I.- Las leyes de un Estado solo tendrán efecto -- en su propio territorio y, etc...
- II.- Los bienes muebles e inmuebles se regirán -- por la ley del lugar de ubicación.
- III.- Las sentencias pronunciadas por los tribunales de un Estado sobre derechos reales o bienes inmuebles ubicados en otro Estado, sólo tendrán fuerza ejecutoria de éste, etc...
- IV.- Los actos del estado civil ajustados a las -- leyes de un Estado, con sujeción a sus leyes serán respetados en los otros, y
- V.- Los títulos profesionales expedidos por las autoridades de un Estado, con sujeción a sus leyes serán respetados en los otros.

La división del Poder Público en México.

El Supremo Poder de la Federación se divide en -- Legislativo, Ejecutivo y Judicial.

La división de los poderes, obedece a asegurar el equilibrio de los mismos y evitar las interferencias de -- competencia. La concepción rígida de la división de poderes obstaculiza la marcha del Estado moderno, cuya actividad -- requiere un mejor entendimiento y relaciones entre los órganos del Estado y una mayor flexibilidad en la atribución de las funciones que les corresponden.

Esto no quiere decir que se termine con el concepto de división de poderes; se continúa atribuyendo a los -- órganos típicos, tradicionales, las funciones específicas -- que se les han asignado; pero, en vista de las necesidades --

prácticas, se vuelven flexibles esas atribuciones y se les conceden, además de esas funciones específicas, otras diferentes, distintas a aquellas que les corresponden formalmente. Pero esta atribución solamente se hace de manera excepcional.

En el estudio del Derecho Administrativo, encontramos funciones legislativas y jurisdiccionales.

En el Derecho Procesal se toma en cuenta la posibilidad de funciones administrativas y aun materialmente -- legislativas de los Jueces.

Pero la tarea fundamental de los tres poderes será siempre el desarrollo de las funciones que formalmente le corresponden.

La actividad fundamental del Poder Legislativo, -- será la creación de normas jurídicas de observancia general. La actividad fundamental del Poder Jurisdiccional, será la aplicación de normas jurídicas a los casos concretos. La -- actividad fundamental del Poder Ejecutivo, será la realización de actos administrativos.

Es decir, se conservan los tres poderes fundamentales: Ejecutivo, Legislativo y Judicial; pero con cierta flexibilidad de funciones, no con la rigidez con que se -- conceptuó en su origen.

Se plantea el problema de definir si esos tres -- poderes deben de considerarse de un mismo nivel, o si alguno de ellos ha de tener preponderancia sobre de los otros.

Si se prescindiera de toda valoración política y se toma en cuenta únicamente el aspecto jurídico, la tesis más acertada es la de igualdad de poderes.

En la práctica, este problema debe ser solucionado por el texto Constitucional, artículo 49, "El Supremo -- Poder de la Federación se divide, para su ejercicio en Legislativo, Ejecutivo y Judicial.

En la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, no se concede preponderancia de uno de los poderes, sobre los otros.

Sin embargo, las circunstancias históricas y políticas y aun de la calidad particular que corresponde a los titulares de los poderes, ordinariamente proporcionan mayor preponderancia al Poder Ejecutivo.

Por último, la división de poderes es característica de lo que se denomina Estado de Derecho, del Estado Constitucional, o sea, de aquella forma política en la que el poder siempre está sujeto a las leyes y nunca el Derecho a las arbitrariedades de quienes ejercen las funciones públicas, ya que esta conducta origina la dictadura.

El Poder Ejecutivo.

Los autores del Decreto Constitucional de Apatzín gán, 1814, posiblemente temerosos de que a través del Poder Ejecutivo se repitieran los vicios de la administración virreinal, depositaron el Supremo Poder en un triunvirato. Cada uno de sus miembros ejercían individualmente el poder durante un período rotativo de cuatro meses.

La Constitución de 1824, otorgó al Supremo Poder Ejecutivo de la Federación a un solo individuo con el título de Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, mismo sistema acogieron la Constitución de 1857 y la vigente en su artículo 80: "Se deposita el ejercicio del Supremo Poder Ejecutivo de la Unión en un solo individuo, que se denomina rá Presidente de los Estados Unidos Mexicanos".

Facultades del Presidente de la República.

Tanto las facultades como las obligaciones del Presidente de la República, se hallan fundadas en diversos artículos de la Constitución, pues su actividad como la de todos los funcionarios, está sujeta a Derecho.

Hay facultades de carácter general; facultades -- para extender nombramientos, facultades en materia de seguridad interna o exterior de la Nación, facultades en materia de política internacional.

Facultades ejecutivas de leyes federales.

Analizaremos primeramente la facultad de promulgar las leyes expedidas por el Congreso de la Unión. La promulgación es el reconocimiento que el Ejecutivo hace de la existencia de una ley y la orden de que se cumpla, después de haber sido publicada. La promulgación en la práctica -- constante que se ha impuesto ante nosotros, consiste en que se haga mediante un Decreto expedido por el Presidente de la República, en el que hace saber a todos los habitantes -- que el Congreso de la Unión ha expedido la ley de que se -- trate, la cual ordena el Presidente que se imprima, se publique y se dé debido cumplimiento.

La promulgación reune entre nosotros la característica, por ser un acto ejecutivo, que autentifica la existencia y regularidad de la ley y ordena expresamente que la ley se publique, y sea cumplida.

La segunda parte consiste en ejecutar las leyes, o sea, convertir los mandamientos legislativos en realidades de todo orden.

La ejecución de las leyes, forma parte de la actividad del Ejecutivo, pero no solo allí se agota, hay otros casos de ejecución, como son la reglamentación, el ejercicio de ciertas facultades constitucionales que no se enciñan a la ejecución directa de una ley, como dirigir las relaciones diplomáticas, habilitar puertos y establecer aduanas, etc.

Facultad reglamentaria.

Esta facultad se obtiene de la exégesis que se -- localiza en la fracción I del artículo 89 Constitucional --

"Proveyendo en la esfera administrativa de la exacta observancia de las leyes". A pesar de que no existe en la Constitución un precepto que terminantemente conceda la facultad reglamentaria al Presidente, la necesidad ha obligado a la doctrina y a la jurisprudencia mexicana a buscar argumentos que justifiquen el ejercicio de una facultad de expedirlos, cuando se dice en el artículo 92 "Todos los reglamentos, -- decretos, y órdenes del Presidente, deberán ser firmados -- por el Secretario de Despacho, etc.".

Se ha argumentado que prever, significa poner -- los medios para llegar a un fin, por lo tanto los medios -- que se provee el Presidente, son de la misma naturaleza de la ley que son de aplicación general, como la ley misma.

La importancia de la facultad reglamentaria, la necesidad de contar con ella en un régimen constitucional, han inclinado a la Jurisprudencia a justificarla, hasta el punto en que ya nadie lo discute. Con ello se llena el vacío que inexplicablemente dejaron los Constituyentes de 1917.

Hoy en día es el Presidente y no el texto, el que justifica en nuestro Derecho la facultad reglamentaria.

El Presidente como Jefe Supremo de las fuerzas -- armadas y Jefe Supremo del Estado Mexicano en las relaciones internacionales.- Para la seguridad de nuestro país, se requiere de la existencia de fuerzas armadas bajo un solo mando, y éste la Constitución lo otorga al Jefe del Estado Mexicano, porque él tiene la obligación de velar por la paz y el orden dentro del territorio nacional y de organizar su defensa frente a cualquier agresión extranjera. Para ello -- las fracciones V y VI del artículo 89 Constitucional, lo -- facultan a disponer de la totalidad de la fuerza armada y -- permanente, o sea el Ejército terrestre, de la Marina de -- Guerra y de la Fuerza Aérea para la seguridad interior y -- defensa exterior de la Federación, y después de la Guardia Nacional para los mismos objetos.

Las facultades en materia de política internacional.- El Presidente de la República representa ante las demás Naciones al Estado Mexicano y dirige las relaciones en un plano pacífico y, consecuentemente, a él corresponde la recepción de los representantes diplomáticos, dirigir las negociaciones y celebrar tratados con otras potencias, sometiéndolos a la aprobación del Senado.

También está a su cargo solicitar al Congreso de la Unión, dicte una ley que lo faculte para declarar la guerra a un país extranjero.

El Poder Legislativo Federal.

El Congreso de la Unión.- El Poder Legislativo de la Federación se deposita en un Congreso General, que se divide en dos Cámaras, una de Diputados y otra de Senadores.

El Congreso se reúne el día 10. de septiembre de cada año, para celebrar sesiones ordinarias, ocupándose de revisar la cuenta pública del año anterior; examinar, discutir y aprobar el Presupuesto del año fiscal siguiente y decretar los impuestos necesarios para cubrirlo; y estudiar, discutir y votar las iniciativas de ley que se presenten.

El período de sesiones ordinario dura el tiempo que requiera tratar los asuntos anteriores, pero no podrá prolongarse más que hasta el 31 de diciembre del mismo año.

El Congreso o una sola de las Cámaras, cuando se trate de asuntos exclusivos de ella, se reunirá en sesiones extraordinarias ocupándose únicamente de los asuntos que le son encomendados por la Comisión Permanente.

Todas las resoluciones del Congreso de la Unión tendrán el carácter de ley o decreto.

El Congreso de la Unión tiene facultades para admitir nuevos Estados miembros o Territorios o Estados (cuando tengan 80.000 habitantes y elementos necesarios para proveer su existencia política); para formar nuevos Estados --

dentro de los límites de los existentes; definir sobre los límites fronterizos de los Estados; para cambiar la residencia de los Supremos Poderes de la Federación; para legislar en todo lo relativo al Distrito Federal; para imponer las contribuciones necesarias para cubrir el presupuesto; dar las bases para empréstitos al exterior, etc.

Integración de la Cámara de Diputados y la Cámara de Senadores.— La Cámara de Diputados se compone de representantes de la Nación, electos en su totalidad cada 3 años por ciudadanos mexicanos, se elige un diputado propietario por cada 250.000 habitantes o por una fracción que pase de 100.000; por cada diputado propietario, se elegirá un suplente.

Una buena porción minoritaria que hace algunos años no tenía consideraciones políticas, hoy en día cuentan con una representación auténtica dentro de la Cámara de Diputados. Los representantes de los partidos minoritarios, es posible que cuenten hasta por un número de 20 Diputados, Art. 54 Constitucional.

La Cámara de Senadores se compondrá de dos miembros por cada Estado y dos por el Distrito Federal, de elección directa y cada 6 años, al igual que la de Diputados, — por cada Senador propietario, se elegirá un suplente. Cada Cámara califica la elección de sus miembros y resuelve las dudas que hubiera sobre ella, sus resoluciones son definitivas e inatacables.

La Comisión Permanente.— Ya vimos que el Congreso de la Unión sesiona ordinariamente un tiempo máximo de 4 meses del 10. de septiembre al 31 de diciembre de cada año. Con objeto de que el Poder Legislativo durante el período de 8 meses que se encuentra en receso tenga un órgano que lo represente y atienda las atribuciones que en forma expresa le confiere la Constitución (Art. 79), existe la Comisión Permanente, compuesta de 29 miembros, de los cuales 15 son diputados y 14 senadores, nombrados por sus respectivas Cámaras la víspera de la clausura de sesiones.

El Poder Judicial.

Integración.— El Ejercicio del Poder Judicial de la Federación está depositado en una Suprema Corte de Justicia, en Tribunales de Circuito, Colegiados en materia de -- Amparo y unitarios en materia de apelación y en juzgados de Distrito.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación se compone de 21 Ministros numerarios y 5 supernumerarios, y funcionan en Pleno o en Salas.

Los Ministros supernumerarios formarán parte del Pleno cuando suplan a los numerarios. Las Salas son 4, las integran 5 miembros que conocen de asuntos en materia civil, penal, administrativa y de trabajo.

Tiene el Poder Judicial Federal las siguientes -- funciones medulares: Proteger los derechos del hombre; interpretar y aplicar la ley en cada caso concreto sometido a su consideración; y servir de fuerza equilibradora entre el Ejecutivo y el Legislativo Federal, así como entre los Poderes de la Federación y los de los Estados, manteniendo la supremacía de la Constitución de la República. El Poder Judicial es el único facultado para resolver conflictos entre particulares, pues los órganos administrativos (de la Federación, de los Estados o Municipios) no pueden hacerlo.

La Suprema Corte de Justicia.— Vimos la integración, veremos ahora que funcionando en pleno, tiene facultades de designar a los magistrados de circuito y a los jueces de distrito, así como magistrados y jueces supernumerarios, en razón del exceso de trabajo que tengan esos tribunales. El Pleno elige de entre sus miembros a quien va a -- fungir como su Presidente, funcionario que puede ser reelecto.

El Presidente de la Suprema Corte tiene numerosas facultades, entre ellas la de representar al Poder Judicial Federal en los actos oficiales, como uno de los tres Poderes de la Unión, las resoluciones de los tribunales inferiores

res a la Corte son apelables al superior, pero las resoluciones de la Suprema Corte son definitivas contra las que ya no hay recurso alguno.

El Control Constitucional.- La recta administración de justicia es condición de vida en toda nuestra sociedad y su importancia se acentúa en regímenes como el nuestro, donde el Poder Judicial Federal, es competente para inutilizar los actos de autoridad que son contrarios a la Constitución, si los preceptos Constitucionales pudieran ser violados impunemente, no pasarían de ser principios teóricos o mandamientos éticos. No es posible aceptar tal cosa; si alguna ley debe ser cumplida y observada, espontánea o coercitivamente, esta es la ley suprema del país.

El respeto debido a la Constitución tiene que ser, en principio, espontáneo y natural. Solo como excepción cabe considerar la existencia de violaciones constitucionales, dentro de un orden jurídico regular. Cuando la excepción se convierte en regla, es que la anarquía o el despotismo han reemplazado al orden constitucional. Pero aún considerando como excepción la violación a la Constitución, debe de ser prevenida o reparada. Esto quiere decir que, aparte de la manera normal de preservar la Constitución, que es observándola voluntariamente, tiene que haber en todo régimen constitucional un medio de protegerlo contra las transgresiones, ya provengan éstas de un mal entendimiento de los preceptos o ya del propósito deliberado de quebrantarlos. Es el Poder Judicial Federal, el encargado de proteger los derechos de todos los habitantes, en el goce que les asegure la Constitución y las leyes constitucionales contra actos del ejecutivo o del legislativo, ya de los Estados o de la Unión. Al proteger los derechos de las personas contra actos violatorios a la Constitución, se establecieron las bases sobre las cuales se llevaría a cabo un control de la constitucionalidad, y del cual corresponde a la Suprema Corte de Justicia.

El Amparo.- El Amparo no es por su naturaleza control de constitucionalidad, sino defensa del individuo. Ninguna institución jurídica ha tenido tanto arraigo entre nosotros como el Juicio de Amparo, lo cual se debe no tanto

a que el pueblo lo considere como regulador del sistema federal, el equilibrador de los Poderes o el instrumento en - el gobierno de los jueces, sino que ha sido el escudo reso- nante de la inviolabilidad de la persona.

La fracción I del artículo 103 Constitucional. -- "Los Tribunales de la Federación resolverán toda controversia que se suscite: I.- Por leyes o actos de la autoridad - que violen las garantías individuales" es el verdadero fundamento del amparo, pues tal juicio extraordinario procede a petición del ofendido, cuando por un acto de cualquier -- autoridad ha violado sus garantías individuales. Es decir, se protege al hombre, y se repara en la sentencia la violación de sus derechos constitucionales, lo que significa -- devolverle el goce de aquellos derechos de que había sido - privado injustamente, anulándose los actos de la autoridad que provocaron el juicio.

CAPITULO 7

DERECHO PUBLICO Y DERECHO PRIVADO

- I.- El Derecho Público y el Derecho Privado.
- II.- Principales criterios de distinción entre Normas y Derecho Público y Derecho Privado.
- III. Clasificación del Derecho Público.

Derecho Público y Derecho Privado

El Derecho Público y el Derecho Privado.

Con la idea expuesta anteriormente sobre la distinción de las normas de Derecho público y Derecho privado, nos servirá de base para aclarar y precisar estas consideraciones.

Principales criterios de distinción entre normas de Derecho público y el Derecho privado.

El jurista Ulpiano dividió al Derecho en atención a su objeto, a su utilidad, dice que la utilidad común es la que distingue, la que clasifica a una norma jurídica como de Derecho público, siendo la utilidad particular la que hace catalogar a una norma jurídica como de Derecho privado. Definiendo al Derecho público como el que atañe a la conservación de la cosa romana, y Derecho privado el que atiende a los intereses particulares. La primera falla que encontramos en estos conceptos, es que no resulta fácil establecer un criterio de distinción, o que delimita cual es la utilidad particular y cual es la utilidad común, pues en realidad toda norma jurídica, en forma directa e indirecta, persigue la utilidad general.

Por ello, otras doctrinas buscan la distinción entre Derecho público y Derecho privado, diciendo que una norma de Derecho público y una norma de Derecho privado regulan relaciones de igualdad, de coordinación, que por el contrario el Derecho público tiende a regular relaciones de supraordinación o de subordinación. La subordinación de los gobernados hacia los gobernantes.

Esta doctrina es en parte exacta, generalmente podemos admitir como un criterio de distinción entre Derecho público y Derecho privado, el que en las relaciones del Derecho público, intervienen como uno de los sujetos de las mismas, el Estado; en tanto que las normas de Derecho privado solo intervienen particulares en el fondo de su regulación. Pero en ocasiones el Estado interviene en relación con los particulares con un carácter exclusivamente privado, por ejemplo, en los contratos civiles o mercantiles que celebra con los particulares, no como sujeto de Derecho público, sino que entra a formar parte de esas relaciones en pleno de igualdad como los particulares.

Podemos concluir, pues, que existe una crisis en la división tradicional entre Derecho público y Derecho privado. Pero, no obstante esta crisis, podemos admitir como una norma para nuestro criterio, la existencia de las dos clasificaciones del Derecho. Distinguiendo las normas jurídicas como de Derecho público cuando interviene la autoridad como sujeto directo en relaciones reguladas por ellos, y como de Derecho privado, cuando la autoridad no figura como sujeto directo de esas relaciones.

Aclarando de acuerdo con el criterio de Castan -- Tobeñas, que dice que cuando la autoridad interviene en un plano de igualdad con los particulares se despoja de su facultad de "imperium".

Por otra parte, hay doctrinas como la de Ahrens, que niega la distinción entre Derecho público y Derecho privado, diciendo que la misión del Estado es cumplir el Derecho en beneficio de los particulares.

Sin embargo, en atención a las materias a las que se dirige y que forman su objeto, y, además, por fines didácticos, es conveniente clasificar al Derecho público.

Clasificación del Derecho Público.

Se ha clasificado tradicionalmente al Derecho público en Derecho Constitucional, Derecho Administrativo, Derecho Internacional, Derecho Penal y Derecho Procesal.

Derecho Constitucional, es el conjunto de normas relativas a la estructura fundamental del Estado, a las funciones de sus órganos y a las relaciones entre si, y con los particulares.

Derecho Administrativo, es la rama del Derecho público que tiene por objeto específico la administración pública.

Derecho Internacional, es el conjunto de normas que rigen las relaciones de los Estados entre si y señalan los derechos y deberes recíprocos.

Derecho Penal, es el conjunto de normas que determinan los delitos, las penas que el Estado impone a los delincuentes y las medidas de seguridad que el mismo establece, para la prevención de la criminalidad.

Derecho Procesal, es el conjunto de reglas destinadas a la aplicación de las normas de derecho en casos particulares, ya sea con el fin de esclarecer una situación jurídica dudosa, ya con el propósito de que los órganos jurisdiccionales declaren la existencia de determinadas obligaciones y, en caso necesario, ordenar que se haga efectiva.

Es pertinente mencionar, las disciplinas de nueva creación y entre las mas importantes encontramos al Derecho Agrario, al Derecho de Trabajo y al Derecho Aéreo.

Se ha definido al Derecho Aéreo como la disciplina que estudia las normas relativas a la navegación aérea, a las aeronaves y al espacio aéreo, como elementos indispensables de tal navegación.

CAPITULO 8

EL DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO.

- I.- El Derecho Internacional Público.
 - a) Fuentes del Derecho Internacional.- Los Tratados.- La Costumbre.- Los principios Generales del Derecho.- Las Decisiones Judiciales.- La Doctrina.- La Codificación del Derecho Internacional.
- II.- Las negociaciones jurídicas internacionales.
 - a) Congresos y Conferencias.
 - b) Declaraciones.
 - c) Denuncias.
 - d) Protestas.
 - e) Los tratados.
- III.- Los órganos de las relaciones internacionales.
 - a) El Jefe de Estado.
 - b) Los Secretarios de Relaciones.
 - c) Los Agentes Diplomáticos.
- IV.- La responsabilidad internacional.
 - a) Elementos de la responsabilidad.
 - b) La Cláusula Calvo.
- V.- La Organización de la Comunidad Internacional.
"Organización de las Naciones Unidas".
 - a) Propósitos y principios que la sustentan.
 - b) Miembros.
 - c) Organos.
- VI.- Arreglos pacíficos de las diferencias entre los Estados.
 - a) Controversias políticas y Controversias Jurídicas.
 - b) Métodos pacíficos de arreglos.
 - c) Las negociaciones.
 - d) Los buenos oficios y la mediación.
 - e) Las comisiones de investigación.
 - f) La conciliación.
 - g) El arbitraje.
 - h) La jurisdicción internacional.

El Derecho Internacional P^úblico. (i).

Ya conceptuamos al Derecho Internacional P^úblico como el conjunto de normas jur^{íd}icas que regulan las relaciones de los Estados entre si, o mas correctamente, el derecho de gentes (derecho internacional) rige las relaciones entre los sujetos o personas de la comunidad internacional.

La funciⁿon del Derecho Internacional P^úblico es triple. En primer lugar tiene la de establecer los derechos y deberes de los Estados en la comunidad internacional. En seguida, debe determinar la competencia de cada Estado, y en tercero, ha de reglamentar las organizaciones e instituciones de carácter internacional.

Fuentes del Derecho Internacional P^úblico.

Los Tratados.— Las convenciones internacionales, pactos o tratados, son acuerdos entre Estados que contienen disposiciones que crean, modifican o extinguⁿen derechos y obligaciones entre quienes los celebran.

Se consideran como fuentes del derecho internacional p^úblico aquellos que se celebran entre varias naciones, para declarar cual es la ley o para codificarla o para crear una institución internacional.

La costumbre.— La costumbre como m^{ét}odo para crear el derecho internacional es, desde luego, superior a los tratados, por m^{as} que se encuentran dificultades muy serias para su tratamiento. La creaciⁿon del derecho consuetudinario, juega un papel muy importante en el desarrollo del derecho, porque la mayor parte de las normas generales de este orden jur^{íd}ico, provienen de ella. Se ha conceptuado tradicionalmente a la costumbre como la repeticiⁿon continua y a trav^{és} del tiempo de actos en un mismo sentido.

Como mejor se integra la costumbre internacional, es a trav^{és} de las sentencias de tribunales internos de los Estados. Es decir, se forma porque el derecho nacional de cada Estado, al ocuparse de la materia internacional, forma precedentes como reconocimiento de gobiernos, ejemplos: el reconocimiento de gobiernos, inmunidades diplomáticas, valor de los tratados como fuente del derecho interno, etc. —

Tiene esa jurisprudencia interna un inminente valor clasificador de la costumbre internacional.

Los principios generales del derecho.- Quienes -- redactaron el Estatuto del tribunal permanente de justicia internacional, incorporaron al derecho internacional los -- principios generales del derecho, como reglas auxiliares -- para ser aplicados por el tribunal. Se capacitó a ese cuerpo judicial para reabastecer las reglas del derecho internacional con principios probados dentro de los sistemas legales mas modernos y mas completamente integrados.

Sobre la naturaleza de los principios generales - del derecho, mencionaremos que no consisten en reglas específicas formuladas para propósitos prácticos, sino en proposiciones generales que yacen en todas las normas del derecho (justicia y equidad) y que expresan cualidades esenciales de la verdad jurídica misma.

Las decisiones judiciales.- La jurisprudencia internacional constituye una de las fuentes más importantes - del derecho internacional público moderno; su carácter es - mas bien auxiliar, porque una sentencia internacional no -- puede apoyarse de manera única y exclusiva en un precedente jurisprudencial. Las decisiones judiciales no son normas, - pero son fuentes a las que se recurre para encontrar las -- reglas aplicables.

Frente a los problemas de la codificación de las normas del derecho internacional, es previsible que la jurisprudencia de los tribunales internacionales, será un -- factor importante para la integración de este orden jurídico.

La Doctrina.- La única apta para ser estimada como fuente subsidiaria del derecho internacional, es aquella que constituye evidencia de derecho, su valor relativo se - debe a la escasez de normas al alcance del juez internacional para resolver un conflicto entre Estados.

La codificación del derecho internacional.- La -- codificación garantiza la supervivencia del derecho internacional público, al mismo tiempo es un factor destacado para impulsarlo en su desenvolvimiento posterior.

La codificación de reglas del derecho internacional público, está ya muy extendida en la comunidad internacional, tomando en cuenta de que es ésta una tarea que no debe posponerse por mas tiempo, no solo para acabar con las obscuridades, incertidumbres y lagunas del orden jurídico, reduciendo el caos existente, sino organizando y sistematizando este cuerpo. Del éxito de la codificación depende la persuasión de los Estados, a aceptar o reconocer una regla de derecho, o para favorecer la creación de esa regla.

Las negociaciones jurídicas internacionales.

Por negociaciones jurídicas internacionales se -- entienden aquellas relaciones entre Estados que producen -- una norma jurídica, sea general, sea particular, o bien, -- que la derogan. Estas negociaciones adoptan formas muy variadas, y las principales son: Congresos y Conferencias, -- Declaraciones, Renuncias, y, de manera mas destacada, los Tratados.

Congresos y Conferencias.- 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 mas bien son reuniones formales de representantes debidamente autorizados para el propósito de discutir materias internacionales de interés común, para llegar a una solución respecto de ellas.

Discutidos los asuntos en las Sesiones Plenarias, y aprobados por lo menos por mayoría, figurarán en un documento que se denomina Acta Final. Ella se firma por los delegados a la Conferencia o Congreso, y puede ser firmada -- por otros Estados que no estuvieron presentes. Las Actas Finales son documentos que contienen diversos asuntos como: resoluciones, recomendaciones, declaraciones, homenajes, -- etc., además los Estados participantes pueden hacer reservas de ella, al momento de firmar, con el objeto de precisar un punto de vista o señalar una interpretación.

Pero otras veces el resultado de las Conferencias es una Convención, la cual se firma por los planipotenciales de los países que desean quedar obligados, y mas tarde queda sujeta al procedimiento de ratificación.

Declaraciones.- Por declaración, en el campo internacional se ha entendido en primer término, la parte declarativa de un tratado, o el proemio; en segundo, equivale a una manifestación de política o conducta que se piensa -- seguir en el futuro por una Nación o varias; en tercero, -- indebidamente a los Tratados se les ha llamado Declaraciones, como la Declaración de París, de 1856, sobre derecho marítimo, que es en realidad una Convención multilateral, y en cuarto término, significa una manifestación unilateral -- que produce efectos jurídicos. Por ejemplo, el reconocimiento de Estados, el anuncio de un bloqueo, etc.

Renuncias.- Las renuncias vienen a ser el abandono voluntario de un derecho, o de una expectativa de derecho, cuando ellos son susceptibles de renunciar.

La renuncia puede ser expresa o tácita, ejemplo -- de esta última es el caso de un territorio que pasa a ser -- ocupado por otro, y si el ocupado no se opone ni protesta, -- se entiende que ha existido una renuncia implícita.

Las renuncias expresas, son cuando un Estado renuncia a una reclamación a la que tiene derecho, para evitar fricciones o para llegar a un acuerdo con el Estado que se tiene la reclamación.

Protestas.- Es una declaración de voluntad de un Estado en el sentido de que no reconoce como legítima una conducta, o que un estado de cosas no son de aceptarse, o -- que un acto que otro Estado planea realizar, lesiona los -- intereses jurídicos del que formula la protesta. Para que sea válida la protesta, debe de ser formal, y formulada por el órgano del Estado que tenga la representación internacional.

Los Tratados.- Los tratados son por excelencia -- las manifestaciones más objetivas de la vida de relación de los miembros de la comunidad internacional. Pueden conceptuarse, en sentido amplio, como los acuerdos entre dos o --

más Estados soberanos, para crear, para modificar o para -- extinguir una relación jurídica entre ellos. Se dice que -- las Convenciones y los Tratados son sinónimos; con respecto del Acuerdo, se dice que es un tratado formal y materialmen- te. Así pues, Convenio, Pacto o Tratado, son distintas mane- ras de designar la misma cosa. Por lo que respecta al Arre- glo, ha sido siempre también un Tratado en su forma y en su fondo, y no se ve dónde pueda haber diferencia.

Los órganos de las relaciones internacionales.

Para conducir sus relaciones con los demás miem- bros de la comunidad internacional, los Estados se valen de ciertos órganos, a los cuales se dota de las facultades -- adecuadas a su forma. Ellos son: los Jefes de Estado, que - son los órganos representativos de mayor jerarquía, los mi- nisterios de relaciones exteriores, los agentes diplomáti- cos y los agentes consulares.

El Jefe del Estado.— El Jefe del Estado, además - de ser por lo común el órgano administrativo más importante de un país, ejerce la función representativa exterior, y -- sus actos en materia internacional se reputan directamente_ actos del Estado. Esta representación es total, pues abarca_ los aspectos más destacados de la vida de relación de los - Estados, la conclusión y la retificación de los pactos in- -ternacionales, la recepción y envío de agentes diplomáticos y consulares, la declaración de guerra y establecimiento de la paz, las alianzas, etc., están a su cargo.

Para establecer la calidad de jefe de Estado fren- te a otras naciones, se acostumbra notificar a los demás -- Estados la ascensión al poder. Cuando el cambio de jefes de Estado no es ordenado ni legal, sobreviene los problemas -- relativos al reconocimiento de gobiernos.

Los Secretarios de Relaciones.— Como el jefe de - Estado no negocia directamente, ni en persona con los demás países, las negociaciones se llevan por conducto de los Se- cretarios o Ministerios de Relaciones Exteriores. El jefe - de esta dependencia es un miembro del gabinete del gobier- no, dirige los asuntos extranjeros a nombre del jefe de Es- tado y con acuerdo de éste. Viene a ser el intermediario --

entre el jefe del Estado y otros Estados.

La posición del Ministerio o Secretario de Relaciones, se regula por el derecho interno del Estado, pero el derecho internacional define su posición en lo que se refiere al intercambio con otros Estados. Así pues, es el jefe de todas las Embajadas del Estado que representa. Todos los documentos de importancia, están firmados por él o sus subalternos autorizados. Por su conducto se presentan las reclamaciones internacionales al Estado. Estos funcionarios son, a la vez, la autoridad más adecuada para la interpretación de tratados.

Los Agentes Diplomáticos.— El establecimiento de la institución diplomática proviene de la necesidad de contar, en otros países, con representantes permanentes para tratar asuntos del Estado, y para obtener información valiosa para éste.

El Derecho de enviar y de recibir agentes diplomáticos, deriva de la soberanía del Estado. Se discute frecuentemente si tal derecho puede ejercerse hasta sus extremos últimos, esto es, si puede existir una rehusa sistemática a ejercer el derecho de legación, esto equivaldría a que un Estado se aislara.

Los embajadores ocupan el rango más elevado entre los agentes diplomáticos. Son jefes de la misión, su carácter es la función representativa de un órgano del Estado. Las funciones de los agentes diplomáticos son, principalmente negociar, observar y proteger. El agente transmite comunicaciones de su gobierno ante el cual está acreditado y viceversa. Asimismo, informa a su Estado de todo lo que pueda significar un interés en materia económica, social, política, etc., e interpone en favor de los intereses de sus nacionales.

En la realización de sus funciones, el agente debe abstenerse de intervenir en política y ser respetuoso con las leyes e instituciones y opinión pública del país que lo recibe.

La sanción para el diplomático que se propaga es la de ser considerado como "persona non grata", y puede

pedirse su llamamiento al Estado que lo envío, o lo que es peor, puede ser expulsado.

La inviolabilidad personal de los agentes diplomáticos, aparece como un derecho a estar al abrigo de ofensas, injurias o violencias, tanto de los particulares como del Estado, en la mayoría de las legislaciones existen normas que castigan la violación de esa prorrogativa.

La responsabilidad internacional.

La teoría de la responsabilidad de los Estados en el orden jurídico internacional es relativamente reciente. En el siglo XIX la noción de la soberanía absoluta del Estado no dejaba campo para concebirlo como responsable ante otro Estado. Fue menester el surgimiento de la moderna tesis del "Estado de Derecho" para que se encontrara cabida al tema de la responsabilidad estatal.

Elementos de la responsabilidad.- El desarrollo de la teoría de la responsabilidad podríamos decir que encuentra su base en el daño causado a los nacionales de otros países; también se ha dicho que gira alrededor de la injuria hecha por un Estado a ciudadanos originarios de otros países.

Es uniforme el principio de que si un Estado vio la sus obligaciones hacia otro Estado. Esto es, se identifican daño, responsabilidad y deber de reparar.

En la práctica internacional se indica que solamente se admite la responsabilidad cuando el daño causado lo fue por premeditación o por negligencia, aceptando la teoría de la culpa. El acto debe ser ilícito conforme al Derecho Internacional, e imputable al Estado responsable; la ilicitud debe ser apreciada conforme al derecho internacional público, no conforme a otro sistema.

La Cláusula Calvo.- Esta cláusula emerge del destacado publicista argentino Carlos Calvo (1824-1903) basada en la no intervención. Se pronuncia señalando el principio de igualdad de los Estados, impidiendo que se realicen intervenciones, utilizando como pretexto aparente, daños a los intereses privados, reclamaciones y demandas por indem-

nización pecuniaria en beneficio de los nacionales del Estado que realiza la intervención. El jurista argentino indica que los extranjeros no tienen porque reclamar mayores derechos ni beneficios, que aquellos que la legislación interna del país donde radican, conceden a los propios nacionales, y deben de conformarse con los remedios que proporciona la jurisdicción local.

A las aplicaciones concretas de esta teoría, se inclinan los países latinoamericanos, no reconociendo los Estados más obligaciones hacia los extranjeros, que las que la constitución y leyes otorgan a sus propios ciudadanos.

En nuestro sistema de derecho, la cláusula Calvo es la renuncia a intentar la protección diplomática, el extranjero renuncia a recurrir a la protección del gobierno del país de donde es originario, insertando tal declaración en un contrato suscrito por él.

**La Organización de la Comunidad Internacional.
"Organización de las Naciones Unidas".**

Como resultado de la contienda de 1939, se consideró la necesidad de una organización internacional de Estados, hubo diferentes opiniones sobre el problema, pues había inclinaciones para que la Sociedad de Naciones, creada en 1919, y que formaba parte del Tratado de Paz de Versalles, se reformara, se reestructurara para su funcionamiento. En tanto que otros se inclinaban a una organización del tipo federal. Otros más opinaban que la estructura debería ser determinada por una combinación entre las lecciones de la experiencia y las necesidades impuestas por la situación internacional al terminar la guerra. Esta última, fue la que a la postre hubo que adoptarse.

Las Naciones Unidas venían tomando forma desde 1943, cuando las Grandes Potencias expidieron en octubre la declaración de Moscú. Posteriormente en 1944 en negociaciones entre representantes de Estados Unidos, de Gran Bretaña, de Rusia y de China, se arribó a un proyecto de organización bien elaborado.

Del 25 al 26 de abril de 1945, se reunieron en San Francisco, California más de 50 naciones, culminando

de la Conferencia de San Francisco, la Carta de la Organización de las Naciones Unidas. Se buscó en esta organización superar la supuesta debilidad de la Sociedad de Naciones, creando un cuerpo orgánico más fuerte.

Propósitos y principios que la sustentan.- En primer lugar tiene como finalidad la de mantener la paz y la seguridad internacionales, para tales propósitos, las Naciones Unidas se proponen suprimir o prevenir las amenazas a la paz, y los actos de agresión, mediante acción colectiva. Otro de los grandes propósitos de la organización, es el fomentar entre las naciones relaciones de amistad, basadas en el respeto al principio de igualdad de derechos y a la libre determinación de los pueblos. Otro, es la realización de cooperación internacional en soluciones para problemas internacionales de carácter económico, social cultural o humanitario. También está el de servir de centro que armonice los esfuerzos de las naciones para alcanzar los propósitos comunes. Por último, lograr por medios pacíficos y de conformidad con los principios de justicia y del derecho internacional, el ajuste o arreglo de controversias.

Los principios vienen a ser las reglas de conducta que han de observarse por los Estados miembros y por la organización misma para llegar a realizar los propósitos.

Así la organización está basada en el principio de igualdad soberana, para todos sus Miembros. Tenemos, que los Miembros de la Organización, a fin de asegurarse los derechos y beneficios inherentes a su condición de tales, cumplirán de buena fe las obligaciones contraídas por ellos de conformidad con la Carta. Que los Miembros de la Organización arreglarán sus controversias internacionales, por medios pacíficos de tal manera que no se pongan en peligro la paz y la seguridad internacionales y la justicia.

Que en sus relaciones internacionales, se abstengan de recurrir a las amenazas o al uso de la fuerza en contra de la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado, o en cualquier otra forma incompatible con los propósitos de las Naciones Unidas.

Que los Miembros prestarán a ésta toda clase de ayuda en cualquier acción que ejerza de conformidad con la

Carta. La Organización hará que los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas, se conduzcan de acuerdo con -- estos principios.

Por último, que ninguna disposición de la Carta - autorizará a las Naciones Unidas a intervenir en los asuntos que son esencialmente de la jurisdicción interna de los Estados.

Miembros. - Se establece que hay dos clases, prime ro los que son originarios, o sean aquellos que participaron en la Conferencia de San Francisco, y la suscribieron y ratificaron. Así surgieron 51 miembros originarios. Los --- otros miembros son Estados admitidos por resolución tomada con el voto de las dos terceras partes de la Asamblea General. Para su calificación como miembro, se necesita: a) Ser un Estado "amante de la paz"; b) Aceptar las obligaciones consignadas en la Carta, y; c) Que a juicio de la Organización estar capacitado para cumplir dichas obligaciones y -- hallarse dispuestos a hacerlo.

Tanto para la calificación para ser miembro, como el procedimiento de admisión, llevan a la conclusión de que el ingreso de nuevos miembros de las Naciones Unidas, es -- una cuestión polística, mas bien que legal.

Organos. - La Carta de las Naciones señalan como -- órganos principales a: 1.- La Asamblea General; 2.- El Consejo de Seguridad; 3.- El Consejo Económico y Social; 4.-El Consejo de Administración Fiduciaria; 5.- La Corte Internacional de Justicia; y 6.- La Secretaría.

La Asamblea General, es un órgano de naturaleza - democrática, pues están representados en ella todos los Estados miembros de la Organización en un plano de igualdad, teniendo un voto cada uno de los Estados. La Asamblea General se reúne una vez al año, sus funciones mas importantes es la de un foro público que forma y orienta la opinión universal, al considerar asuntos de relevancia internacional y discutirlos públicamente, y aunque sus resoluciones no son legalmente obligatorias pesan sobre la conciencia universal, y en muchas ocasiones determinan que las Grandes Potencias se vean obligadas a observar ciertos límites de conducta.

El Consejo de Seguridad. Según la Carta estará -- integrado por once representantes, de ellos, cinco serán -- miembros permanentes (China, Francia, Gran Bretaña, los Estados Unidos y la URSS). Los otros seis son miembros no -- permanentes a los que elige la Asamblea General por voto de dos terceras partes, duran dos años, y se renuevan a razón de tres miembros por año; funcionan con tres Comités permanentes, el de Estado Mayor Militar, el de Expertos y el de Admisión de nuevos miembros, y con dos Comités semipermanentes: La Comisión de Energía Atómica y la Comisión de Aramientos Convencionales.

Sus funciones son nada menos que el papel de guardián de la paz, función para casos de emergencia. En aplicación de medidas para el caso de quebrantamiento de paz, -- está el arreglo pacífico de controversias, y no debe ceder frente a la tarea de suprimir la agresión. En la misión pacificadora y persuasiva, el Consejo ha hechado manos de varias técnicas, por ejemplo, ha recurrido a la "interposición", como en el caso de la Comisión de Tregua de Palestina; a la "conciliación" como cuando se creó el Comité de -- Buenos Oficios para la cuestión de Indonesia; a la "investigación" como en el caso de la frontera de Grecia; a la "recomendación" según ocurrió en la disputa sobre el Canal de Suez; al "llamamiento", como cuando la disputa de Gaza en - 1955.

La Secretaría General, al hablar de ella diremos que está encabezada por un funcionario de la mayor importancia, el Secretario General, que es elegido por el Consejo - y la Asamblea.

Sus funciones son las de ser el eje administrativo de toda la Organización, y, a la vez, la de fungir como intermediario político entre los Estados, cuando ello sea necesario.

En su carácter de moderador público, el Secretario se ve consultado con frecuencia por los gobiernos de -- los Estados miembros, y su opinión resulta determinante en ciertas ocasiones. De su capacidad, discreción y empeño, de su talento para actuar en las crisis políticas internacionales, dependen en buena medida el éxito de la Organización.

El Consejo Económico y Social (ECOSOC). La importancia de las cuestiones económicas y sociales en las relaciones internacionales es hoy en día un hecho tan evidente que no amerita reiteración. Su composición es de 18 miembros, elegidos por la Asamblea General. De ellos 5 son representantes de las Grandes Potencias. El Consejo funciona con impresionante número de miembros. Así tenemos 9 Comisiones especializadas, cada una de ellas con tareas de mucha importancia.

- 1.- Comisión de Asistencia Técnica.
- 2.- Comisión de Comunicaciones y Transportes.
- 3.- Comisión de Derechos Humanos.
- 4.- Comisión Social.
- 5.- Comisión del Estatuto de la Mujer.
- 6.- Comisión de Población.
- 7.- Comisión de Narcóticos.
- 8.- Comisión de Productos Básicos.
- 9.- Comisión de Estadística.

Junto con esas 9 Comisiones ha creado 4 Comisiones Económicas Regionales:

- 1.- Comisión Económica para América Latina (CEPAL)
- 2.- Comisión Económica para Europa (ECE)
- 3.- Comisión para Asia y Lejano Oriente (ECAFE)
- 4.- Comisión para África (ECA)

En adición la ECOSOC, tiene 2 cuerpos dependientes:

- a). Fondo Internacional de Emergencia de las Naciones Unidas para la Niñez (UNICEF)
- b). La Oficina del Alto Comisionado para los Refugiados.

También la ECOSOC coordina y controla a los Organismos Especializados como son:

- 1.- La Organización Internacional del Trabajo -- (OIT)
- 2.- La Organización para la Alimentación y la -- Agricultura (FAO)
- 3.- La Organización para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO)
- 4.- La Organización de Aviación Civil International (OACI)
- 5.- El Fondo Monetario Internacional (Fondo)
- 6.- El Banco Internacional para Reconstrucción y Fomento (Banco)
- 7.- Organización Mundial de la Salud (OMS)
- 8.- Organización Internacional de Refugiados -- (OIR)
- 9.- Unión Postal Internacional (UPU)
- 10.- Unión Internacional de Telecomunicaciones -- (UIT)
- 11.- Organización Meteorológica Mundial (OMM)
- 12.- Organización Marítima Consultiva International (OMCI)
- 13.- Organización Internacional del Comercio (ITO)
- 14.- Organización Internacional de Energía Atómica (IAEA)

La Corte Internacional de Justicia. Cuando las -- Potencias Aliadas se enfrentaron al problema del órgano judicial, configuraron a la Corte Internacional de Justicia, pretendiendo que garantizara la continuidad y homogeneidad

de la administración de la justicia internacional.

La Corte se compone de 15 Magistrados (Jueces) — elegidos entre personas que gocen de alta consideración moral, o que sean jurisconsultos de reconocida competencia en materia de derecho internacional; los elige la Asamblea y — el Consejo, duran en su encargo 9 años.

La competencia de la Corte es limitada, solo conoce de los asuntos que los Estados acepten que sean resueltos por ella. En este caso es voluntario el sometimiento. — Es obligatorio cuando las partes en un Tratado han convenido en cláusula especial, que para cualquier controversia — que emerja del documento, ella habrá que decidirse por la Corte Internacional de Justicia.

La Secretaría General. Ya vimos que la Secretaría General, está encabezada por un funcionario de la mayor importancia, algunos autores, identifican la Secretaría con — el Secretario General.

Arreglos pacíficos de las diferencias entre los — Estados.

Controversias Políticas y Controversias Jurídicas.— Cuando se habla de conflictos que puedan afectar "los intereses vitales", el "honor nacional", "independencia", — etc., se habla de controversias políticas, sobre las cuales no pueden ser resueltas por normas de derecho internacional.

Las controversias jurídicas, son aquellas que pueden resolverse por procedimientos de arreglos también jurídicos.

Métodos pacíficos de arreglos.— Estos son procedimientos para ajustar las controversias o disputas entre los Estados, bien en términos de derecho, bien sobre otros principios. Estos métodos de arreglo son relativamente recientes, pues solo pueden darse en la comunidad internacional.

Como las disputas internacionales son de lo más variado y admiten diferentes fórmulas de solución, los procedimientos para arreglarlos son variados. Se admiten tradi-

cionalmente que existen 2 clases de arreglos: los políticos y los jurídicos, y pertenecen al primer grupo a) la negociación, b) los buenos oficios, c) la mediación, d) las comisiones de investigación y, e) la conciliación. Mas correctamente debieran llamarse medidas no judiciales de arreglo.

Los otros métodos son f) el arbitraje y g) la decisión judicial.

La negociación.- El arreglo directo, de Estado a Estado, por las vías diplomáticas comunes de los conflictos que surgen entre ellos, es la forma mejor utilizada para terminar las controversias, a este medio se le conoce con el nombre de negociación.

Los buenos oficios y la mediación.- Cuando la negociación ha fracasado, o bien, los Estados no recurren a ella, un tercer Estado puede procurar un arreglo entre las partes, interponiendo sus "buenos oficios" o mediando en la disputa, según el caso. Ambos métodos de solución parecen confundirse. Los buenos oficios ocurren cuando un país exhorta a las naciones contendientes a recurrir a la negociación entre ellos. La mediación se da conduciendo esas mismas negociaciones. Los buenos oficios son espontáneos, en tanto que la mediación deriva de un pacto internacional que concede autoridad al Estado mediador para intervenir en esa forma. Explicado en otra forma, en los buenos oficios, el Estado tercero ha de apaciguar un tanto la exaltación de las partes. En la mediación, el tercer país hace propuestas para ayudar a las partes contendientes a llegar a un arreglo.

Las comisiones de investigación.- Sus funciones son las de esclarecer los hechos que condujeron a las controversias. El informe de la comisión no tiene un carácter obligatorio solo sirve para arrojar luz sobre la disputa.

La conciliación.- Es un proceso instituido por las partes mismas para el evento de que se presente una controversia. Es un paso más allá de las comisiones de investigación, pues los conciliadores no solo investigan los hechos conductivos a la disputa, sino que sugieren alguna solución variable. El dictamen de las comisiones de conciliación obligan a las partes.

El arbitraje.- Es el método por el cual las partes en una disputa convienen en someter sus diferencias a un tercero, o a un tribunal constituido especialmente para tal fin con el objeto de que sea resuelto conforme a las normas que las partes especifiquen, usualmente normas de derecho internacional, y con el entendimiento que la decisión ha de ser aceptada por los contendientes como arreglo final.

La decisión judicial.- También se le denomina jurisdicción internacional, en la que quedan incluidos por costumbre los tribunales de justicia, que solo se diferencian de los tribunales arbitrales, por el carácter formal y orgánico de aquéllos comparado con las características de flexibilidad e improvisación de los otros. La jurisdicción significa solución de una disputa por decisión de un tribunal establecido y funcionando. Al hablar de tribunales internacionales, se está haciendo referencia a la vez a la Corte Internacional de Justicia de las Naciones Unidas, pues en realidad forma una unidad homogénea y continua.

CAPITULO 9

DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO.

- I.- El Derecho Internacional Privado.
 - a) Fuentes.
 - b) Art. 133 Constitucional.
- II.- La nacionalidad.
 - a) Problemas de la doble nacionalidad.
 - b) Jus sanguinis y Jus soli.
- III.- La nacionalidad mexicana.
 - a) La voluntad del individuo en su cambio de nacionalidad.
 - b) Pruebas de la nacionalidad.
 - c) Pérdida de la nacionalidad.
 - d) La naturalización.
- IV.- La condición del extranjero en el Derecho mexicano.
 - a) Art. 10., 32 y 33 Constitucionales.
 - b) Internación, expulsión y extradición.
- V.- Capacidad Jurídica de las sociedades extranjeras en la Ley Orgánica y Reglamentaria de las fracciones I y IV del Art. 27 Constitucional.
- VI.- Disposiciones del Código Penal en materia de conflictos de leyes.
 - a) Caso en que la ley penal se aplica extraterritorialmente por razón del lugar en donde se cometió el delito.
 - b) La territorialidad del Código Penal.
 - c) Aplicación extraterritorial del Código Penal en razón de la persona.

Derecho Internacional Privado (1)

El Derecho Internacional Privado es la rama del derecho público que tiene por objeto fijar la nacionalidad de los individuos, determinando los derechos de que gozan, resolver los conflictos de leyes referentes al nacimiento (o a la extinción) de los derechos y asegurar, por último, el respeto de estos derechos.

Fuentes.- De dos clases son las fuentes del Derecho Internacional Privado; fuentes nacionales y fuentes internacionales.

Fuentes nacionales. El Estado actual del Derecho, produce una situación en la cual cada Estado posee su propio derecho internacional privado, en la medida que no ha sido atendido por las fuentes internacionales. Las fuentes nacionales son, como en general lo son para el derecho internacional público; la ley, la costumbre y la jurisprudencia.

Fuentes Internacionales, son el mismo orden de las fuentes nacionales, pues las internacionales, también son escritas, consuetudinarias y jurisprudenciales.

Fuentes escritas; los Tratados diplomáticos, la Costumbre internacional y la Jurisprudencia internacional.

Artículo 133 Constitucional.

..."Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución y leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en la Constitución o leyes de los Estados".... Este precepto considera como ley suprema, no solo a la Constitución, sino al conjunto de la Constitución, a las leyes del Congreso de la Unión, que emanen de ella, y a los tratados diplomáticos que celebre nuestro gobierno de acuerdo con lo establecido por la propia Constitución.

Una vez que el tratado ha sido aprobado por el --
Senado, ese tratado toma la forma de una ley federal.

La Nacionalidad.

Al Hablar de la nacionalidad diremos que es el --
vínculo polftico y jurfdico que relaciona a un individuo --
con un Estado.

No hay que confundir la Nación con el Estado, --
aunque a veces pueden coincidir, no siempre ocurre asf. Una
Nación, en Derecho, no es un Estado, la Nación es el deseo
de querer vivir en la colectividad, es el deseo de pertene-
cer unidos por los mismos recuerdos del pasado y las mismas
esperanzas en el porvenir.

El Estado, ya vimos que se caracteriza por la --
autoridad polftica y soberana.

Habaremos ahora de la nacionalidad de las aeronaves. Se admite que las aeronaves posean una nacionalidad,
la cual significa que están matriculadas en un paÍs y que -
enarbolan el pabellón nacional de éste. De aquí se derivan
numerosas consecuencias, pues cuando una aeronave se en-
cuentra en alta mar, en donde no existe ninguna soberanía, las
leyes de los Estados a que pertenece la aeronave, se le --
aplicarán para cualquier situación legal. Será la ley mexi-
cana la que se aplique a los nacidos a bordo de una aeronave
mexicana en alta mar, y se considera como nacido en te-
rritorio mexicano.

Propiamente hablando no nos parece admisible, sin
embargo, que la aeronave posea una verdadera nacionalidad,
a nuestro juicio, no puede existir un vínculo entre un Esta-
do y una cosa, sino entre un Estado y sus súbditos solamen-
te. La aeronave lleva un pabellón, un emblema del paÍs que
ejerce sobre sus ocupantes la protección diplomática, pero
pabellón y nacionalidad son dos conceptos distintos. Con la
idea de pabellón se obtienen todos los resultados que acom-
pañan a una pseudonacionalidad y se evitan los inconvenien-
tes indicados, resultará difícil que llegare a abandonarse
la palabra nacionalidad, vocablo inexacto pero comodo en su
empleo.

Al hablar de la nacionalidad de las personas, diremos que hay tres reglas fundamentales: a) Que todo individuo debe tener una nacionalidad; b) Que debe poseerla desde su nacimiento y; c) Que puede cambiar voluntariamente de -- nacionalidad con el consentimiento del Estado interesado.

Problema de la doble nacionalidad.

La facultad de cambiar de nacionalidad a petición propia tiene una base fundamental: Cuando un individuo adquiere mediante la naturalización una nacionalidad extranjera, debe perder su nacionalidad anterior.

Hay ciertos casos, en que el individuo tiene dos nacionalidades a consecuencia del solo hecho de su nacimiento; pero no es éste el caso de que nos ocupamos ahora, sino del de un individuo que ha cambiado voluntariamente de nacionalidad adquiriendo otra. Es necesario que ese individuo pierda su nacionalidad anterior, pues de lo contrario tendrá dos nacionalidades.

Supongamos que un individuo posee dos nacionalidades, numerosos intereses de orden práctico impondrá la necesidad de determinar a cuál de esos dos Estados pertenece -- dicho individuo. En efecto, ya no se puede decir en este -- caso que la nacionalidad será determinada por la ley del -- país extranjero, única competente, sino que será preciso -- elegir entre las dos nacionalidades extranjeras y determinar cuál será exclusivamente reconocida por el Estado en -- donde desea establecerse.

El Jus sanguinis y Jus soli.

El sistema del Jus sanguinis, según éste sistema, el hijo debe tener la nacionalidad de los padres, la que -- dicten los vínculos de sangre. Si la nacionalidad está, -- ante todo, determinada por la raza, los vínculos de sangre son, por lo tanto, lo que mejor aseguran la continuación de la misma. Cuando un matrimonio mexicano se va a vivir al -- extranjero, sus hijos no son por eso menos mexicanos en su espíritu y tendencias; una circunstancia accidental, como la del nacimiento en un país extranjero, no debe privarles de la nacionalidad de los padres.

Los padres son el factor natural para los hijos, mientras que el lugar donde éste nace es un elemento extraño al mismo.

El sistema del Jus soli. Conforme a este sistema, la nacionalidad debe ser determinada por el lugar del nacimiento, el vínculo del suelo es el preponderante. Al medio en que el hijo se educa, es al que se deben, en efecto, las diversas cualidades que caracterizan a un nacional. La educación recibida puede, por lo menos, influir al carácter tanto como los vínculos de sangre, llegando a contrarrestarlos. Entre dos individuos, uno de los cuales nace fuera de México, de padres mexicanos y que permanece en el extranjero definitivamente, y el otro nace en México, se educa en él, aprende en éste país las primeras letras y desarrolla en el mismo su mentalidad. El primero quizás no tendrá de mexicano más que el nombre, mientras que el segundo será de hecho un verdadero nacional, por lo tanto es el segundo el que ofrece mayores garantías.

Nuestro sistema adopta una combinación tanto del Jus sanguinis, como del Jus soli, pues ya vimos en el artículo 30 Constitucional, cuando hablamos de que son mexicanos por nacimiento los que nazcan en el territorio mexicano sea cual fuere la nacionalidad de los padres (jus soli), y también son mexicanos por nacimiento, los que nazcan en el extranjero, de padres mexicanos, de padre mexicano o de madre mexicana (jus sanguinis).

Lo que sucede en el primer caso, o sea del nacido en territorio mexicano de padres extranjeros, que cuando llega a la mayoría de edad, decidirá por si mismo cual nacionalidad deberá adoptar, si la mexicana o la de los padres, queda pues en libertad de decidir por si mismo. Lo mismo pasa en el segundo caso, del nacido en el extranjero, de padres mexicanos, al llegar a su mayoría de edad, puede optar por dejar la nacionalidad del país en donde nació, y tomar la mexicana.

La Nacionalidad mexicana.

Del análisis del artículo 30 Constitucional se desprende quienes tienen la nacionalidad mexicana, ya sea por nacimiento o por naturalización.

En el primer caso son mexicanos por nacimiento, - los que nazcan en territorio mexicano, sea cual fuere la -- nacionalidad de los padres; los que nazcan en el extranjero de padres mexicanos o de padre o madre mexicana y; los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes.

En el segundo caso, son mexicanos por naturalización, los que obtengan de la Secretaría de Relaciones Exteriores, carta de naturalización; y la mujer extranjera que contraiga matrimonio con mexicano y tenga o establezca su - domicilio dentro del territorio nacional.

Lo anterior quiere decir que la nacionalidad se - adquiere a partir del nacimiento, o por actos posteriores a él (naturalización).

La voluntad del individuo en su cambio de nacionalidad.

Ya vimos que un individuo, mayor de edad, en cualquier momento puede renunciar a su nacionalidad y optar por tomar la que le parezca mas conveniente, no hay restricciones al respecto la única será, que tenga capacidad de ejercicio, mayor de edad.

Pruebas de la Nacionalidad.- La prueba de la nacionalidad extranjera de un individuo supone: a) Que el individuo no es mexicano y b) Que posee una nacionalidad determinada. La prueba en el primer caso es justificar que no reune las condiciones exigidas por la Constitución (Jus sanguinis y Jus soli). En el segundo caso el individuo tendrá que justificar la tenencia o adquisición de la nacionalidad, si es extranjera, por medio de certificados consulares, los cuales solo tienen una simple fuerza probatoria, en el supuesto de que tenga la nacionalidad mexicana, la prueba -- aceptada para reconocerla, son las actas del Registro Civil, después las informaciones judiciales y las notariales.

Pérdida de la nacionalidad.- Al respecto se refiere la Ley de Nacionalidad y Naturalización en su artículo - 3o. al establecer que la nacionalidad mexicana se pierde -- por adquirir voluntariamente una nacionalidad extranjera; -

por aceptar títulos nobiliarios que impliquen sumisión a un Estado extranjero; por residir siendo mexicano por naturalización, durante cinco años continuos en su país de origen; por hacerse pasar en cualquier instrumento público, siendo mexicano por naturalización, como extranjero, o por obtener y usar un pasaporte extranjero. La pérdida de la nacionalidad mexicana, solo afecta a la persona que la ha perdido.

La Naturalización.— Al hablar de ella diremos que es la concesión de la nacionalidad al extranjero que la solicita. Al respecto la ley anteriormente citada establece que podrá naturalizarse mexicano, todo extranjero que llenó los requisitos que establece la propia ley, como son en primer término, hacer la solicitud correspondiente para adquirir la nacionalidad mexicana ante la Secretaría de Relaciones, y de renunciar a la nacionalidad extranjera, requisitos residencia en el país, continua e ininterrumpida y legal, certificado de buena salud, y ser mayor de edad, a esta naturalización se le denomina ordinaria. Se establece también la naturalización privilegiada y la adquisición de la nacionalidad mexicana para este caso, se da al marido o esposa, extranjeros, posterior al matrimonio, siempre que tengan o establezcan su domicilio en territorio mexicano y lo soliciten expresamente a la Secretaría de Relaciones, previas las renuncias a su nacionalidad extranjera.

Pueden naturalizarse mediante este procedimiento especial, los extranjeros que establezcan en territorio nacional, una industria, empresa o negocio, que sea de utilidad para el país, o que implique notorio beneficio social; los extranjeros que tengan hijos legítimos nacidos en territorio nacional; los extranjeros que tengan algún ascendiente consanguíneo mexicano por nacimiento en línea recta dentro del primer o segundo grado; los colonos que se establezcan en el país, de acuerdo con las leyes de colonización; los mexicanos por naturalización que hubieren perdido la nacionalidad mexicana por haber residido en el país de origen y; los indolatinos y los españoles de origen, que establezcan su residencia en la república.

La Condición de los Extranjeros en el Derecho mexicano.—

Artículo 1o. 32 y. 33 Constitucionales.— La Consti

tución política, establece claramente en su artículo primero, que todo individuo gozará de las garantías que otorga la Constitución, y la secuencia en el artículo segundo, es que por estar prohibida la esclavitud en los Estados Unidos Mexicanos, todo extranjero, que en condición de esclavo entre al territorio nacional, alcanzará, por ese solo hecho, su libertad y la protección de las leyes.

El Artículo 32 Constitucional, otorga a los mexicanos, la preferencia, sobre los extranjeros, en igualdad de condiciones o circunstancias, para toda clase de contratos, concesiones y para todo empleo, cargo o comisión del gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano. Además hace una severa restricción para los extranjeros, ya que en tiempo de paz no podrá servir al ejército, ni a las fuerzas de policía o seguridad pública. Indica que para pertenecer a la marina nacional de guerra o a la fuerza aérea, y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de manera general, para todo el personal que tripule embarcación o aeronave que se ampare con la banda o insignia mercante mexicana. Siendo también necesario ser mexicano por nacimiento, para desempeñar los cargos de capitán de puerto, y todos los servicios de practicaje y comandante de aeródromo, así como todas las funciones de agente aduanal de la República.

Por lo que se refiere al artículo 33 Constitucional, diremos que el Poder Ejecutivo de la Unión, tiene facultades exclusivas para hacer abandonar del territorio nacional, inmediatamente y sin necesidad de previo juicio, a todo extranjero cuya permanencia juzgue inconveniente. Estipulando claramente, que los extranjeros tienen la prohibición de inmiscuirse en los asuntos políticos del país.

Internación, expulsión y extradición.— Al hablar de internación diremos que hay variadas formas legales de internarse a territorio nacional, y vemos que la Ley de Población establece que los extranjeros podrán internarse legalmente al país como inmigrantes y no inmigrantes.

Inmigrantes son los extranjeros que se internan legal y condicionalmente en el país, con el propósito de

radicarse en él, en tanto adquiere la calidad de inmigrado.

No inmigrante es el extranjero que con el permiso de la Secretaría de Gobernación se interna en el país temporalmente:

a) Como turista, con temporalidad máxima de 6 meses, ya sea con fines de recreo, salud, actividades científicas, artísticas o deportivas, siempre y cuando no sean -- remuneradas o lucrativas.

b) Como trasmigrante, con autorización para permanecer en el país hasta por 30 días.

c) Como visitante, para dedicarse al ejercicio de alguna actividad lucrativa o no, siempre que sea lícita y honesta, por máximo de 6 meses, prorrogables por una sola vez.

d) Como asilado político, para proteger su libertad o su vida de persecuciones políticas de su país de origen.

e) Como estudiante, para iniciar, completar o perfeccionar estudios en planteles educativos oficiales o particulares incorporados, con prórrogas anuales y con autorización para permanecer en el país solo el tiempo que duren sus estudios, y el que sea necesario para tramitar u obtener la documentación respectiva, pudiendo ausentarse del país cada año, por ciento veinte días en conjunto.

En lo referente a la expulsión diremos que, procede contra los extranjeros que hayan contravenido las disposiciones legales nacionales como ejemplo diremos:

a) Cuando se internan ilegalmente al país, o cuando oculten o no manifiesten que fueron expulsados con anterioridad.

b) Cuando no obedezcan las órdenes dadas por la Secretaría de Gobernación para que abandonen el territorio nacional, por haberse vencido el término de su legal estancia en el país.

c) Cuando el extranjero se dedique a actividades

ilícitas o deshonestas.

d) Cuando encubra o auxilie a otro extranjero a cometer los delitos motivo de las actividades ilícitas o deshonestas.

e) Cuando haga uso dolosamente u ostente una calidad migratoria distinta a la que posee, y

f) Por inmiscuirse en los asuntos políticos del país.

Por quanto a la extradición, diremos que es un procedimiento que se establece de Estado a Estado, para solicitar le sea remitido un individuo, que ha cometido un delito en el Estado que lo solicita, y que evadiendo o tratando de evadir la justicia se refugia en otro Estado. Sobre este problema, queda sujeta la extradición al Convenio o Tratado firmado entre los dos Estados y la política de reciprocidad. Este problema se traduce en una facultad discrecional del Estado al que se le solicita la extradición, porque previo el estudio de la documentación que se le remita, decidirá si procede a remitir al individuo, o caso contrario, niega la extradición con los argumentos que considere convenientes.

Capacidad Jurídica de las Sociedades Extranjeras en la Ley Orgánica y Reglamentaria de las fracciones I y IV del artículo 27 Constitucional.

Al respecto diremos que si la empresa extranjera se ha establecido de acuerdo con las leyes mexicanas, se le otorga la protección que se les da a las nacionales, pero debido a las experiencias vividas en el pasado.

En la Ley Orgánica se estipula que ningún extranjero podrá adquirir el dominio directo sobre tierras y aguas en una faja de 100 kilómetros a lo largo de la frontera y - 50 en las playas, ni ser socio de sociedades mexicanas que adquieran tal dominio en la misma faja. Tratándose de extranjeros que formen parte de una sociedad o empresa mexicana, solo podrán formar parte de ella, si han celebrado expresamente convenio con la Secretaría de Relaciones Exteriores, para considerarse como nacional respecto a la parte que le toca en la empresa, y de no invocar, la protección -

de su gobierno, bajo la pena de perder en beneficio del Estado mexicano, los bienes que hubieran adquirido como socio de la empresa (Aqui se les estipula la Cláusula Calvo).

Con respecto a las sociedades mexicanas que tengan o puedan tener socios extranjeros, que se propongan a adquirir el dominio de tierras, aguas, concesiones de explotación de minas, aguas combustibles, los extranjeros no podrán tener un porcentaje mayor del 50% del capital social.

Se ha hecho común que en la constitución de sociedades mexicanas, se inserte la cláusula de extranjería como lo estipula la ley Orgánica, y esta queda establecida en la siguiente forma: ..."Ninguna persona extranjera física o moral, podrá tener participación social alguna en la sociedad. Si por algún motivo, alguna persona de las mencionadas, por cualquier evento llegare a adquirir una participación social, contraviniendo así lo establecido en el párrafo que antecede, se conviene desde ahora que dicha adquisición será nula y, por tanto, cancelada y sin ningún valor a la participación social que se trate y los títulos que la representen, teniéndose por reducido el capital social en una cantidad igual al valor de la participación cancelada".... Como se observa, se trata de que las empresas o sociedades mexicanas constituidas para explotar cualquier industria --febril, minera, petrolera o para algún otro fin, que no sea agrícola, deberá contener la condición que se menciona anteriormente.

Disposiciones del Código Penal en materia de conflictos de leyes.

Caso en que la ley penal se aplica extraterritorialmente por razón del lugar en donde se cometió el delito.- El Código Penal para el Distrito y Territorios Federales en materia de fuero común, y para toda la República en materia de fuero federal, reúne el conjunto de disposiciones que estipulan cuáles son las conductas, hechos u omisiones que configuran un delito; tiene aplicabilidad para los delitos que se inicien, preparen o cometan en el extranjero, cuando produzcan o se pretenda que produzca efectos en territorio de la República y, por los delitos cometidos en los consulados mexicanos o en contra de su personal, cuando no hubieren sido juzgados en el país en que se cometieron.

En otros términos, la aplicabilidad del Código Penal, se -- hace tomando en cuenta el sitio en donde se inicia o comete el delito, no importa que no se cometan dentro del territorio nacional.

La territorialidad del Código Penal.- Ya decíamos que éste se aplica en toda la República, pero el problema - se suscita cuando se cometen buques extranjeros surto en -- aguas nacionales, al respecto el citado Código, establece - claramente que se considerarán como ejecutados en territorio de la República, los delitos cometidos por mexicanos o por extranjeros en alta mar, a bordo de buques nacionales; los ejecutados a bordo de un buque de guerra nacional surto en puerto extranjero o en aguas territoriales de otra nación. Esto se extiende al caso en que el buque sea mercante, si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenezca el puerto; los cometidos a bordo de un buque extranjero surto en puerto nacional o en aguas nacionales, si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el -- ofendido, no fueren de la tripulación. En caso contrario, - se obrará conforme al derecho de reciprocidad; los cometidos a bordo de aeronaves nacionales o extranjeras que se -- encuentren en territorio o en atmósfera o aguas territoriales nacionales o extranjeras, en casos análogos a los que - se señalan para buques anteriormente, y; los cometidos en - las embajadas y legaciones mexicanas.

Aplicación extraterritorial del Código Penal en - razón de la persona.- Al respecto también el referido código estipula que los delitos cometidos en territorio extranjero por un mexicano contra mexicanos o contra extranjeros, o por un extranjero contra un mexicano, serán penados en la República, con arreglo a las leyes federales, si concurren los siguientes requisitos:

- I.- Que el acusado se encuentre en la República
- II.- Que el reo no haya sido definitivamente juzgado en el país en que delinquió, y
- III.- Que la infracción de que se le acuse tenga el carácter de delito en el país en que se ejecutó y en la República.

CAPITULO 10

DERECHO AEREO Y ESPACIAL.

- I.- El Derecho Aéreo y Espacial.
 - a) Concepto.
 - b) Fuentes.
 - c) Características de Juridicidad.
 - d) Factor económico, tecnológico y político.
- II.- Las Libertades del Aire.
- III.- La aeronave.
 - a) Concepto.
 - b) Naturaleza Jurídica.
 - c) Marcas de Nacionalidad.
 - d) Clasificación técnica, económica y operacional.
 - e) La aeronavegabilidad.- Art. 316 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y Art. 33 del Convenio de Chicago.
- IV.- Personal Aeronáutico.
 - a) Clasificación.
 - b) Art. 319 de la Ley de Vías y 33 del Convenio de Chicago.
- V.- Estatuto Jurídico del Comandante de la aeronave.
 - a) Art. 321 de la Ley de Vías.
 - b) Funciones de autoridad sobre aspectos civiles y penales o de policía.
- VI.- Elementos auxiliares de la actividad aviatoria.
- VII.- El transporte aéreo nacional e internacional.

Derecho Aéreo y Espacial

El Derecho Aéreo y Espacial.

Concepto.- Al hablar de Derecho Aéreo, nos referimos también al Derecho Aeronáutico, porque dentro del concepto del Derecho Aéreo, entran materias que no son propias del Derecho de la aeronavegación, o sean que no pertenecen al espacio aéreo, sino que corresponden a la navegación en otro espacio, o sea el espacio exterior, o espacio interplanetario. Al conceptuar al Derecho Aéreo diremos que son el conjunto de disposiciones que regulan al espacio aéreo, a la aviación y sus servicios auxiliares. Al referirnos a la aviación, será para tratar a los vehículos que se trasladan en el espacio a voluntad humana, además de ser vehículos semejantes por cuanto a su configuración y su mecanismo. A estos actos que reunen características comunes, les denominaremos "actos aviáticos"; hay que distinguir de la actividad aeronáutica a los objetos que se desplazan por el espacio con una finalidad próxima, como lo son los satélites, estos no pertenecen a la aviación ni a la aeronáutica, porque no se utilizan para la transportación de personas o carga.

Fuentes.- Como en las demás disciplinas jurídicas, hay fuentes formales y fuentes materiales; formales: la Ley, la Costumbre y la Jurisprudencia. Fuentes materiales: el Derecho positivo y la Doctrina.

La Ley como fuentes del Derecho Aéreo es indiscutible, y tenemos leyes nacionales e internacionales. La costumbre, indiscutiblemente que es la costumbre fuente del Derecho Aéreo y en un principio la principal, ya que cuando un piloto aterriza o despega a cierta velocidad, lo hace en cualquier aeropuerto, que a medida del tiempo se toma como una norma a obedecer. La Jurisprudencia, aquí se ofrecen ciertas dificultades, ya que no hay un Tribunal Internacional, y por lo tanto, no hay jurisprudencia internacional en la reglamentación aeronáutica internacional.

Al hablar del Derecho positivo, ya vimos que son los principios o normas que se aplican, en este caso hay varias instituciones de derecho internacional, convenios y tratados que son de constante aplicación.

La Doctrina, también se considera como fuente, porque hay bastantes autores o jurisprudencia que han consti-

tuido una doctrina del Derecho de la aviación, dando lugar a exposiciones nacionales e internacionales.

Características de juridicidad.- Estas características son propias del Derecho de la aviación y son lo que - se llaman:

a) Imperio, porque las normas del Derecho Aéreo - son normas imperativas, que se imponen por su propia naturaleza y deben ser acatadas, sin que haya una sanción inmediata de por medio, en este sentido las normas del Derecho Aéreo no se pueden violar impunemente, no porque la sanción - sea impuesta por los tribunales, sino que la misma violación acarrea la sanción. Ejemplo, las aeronaves para elevarse -- necesitan un mínimo de velocidad, si se viola esta norma, - con una velocidad inferior, acarrea la sanción, el no des- - plazamiento.

b) Internacionalidad, el acto aviatorio es por -- naturaleza internacional, y la solución internacional es -- presentada ante el acto aviatorio, mediante la reglamentación internacional. La internacionalización unifica las -- normas, sobreviniendo así la unificación del Derecho Aéreo, mediante las reglas internacionales o mediante la solución a los conflictos de leyes, en los cuales, la legislación interna, procura adaptarse a la internacional.

Factor Económico, tecnológico y político.- Cuando se habla del factor económico se trata un elemento objetivo que influye en la aviación, ya que es este el factor que va a contribuir al desarrollo de la actividad aviatoria, mediante el tráfico de pasajeros y carga.

Factor tecnológico, este factor tiene una importancia decisiva en el desarrollo de la actividad aviatoria, ya que la técnica va resolviendo un sinnúmero de problemas de tipo mecánico, estructural, etc., de las aeronaves, buscando siempre su perfeccionamiento y adecuación de la aeronave al servicio que se necesite.

Factor político, en la realización del acto aviatorio, esto es obvio porque se trata de la intervención del Poder Público, los actos aviáticos se realizan conforme a la doctrina política de un Estado, algunos se inclinan por

la política nacionalista, o la de los cielos abiertos.

Las Libertades del Aire.

La actividad más importante dentro de la aviación, es el transporte, este consiste en llevar y traer, conducir a bordo de las aeronaves, personas o carga; el hablar de -- transporte, hablaremos de un tráfico organizado, que se realiza conforme a lo que conocemos como servicio aéreo regular y servicio aéreo no regular, conceptuando a los servicios aéreos regulares, como los que se llevan a cabo conforme a un itinerario, abierto al público y por remuneración; el transporte aéreo regular exige que se llenen estas condiciones, y el no regular es aquel que no incluye algunas de ellas o todas.

El transporte aéreo regular y no regular, están - regidos por las llamadas libertades del aire, estas libertades fueron discutidas durante mucho tiempo en la Conferencia de Chicago y quedaron consignadas en dos instrumentos; en el Convenio de Chicago y en los Acuerdos de tránsito aéreo y Acuerdo de Transporte. La primera y la segunda libertad, están consignadas en el Acuerdo de Tránsito, la tercera, la cuarta y la quinta, en el Acuerdo de Transporte. Sobre el particular, el único Acuerdo que está en vigor es el de Tránsito.

¿En qué consisten las libertades del aire?: Consisten en el derecho que tienen las aeronaves de los Estados, para llevar a cabo servicios regulares o no regulares, en el espacio nacional de otro Estado.

La primera libertad consiste: en el derecho de -- tránsito inofensivo sobre el espacio de otro Estado (Sobre-vuelo)

La segunda libertad consiste: en el derecho de -- aterrizar sin descargar pasajeros o carga, ni cargar la -- aeronave con pasajeros o carga, sino simplemente aterrizar para cargar combustible, hacer reparaciones menores a la -- aeronave, por mal tiempo etc. (escala técnica)

La tercera libertad consiste: en llevar pasajeros provenientes del Estado en que está matriculada la aeronave

y desembarcarlos en otro.

La cuarta libertad consiste: en el derecho de tomar pasajeros en otro territorio, para llevarlos al territorio de la nacionalidad de la aeronave.

La quinta libertad consiste: en el derecho de tomar pasajeros en un territorio distinto del territorio de la nacionalidad de la aeronave, para llevarlos a otro territorio distinto también del territorio de la nacionalidad de la aeronave.

Se ha discutido sobre la existencia de otras tres libertades, pero estas no son propiamente libertades, tales como las consideradas en los Acuerdos de Chicago, excepto con la llamada octava libertad.

La sexta libertad se hace consistir en el derecho de transportar pasajeros de un territorio extranjero a otro también extranjero, es decir distintos ambos de la nacionalidad de la aeronave, pero a través de su territorio.

La séptima libertad se hace consistir en llevar a cabo sin intervenir el territorio de la aeronave servicios de transporte entre dos territorios totalmente ajenos a la nacionalidad de la aeronave.

La octava libertad consiste en que una aeronave extranjera, realice transporte entre dos puntos ubicados dentro de un mismo Estado (cabotaje).

Se ha tratado en muchas ocasiones de regular el ejercicio de las llamadas libertades del aire, mediante la celebración de acuerdos bilaterales y multilaterales. En 1946, se propuso un acuerdo multilateral con el fin de dar una solución uniforme a todos los posibles ejercicios de las libertades, de tal manera que en todos los Estados partes del acuerdo, hubiera una legislación uniforme, hasta la fecha no ha sido posible en virtud de los conflictos económicos de mucha importancia que impiden la celebración de ese acuerdo, en su lugar ha predominado la celebración de acuerdos bilaterales.

Los acuerdos bilaterales tienen por objeto el --

intercambio reciproco de los derechos de tráfico entre los dos Estados partes del acuerdo.

La aeronave.

Concepto.- Los medios para la realización de la actividad aviatoria, son los instrumentos materiales de desempeño de esa actividad, y nos referiremos a la aeronave, la cual la define el artículo 311 de la Ley de Vías Generales de Comunicación como "Cualquier vehículo que puede sostenerse en el aire".

La definición internacional de aeronave, es la adoptada por la Organización de Aviación Civil Internacional al expresar "que es aquella que sirve para que se entiendan unos Estados con otros".

La definición de nuestra ley, tiene la ventaja de que habla de cualquier vehículo, y "vehículo" es cualquier artefacto que sirve para transportar personas.

El Anexo No. 6 del Convenio de Chicago, conceptúa a la aeronave de la siguiente manera: "Toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra".

Naturaleza Jurídica.- ¿Qué es jurídicamente una aeronave?, vemos que es una cosa que está en el comercio, es decir que es susceptible de apropiación, tiene una nacionalidad, recibe una matrícula que la personifica, es susceptible de gravarla, es decir hipotecarla, es un bien registrable en un Registro público, reconocido internacionalmente.

Así pues, la aeronave es una cosa mueble por su naturaleza, aun cuando revista ciertos caracteres que llevan a algunos autores a clasificarla como cuasi-inmueble. Esta cosa mueble ostenta una nacionalidad, aunque ésta sea una ficción, tiene una naturaleza compuesta de elementos materiales y jurídicos que les son propios, y su regulación está formada por normas de Derecho público y normas de Derecho privado.

Marcas de Nacionalidad.- Es la identificación que tiene una aeronave tanto en el plano internacional como

en el nacional. El Convenio de Chicago establece las marcas de nacionalidad que tendrá cada Estado, para su identificación internacional, esta marca se escogió de entre los reglamentos internacionales de telecomunicaciones, a nuestro país le correspondió la letra "X", pudiendo combinar esta letra con las que se consideren convenientes, pero siempre anteponiendo la letra X.

Otros ejemplos de distinción de nacionalidades en las aeronaves son para los EEUU la letra "N", para Inglaterra la "G", para Francia la "F", para Alemania la "D", a Brasil le correspondió la PP, etc.

La matrícula es el nombre de pila que recibe la aeronave, además de que las marcas de nacionalidad deben ser combinadas con la matrícula, la matrícula consistirá, ya expresamos, en una combinación de letras o letras y números.

Clasificación técnica, económica y operacional.-- La clasificación serán principalmente los Aerostatos y Aerodinos este se subdivide en sin motor y con motor; sin motor: planeador y cometa, terrestres o acuáticos. Los Aerodinos con motor se subdividen en avión, giroavión y Ornitóptero; el avión en terrestre, hidroavión y anfibio. El giroavión en giroplano y helicóptero, en terrestre, acuático y anfibio.

Clasificación económica.-- La clasificación de las aeronaves atendiendo al aspecto económico es la siguiente: a) Aeronaves de transporte público, y b) aeronaves del servicio privado.

Clasificación operacional.-- Se clasifican en atención a los distintos géneros de operaciones que realizan las aeronaves, es decir las actividades a que se dedican, así tenemos que serán I.- Por su naturaleza; II.- Por su objeto; III.- Por su causa; IV.- Por el lugar de operación; V.- Por el tiempo y; VI.- Por la forma.

Por su naturaleza, en públicos y privados, los primeros se subdividen en comerciales y no comerciales, que a su vez se clasifican en profesionales y no profesionales; en tanto que las no comerciales se dividen en científicas y deportivas. Las segundas, o privadas, son las destinadas a

servicios particulares, militares, policía y aduana.

Por su objeto, pueden transportar personas, cosas, equipajes, mercancías, etc.

Por su causa, son onerosas o gratuitas.

Por el lugar, son nacionales o internacionales; - las nacionales a su vez en internas y externas.

Por el tiempo, conforme al cual realizan sus operaciones en regulares y no regulares.

Por la forma, en que realizan sus operaciones en simples y combinadas.

La aeronavegabilidad.- Para que las aeronaves -- sean útiles técnicamente necesitan ser navegables, o sea -- reunir condiciones técnicas de carácter esencial para que - puedan elevarse, sustentarse y aterrizar en un máximo de -- condiciones de seguridad para los tripulantes, pasajeros y_ terceros en la superficie. Del análisis del artículo 316 de la Ley de Vías Generales de Comunicación encontramos que es necesario que la autoridad intervenga examinando la nave, - para que certifique que la misma está en condiciones de nave_ gabilidad, expediendo un certificado como constancia de que volará en condiciones técnicamente satisfactorias por un -- tiempo determinado; no se expide este certificado, sino se_ cuenta con la historia de la nave, su registro desde la fe_cha de fabricación, horas de vuelo, reparaciones, servicios, etc.

Las características del certificado de aeronavega_ bility deben ser similares a los expedidos por otros Esta_ dos, bajo un ménimo de normas que son de carácter interna_ cional, al respecto el Convenio de Chicago establece que -- los Estados miembros, se obligan a reconocer los certifica_ dos de aeronavegabilidad expedidos en otro Estado miembro, estableciendo un ménimo de requisitos. Es el Anexo 3 al -- Convenio citado el que establece el número de normas mén_ mas que deben seguir los Estados.

Personal Aeronáutico

El personal es uno de los medios básicos para la_

ejecución del acto aviatorio, y reviste una importancia pri
mordial, porque se requiere una excelente condición física,
psíquica y de magnífica preparación. Para tal fin se expi
den licencias, en las cuales se especifica que el titular -
se encuentra capacitado para llevar a cabo la conducción de
determinadas aeronaves o actos que auxilian al buen desempe
ño del acto aviatorio.

Clasificación.- Hay dos principales clasificacio
nes, del personal técnico de vuelo y personal técnico de --
tierra. El personal técnico de vuelo, se clasifica a su vez
en: Piloto Estudiante, Piloto Privado, Piloto Comercial y -
Piloto de servicio público. El personal técnico de tierra -
se clasifica en personal meteorólogo, personal mecánico y -
personal de operaciones.

Artículo 319 de La Ley de Vías Generales de Comu
nicación y 33 del Convenio de Chicago.- El artículo 319 es
tablece que el personal técnico en aeronáutica está consti
tuido por los miembros de tripulación de vuelo, y el perso
nal de tierra adscrito al servicio de la navegación aérea -
civil. Que para actuar como miembro del personal técnico --
aeronáutico se requiere ser titular de una licencia válida
para ejercer las funciones correspondientes, que le haya --
otorgado o reconocido la Secretaría de Comunicaciones, la -
cual podrá convalidar o reconocer las licencias concedidas
en el extranjero por autoridad competente, siempre que los
requisitos bajo los cuales se expedieron, sean iguales, por
lo menos a las normas mñimas que requiera nuestro gobierno
para el otorgamiento de tales licencias. El artículo 33 del
Convenio, establece el reconocimiento de licencias por los
Estados signatarios al expresar que los certificados de --
aptitud y las licencias, expedidas o convalidados por el --
Estado contratante, se reconocerán como válidos por los de
más Estados contratantes, siempre que los requisitos de --
acuerdo con los cuales, se hayan expedido o convalidado di
chos certificados o licencias, sean iguales o superiores a
las normas mñimas que oportunamente se establezcan en apli
cación a este Convenio, estas normas se encuentran en el --
Anexo No. 7 al Convenio.

Estatuto jurídico del comandante de la aeronave.

El comandante de la aeronave es ante todo respon
sable de que todo lo que pueda acontecer a bordo de la mis

ma, en cuanto se hace cargo de ella.

El artículo 321 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, dice que el comandante es responsable de la tripulación, carga, pasajeros, etc., tan pronto se haga cargo de la aeronave, esta responsabilidad se extingue al final del vuelo cuando el personal de la empresa se haga cargo de ella, de los pasajeros, carga, etc.

El comandante de la nave anotará en un libro llamado bitácora todos los hechos ocurridos a bordo, distancias recorridas, horas de vuelo, combustible, anomalías en el funcionamiento de alguno de los instrumentos o componentes del avión, etc.

El comandante al mando de la aeronave, desempeña las funciones de representante del operador en los diversos lugares en donde tenga que aterrizar; un segundo aspecto de la condición jurídica del comandante es la responsabilidad que tiene del buen cuidado de la misma, la seguridad, el buen orden y disciplina del usuario y demás miembros de tripulación.

Funciones de autoridad sobre aspectos civiles y penales o de policía.- La función del piloto al mando, tiene facultades ejecutivas por actuar en la aeronave en vuelo como máxima autoridad, pues se le otorgan facultades para que de fe sobre acontecimientos del orden civil, que ocurrían cuando esté al mando de la nave como lo son los alumbamientos y fallecimientos. En lo referente a aspectos penales, también está facultado para actuar en forma ejecutiva, inclusive para usar la fuerza para reducir al orden o cualquier pasajero o miembro de tripulación, debe imponerse para hacer valer la jerarquía que la ley le confiere y que se basa en la seguridad en la conducción del vuelo.

Así pues, cuando el piloto desarrolla funciones de autoridad civil o penal, adopta una situación bastante compleja.

Elementos auxiliares de la actividad aviatoria.

El medio en donde se desempeña la actividad aviatoria, es el espacio aéreo, los medios son las aeronaves y

el personal que las conduce, pero hay otros elementos auxiliares que son necesarios para llevar a cabo la actividad, y son los que llamaremos de infraestructura como lo son aeródromos, ayudas a la navegación, sistemas de comunicación y todas las instalaciones y servicios conexos.

Cuando nos referimos a los aeródromos diremos que son todas aquellas áreas que permiten a las aeronaves despegar y aterrizar con requisitos mínimos de seguridad, y los habrá públicos y privados, locales e internacionales. Los aeródromos de acuerdo con la importancia en su movimiento de operaciones aéreas, necesitan contar con las radioayudas, servicios de control de tránsito, suministro de combustible, servicio de extinción de incendios, autoridades de aduana, migración y sanidad, etc. Todos estos elementos reunidos constituyen la infraestructura o elementos auxiliares de la navegación aérea.

El transporte aéreo nacional e internacional.

El transporte aéreo nacional, es el que se lleva a cabo dentro de las fronteras del país, y puede ser de servicio público o de servicio privado; el servicio público se divide en regular o no regular.

El artículo 329 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, estipula que el servicio público de transporte aéreo nacional regular está sujeto a la obtención de concesión, a itinerarios, frecuencias de vuelo y honorarios, a remuneración conforme a una tarifa autorizada y; a una accesibilidad permanente con el público.

En lo que se refiere al servicio público de transporte aéreo no regular, el artículo 330 dice que está sujeto a la obtención de permiso, a la realización de vuelos conforme al convenio celebrado con el usuario, y a una remuneración sujeta a una cantidad mayor de la autorizada para los servicios regulares.

Las bases para que se les otorguen las concesiones o permisos tanto los servicios regulares y no regulares, se encuentran en el artículo 331 de la propia ley, y establece, que el servicio deberá satisfacer una necesidad o conveniencia pública; que el solicitante, tenga capacidad y elementos técnicos y financieros suficientes para operar el

servicio propuesto.

Para el inicio de operaciones de los servicios -- regulares y no regulares, deben acreditar que cuentan o disponen, por cualquier título o contrato, de aeródromos aptos para el servicio, instalaciones y servicios auxiliares de la navegación aérea, equipo de vuelo aprobado por las autoridades aeronáuticas competentes, con itinerarios, tarifas y horarios debidamente autorizados, con los seguros que -- exige la ley, y con los requisitos que se les fijen en las concesiones o permisos.

El transporte aéreo internacional se clasifica en:

Servicio mexicano de transporte internacional -- regular;

Servicio mexicano de transporte internacional no regular;

Servicio extranjero de transporte internacional -- regular y;

Servicio extranjero de transporte internacional -- no regular.

La prestación de estos servicios de o hacia territorio mexicano, se efectuarán de acuerdo con lo siguiente:

El servicio mexicano de transporte internacional regular, al amparo de la concesión y en los términos de los artículos 331 y 332 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

El servicio mexicano internacional no regular, se ejecutará con base en los permisos obtenidos, y que son revocables en cualquier tiempo.

El servicio extranjero internacional regular, con autorización o el permiso que se le otorgue a la empresa, -- y con base en los acuerdos bilaterales sobre transporte -- aéreo, si los hay.

El servicio internacional de transporte no regular se ejecutará con base en las autorizaciones que se ---

concedan en cada caso y a juicio de la Secretaría de Comunicaciones.

Tanto las concesiones como los permisos o autorizaciones, se ajustarán en su caso, a los términos de los tratados o convenios internacionales aplicables, los permisos o autorizaciones para los servicios extranjeros de transporte internacional quedarán sujetos al principio de reciprocidad, procurando que no entrañen peligro para la seguridad de la nación, ni lesione los servicios mexicanos de transporte aéreo.

Cuando se hace referencia al transporte aéreo internacional es indispensable hablar sobre las negociaciones internacionales, que tienen por objeto celebrar convenios bilaterales para la realización de transporte aéreo entre dos países.

El objetivo principal de los convenios bilaterales, debe ser el servicio del transporte aéreo que sea no solo indispensable, sino suficiente para satisfacer las necesidades del tráfico entre dos Estados (3a. y 4a. libertades).

Para la negociación de un convenio bilateral, se requiere de una política perfectamente bien definida y estudiada, que busque el equilibrio de los diversos factores que afectan al desarrollo económico y social del país.

Por lo anterior, las políticas son variadas, y por consiguiente encontramos diversas doctrinas.

Básicamente la celebración de convenios bilaterales sobre transporte aéreo internacional, obedece a la necesidad de regular en forma justa y equitativa, los servicios de tráfico entre los dos países, así como la distribución del tráfico comercial generado por los mismos, con el objeto de que las líneas aéreas designadas por los gobiernos de los países contratantes, tengan igualdad de trato y de oportunidades, y no se establezca una competencia desigual, que lleve a la ruina a las empresas de uno de los países, por lo que los convenios tienden a constar, en sentido genérico, de dos partes, perfectamente determinadas; la primera por cláusulas rígidas o invariables, que se refieren a las estipulaciones que los gobiernos contratantes estiman convenientes.

tes; la segunda parte se refiere a la regulación de la explotación de los servicios, determinando disposiciones sobre itinerarios, frecuencias, tarifas, equipo y, en general a aquellos aspectos que se refieren a la nivelación y control de la explotación de los servicios y, así determinar un equilibrio de los mismos.

Respecto de los tipos de convenios bilaterales, podemos decir que existen cuatro posiciones fundamentales, determinadas por los jurisperitos.

La primera determina el Convenio tipo Bermudas, celebrado el 11 de febrero de 1946 entre el gobierno norteamericano e inglés, Acuerdo o Plan de Bermudas, que contiene un conjunto de disposiciones y principios para la explotación de los servicios aéreos internacionales, entre los que es necesario hacer resaltar los que se refieren a los derechos comerciales, que son motivo de arreglos bilaterales, y que no debe de haber control de frecuencias, ni del derecho de tomar pasajeros, correo o carga destinados al territorio de cualquier país y el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedente de cualesquiera otros territorios, conocida también como quinta libertad, o libertad total de comerciar entre los Estados contratantes, siendo necesario aclarar que de acuerdo con el Plan Bermudas, lo anterior se refiere solo a las líneas aéreas de larga distancia, cuya explotación inicialmente es determinada como servicio directo. Determina, además, el derecho de transportar pasajeros, carga y correo entre dos Estados extranjeros por la vía del Estado de la nacionalidad, es decir, la denominada "Sexta Libertad", y que comprende el hecho de que un país utilice su territorio para desplazar tráfico aéreo hacia y desde el territorio de otros países extranjeros, así como el derecho de transportar internacionalmente pasajeros, correo y carga por una empresa de aviación que preste servicios, exclusivamente fuera del país de su nacionalidad, es decir, la denominada "Séptima Libertad", y que permite a una línea aérea abanderada en un país, establecer y explotar un servicio público internacional de transporte aéreo entre dos países diferentes al de su nacionalidad.

La segunda posición ha sido fijada por la labor de dos de los más grandes juristas de transporte aéreo internacional, Plesman y Slotemaker, de nacionalidad holandesa, quienes pugnan por que los países del mundo otorguen la

mayor libertad posible en el espacio atmosférico, y se otorgue a todos los Estados los derechos comerciales más amplios y determinados por una competencia leal y justa. En tal virtud, los convenios bilaterales que celebren los países, deben tender a satisfacer las necesidades del tráfico total, sin mas restricciones que las que tengan las líneas aéreas de los países que compiten por dicho tráfico. Sin embargo, ésta doctrina no ha prosperado dentro del campo de la aviación.

La tercera posición, es la conocida como Doctrina Ferreira ya que el eminente jurista argentino, Enrique Ferreira es su encausador. Esta Doctrina consiste básicamente en regular los derechos del tráfico comercial internacional a través de principios rígidos que equilibren la desigualdad que pudiera existir entre los países que celebren convenios sobre transporte aéreo internacional y determinen una distribución equitativa del mismo, para que las líneas aéreas que compitan, participen equitativamente de la distribución del tráfico que se genere de y hacia los países contratantes. Esta Doctrina aún cuando ha luchado por tomar preponderancia en el campo de la aviación internacional, no ha sido aceptada por la generalidad de los países.

La O.A.C.I., en lo que se refiere al transporte aéreo internacional entre dos países, deja en libertad a los mismos para que celebren convenios, señalando únicamente las normas de carácter general, a que deberán sujetarse, pero se insiste, dejando en libertad a los países, para negociar respecto de las rutas a establecer, equipo a utilizar, capacidad, frecuencia, tráfico y equipo, así como artículos sujetos a libre importación y aquellas modalidades que estimen pertinente, como benéficas para el transporte.

Resumiendo, del convenio bilateral tipo para realizar servicios de transporte aéreo internacional, que ha propuesto la OACI, se desprende:

a) Que la capacidad y servicios ofrecidos deben estar acordes con la demanda de tráfico en las rutas convenidas y en relación con las características de las aeronaves que se utilicen y frecuencias de vuelo, quedando las Partes Contratantes sujetas a los lineamientos que expresamente se determinen en dicho convenio.

b) Que establece una justa y equitativa oportunidad para las empresas que operen las rutas, para determinar una libre competencia dentro del margen de capacidad y frecuencias de vuelos autorizados.

c) Que deja abierta la posibilidad para que las empresas de ambas partes contratantes, puedan ejercer tráfico de quinta y sexta libertad.

CAPITULO 11

LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.

- I.- El Convenio de Chicago o sobre la aviación civil internacional.
 - a) Fines.
 - b) Organización interna.
 - c) Funciones.

- II.- Convenciones Internacionales.
 - a) Convenio de Ginebra de 1948.
 - b) Convenio de Roma de 1952.
 - c) Protocolos de Enmienda al Convenio de Varsovia.
 - d) Convenio de Guadalajara.
 - e) Convenio de Tokio.
 - f) Convenio para la Represión de Apoderamiento Ilícito de Aeronaves.

La Organización de Aviación Civil Internacional.

La segunda guerra mundial influyó en forma determinante en el progreso de la aviación; al estallar la conflagración mundial, el transporte aéreo de pasajeros y mercancías no era todavía un medio de transporte común, casos de excepción era nuestro país, en donde por las condiciones topográficas de algunas regiones, no permitían otras formas de transporte.

La carga transportada por avión era muy pequeña, y en muchas regiones del planeta carecían de la debida organización, que se requería para un vuelo seguro. La guerra redujo a seis años los adelantos que normalmente, en tiempo de paz, hubieran requerido de un cuarto de siglo.

Las naciones beligerantes establecieron una vasta red de transporte de pasajeros y mercancías, porque la logística de tiempos de guerra, exigía la rapidez del transporte ante todo, concediendo así un papel secundario al aspecto económico de la explotación.

El espíritu de cooperación propio de la guerra, resolvió muchos problemas políticos, pero quedaron muchos otros, tanto políticos como técnicos, que debían solucionarse si se quería que la experiencia de la guerra beneficiara a la humanidad en tiempo de paz. Existía el problema general de los derechos comerciales, había otros problemas, como los medios que debían de adoptarse para reducir al mínimo los conflictos jurídicos y económicos que pudieran surgir al volar en tiempo de paz, sobre las fronteras de diversos países, asimismo, lo que podría hacerse para mantener las instalaciones para la navegación aérea construidas durante la guerra.

Estos fueron los motivos que influyeron poderosamente para la formación de un organismo internacional, que unificara los diversos criterios existentes sobre la aviación civil.

La Constitución de la O.A.C.I., es el Convenio de Aviación Civil Internacional, redactado por una conferencia en la ciudad de Chicago, ILL., en noviembre y diciembre de 1944.

Durante cinco semanas, los delegados de 52 países, estudiaron los problemas de la Aviación Civil Internacional. El resultado fue el citado Convenio, cuyo objetivo está claramente establecido en el preámbulo, y expresa:

CONSIDERANDO que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional, puede contribuir poderosamente -- a crear y mantener la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma, puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general; y

CONSIDERANDO que es deseable evitar todo desacuerdo entre las naciones y los pueblos y estimular entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

Los gobiernos que suscriben, habiendo convenido -- en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional, pueda desarrollarse de manera segura y ordenada, y de que los servicios internacionales de transporte aéreo, puedan establecerse con carácter de igualdad, -- para todos, y realizarse sobre bases firmes y económicas;

CELEBRAN a estos fines, el presente Convenio.

En los 96 artículos del Convenio de Chicago, se establecen los privilegios y obligaciones de los Estados -- contratantes, la adopción de normas y métodos recomendados internacionalmente, para regular la navegación aérea; se -- recomienda a los Estados miembros y proponen que se facilite el transporte aéreo, mediante la reducción de trámites -- aduaneros y de inmigración.

El Convenio reconoce el principio de soberanía -- exclusiva y plena de todo Estado, sobre el espacio aéreo -- correspondiente a su territorio, y establece que no podrá -- explotarse ningún servicio aéreo internacional, regular -- sobre el territorio de un Estado contratante o hacia el -- interior de éste, sin su previo consentimiento.

Una de las cuestiones a las cuales la Conferencia de Chicago, atribuyó gran importancia, fue la de la concesión recíproca de derechos comerciales en la aviación civil

internacional. Se consideró que no era posible llegar a ningún acuerdo satisfactorio para todos, pero la Conferencia - preparó también dos Acuerdos suplementarios, que son el -- Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales, y el Acuerdo sobre transporte aéreo internacional. Referentes a esta cuestión, el primero estipula que -- las aeronaves de todo Estado contratante, pueden volar sobre el territorio de cualquier otro Estado signatario o -- aterrizar en él, por razones técnicas; el segundo, prevé -- además, entre otras cosas, el transporte de tráfico entre - el Estado de matrícula de la aeronave y cualquier otro Estado signatario.

La O.A.C.I., estableció su sede permanente en -- Montreal, Canadá.

Fines.- Los fines y objetivos de la O.A.C.I., se encuentran claramente estipulados en el artículo 44 del Convenio, cuando dice que son el desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar el establecimiento y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:

a.- Lograr el desarrollo seguro y ordenado, de la aviación civil internacional en todo el mundo;

b.- Fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves, para fines pacíficos;

c.- Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos, instalaciones y servicios de la navegación aérea, para la aviación civil internacional;

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

e.- Evitar el despilfarro económico producido por la competencia abusiva;

f.- Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante, tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de

transporte aéreo internacional;

g.- Evitar la preferencia entre Estados contratantes;

h.- Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;

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

Organización interna.- El órgano supremo es la Asamblea, y el Ejecutivo, el Consejo. La Asamblea compuesta por representantes de 121 Estados miembros, se reúne una vez cada tres años, por lo menos, y es el órgano legislativo de la Organización y siempre es convocada por el Consejo. Cada Estado contratante tiene derecho a un voto, y las decisiones de la Asamblea se toman por mayoría de votos emitidos, excepto cuando el Convenio dispone lo contrario. En dichas reuniones, se examina la labor realizada por la Organización en las esferas técnica, económica, jurídica y de asistencia técnica; se fija la política a seguir durante los años venideros a los órganos que componen la Organización. También se aprueba el presupuesto trienal.

El Consejo es el órgano ejecutivo permanente, responsable ante la Asamblea. Está integrado por 30 Estados contratantes, elegidos por la Asamblea, por un período de tres años. La Asamblea elige los Estados miembros del Consejo, bajo tres categorías: Estados de importancia principal en el transporte aéreo, Estados que hacen la mayor aportación a la provisión de instalaciones y servicios de la navegación aérea civil, y a los Estados cuya designación asegure que todas las áreas principales de las regiones geográficas del mundo, estén representadas.

El Consejo, junto con sus órganos auxiliares, es decir, la Comisión de Aeronavegación, el Comité de Transporte Aéreo, el Comité de Ayuda Colectiva para los Servicios de Navegación Aérea y el Comité de Finanzas, dirigen constantemente la labor de la Organización. Una de las principales funciones del Consejo, es adoptar normas y métodos recomendados internacionales, sobre cuestiones propias de la

navegación aérea internacional, que produzcan la mayor uniformidad en los reglamentos y normas y procedimientos relativos a las aeronaves, personal aeronáutico, aerovías, instalaciones y servicios auxiliares. Tales normas y métodos recomendados internacionales, se incluyen, según su materia, en los Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional. El Consejo, actúa de árbitro en casos de que surjan diferencias entre los Estados miembros, en cuestiones relativas a la aviación y a la aplicación del Convenio, investiga toda cuestión que pueda perjudicar el desarrollo de la navegación aérea internacional y, en general, toma las medidas necesarias para mantener la seguridad y regularidad del transporte aéreo internacional.

La OACI, por conducto de su Presidente del Consejo, en el año de 1947, firmó un Acuerdo con el Secretario General de las Naciones Unidas, en virtud del cual la OACI, se convirtió en un Organismo Especializado de las Naciones Unidas, manteniendo así estrechas relaciones con otros Organismos Especializados tales como la Unión Internacional de Telecomunicaciones, la Organización Meteorológica Mundial, la Unión Postal Universal. También mantiene relaciones con organismos no gubernamentales, que participan en la labor de la OACI, entre los cuales se encuentra la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) y la Federación Aeronáutica Internacional (FAI).

Funciones.- En primer término hablaremos de la normalización. Una de las principales actividades de la OACI, es la normalización internacional, es decir, la redacción de normas y métodos recomendados y procedimientos internacionales que abarcan los aspectos técnicos de la aviación; Licencias al Personal, Reglamento del Aire, Meteorología Aeronáutica, Servicios de Tránsito Aéreo, que incluye los de Control de Tránsito Aéreo, Información de Vuelo y Servicios de Alerta, Búsqueda y Salvamento, Encuestas de Accidentes de Aviación y Cartografía Aeronáutica. Una vez que se ha adoptado una norma, cada Estado miembro de la OACI, tiene un término para desaprobar las especificaciones, y si la mayoría no las desaprueba, comienzan a surtir efecto y posteriormente son aplicables, en las fechas fijadas por el Consejo. Como la tecnología aeronáutica continúa

avanzando rápidamente, se mantienen en constante revisión y se enmiendan a medida que resulta necesario.

Los Planes Regionales.— No todos los problemas aeronáuticos pueden tratarse en un plano mundial, y muchos asuntos se consideran en un plano regional. Por esta razón, la OACI, reconoce nueve regiones geográficas, que deben tratarse individualmente en cuanto a la provisión de las instalaciones y servicios para la navegación aérea, necesarios en tierra, para las aeronaves que transitan por dichas regiones.

En cada una de las regiones, es necesario un planeamiento cuidadoso al elaborar la red de instalaciones y servicios para la navegación aérea, de la que dependen las aeronaves, como son los aeródromos, las instalaciones meteorológicas y las comunicaciones, las radioayudas para la navegación y las bases de búsqueda y salvamento. Este planeamiento se lleva a cabo en las conferencias regionales de navegación aérea de la OACI, celebradas a intervalos regulares para cada una de las regiones, en las cuales la necesidad de cada instalación y servicios es cuidadosamente evaluada y reconocida. El plan que emerge de una conferencia regional, se prepara de manera que cuando los Estados interesados lo pongan en práctica, conduzca a lograr un sistema civil integral y eficiente para todas las regiones.

Cada nación es individualmente responsable de suministrar aquellas instalaciones y servicios que el plan regional haya recomendado para su territorio. Como los recursos financieros y técnicos varían ampliamente entre los diversos países, y como las demandas de transporte aéreo imponen equipos complejos y costosos, a menudo se presenta el caso de que la puesta en práctica es desigual en algunas regiones partes del plan. En estos casos la Organización hace todo lo posible, para garantizar la ejecución del plan y para ayudar a los países interesados a proporcionar los elementos exigidos dentro de su territorio, ha establecido el procedimiento de "financiamiento colectivo".

Economía.— El Convenio de Aviación Civil Internacional, exige que los servicios internacionales de transporte aéreo, se establezcan con carácter de igualdad para to-

dos y que puedan realizarse sobre bases firmes y económicas. Por ello surge la necesidad de que los países y las líneas aéreas dispongan de información y pronósticos estadísticos y económicos fidedignos; para tal fin, la OACI recopila y publica información estadística, y de cuando en cuando efectúa estudios económicos, a base de los cuales los Estados miembros y sus líneas aéreas, pueden basar sus planes para el futuro. Actualmente está siendo preparado una serie de pronósticos de tránsito regionales y el Consejo de la OACI, publica un informe anual en el que se describen con detalle los acontecimientos en la esfera de aviación civil.

Facilitación.— Una herencia de la época anterior a la aviación, como son los obstáculos que pretenden las aduanas, migración, sanidad y otras instalaciones al libre paso y sin impedimentos de los pasajeros y la carga a través de las fronteras internacionales, ha constituido un grave problema para los pasajeros. Esta dificultad es inherente a la velocidad de los viajes aéreos en sí mismos. Durante las dos últimas décadas, la OACI, ha tratado de persuadir a los países miembros, para que reduzcan las formalidades habiendo adoptado una norma internacional sobre facilitación, encaminada a establecer un límite máximo sobre lo que los Estados puedan exigir, se ha calculado que durante los diez últimos años, la demora que sufren los pasajeros, entre el momento en que aterriza su aeronave y el momento en que abandonan el aeropuerto, ha sido reducida a un tercio. Asimismo, las líneas aéreas internacionales ahorraron decenas de millones de dólares, debido a la reducción de papeleo que antes se exigía.

Muchos Estados miembros, como nuestro país, han creado comités nacionales de facilitación, integrados por representantes de las autoridades aeronáuticas aduaneras, de migración, sanitarias y turísticas, toman también participación las empresas de aviación; sus objetivos son tomar las medidas que sean necesarias y de acuerdo con las normas legales de cada país, para la mejor aplicación de las disposiciones del Anexo 9 "Facilitación", del Convenio. En algunos casos se ha llegado a una estrecha colaboración entre los Estados, bien por medio de reuniones regionales, o por otros procedimientos que han dado lugar a una simplificación de las formalidades necesarias para cruzar las fronte-

ras de su territorio, en aeronave.

Convenciones Internacionales.

En los 120 Estados miembros de la OACI, existen diversos sistemas jurídicos algunos de ellos diferentes, -- por esta razón hay un Comité Jurídico permanente que asesora sobre los asuntos que le han sido tratados por el Consejo en relación a la interpretación y enmienda del Convenio de Chicago; para su estudio y recomendaciones sobre las cuestiones relativas al Derecho aéreo internacional público que le confiera la Asamblea y el Consejo, y para que estude los problemas de Derecho privado que afecta a la aviación civil internacional.

Incumbe a la OACI redactar los convenios internacionales de derecho aéreo y adoptar las medidas necesarias para su aceptación general. Hasta la fecha, el Comité Jurídico ha preparado siete proyectos de convenio internacionales, de los cuales el primero fué adoptado por la Segunda Asamblea de la OACI, y los otros por Conferencias Diplomáticas, que a saber son los siguientes.

El Convenio de Ginebra de 1948.- Este Convenio trata del reconocimiento internacional sobre derechos que se tengan en relación a las aeronaves, y tiene por objeto asegurar el reconocimiento, sobre una base internacional, de la propiedad y otros derechos sobre las aeronaves, de manera que, cuando una aeronave cruce una frontera, sigan protegidos los intereses de las personas que tienen esos derechos.

El Convenio de Roma de 1952.- Que trata de los daños causados por aeronaves extranjeras a terceros en la superficie, los aspectos económicos del mismo fueron considerados por el Comité de Transporte Aéreo y del Consejo, antes de ser aceptados por la Conferencia Diplomática de Derecho Aéreo Privado celebrada en la ciudad de Roma. Este Convenio incluye el principio de responsabilidad absoluta del explotador de la aeronave respecto a daños causados a terceros en la superficie, pero impone una limitación en cuanto al importe de la indemnización. También dispone, el reconocimiento y la ejecución obligatorios de la sentencia

dictadas por tribunales extranjeros.

Protocolos de enmienda del Convenio de Varsovia - de 1929.- El Comité Jurídico prosiguió la labor del CITEJA (Comité Internacional de Técnicos Jurídicos Aéreos), de revisar el Convenio de Varsovia que regula la responsabilidad de los transportistas aéreos frente a los pasajeros y expedidores, limitando ésta, excepto en los casos del dolo, a un máximo de 125,000 francos oro Poincaré por persona. Como resultado de revisión del Comité, la Conferencia Diplomática celebrada en La Haya en el año de 1955, aprobó un Protocolo de Enmienda de ese Convenio, que entre otras cosas -- dobló los límites de responsabilidad a 250,000 francos oro Poincaré por persona. Como resultado de una nueva revisión del Comité, la Conferencia Diplomática celebrada en la ciudad de Guatemala a finales del mes de febrero y principios del mes de marzo de 1971, aprobó un Protocolo de Enmienda nuevamente al Convenio de Varsovia, figurando principalmente la aceptación de la responsabilidad objetiva o del riesgo creado, estableciendo como límites de responsabilidad -- por pasajero la suma de 1,500.000 francos por el conjunto de las reclamaciones, cualquiera que sea su título, referentes al daño sufrido, como consecuencia de la muerte o lesiones por cada pasajero.

El Convenio de Guadalajara.- El Convenio de Varsovia no regula el transporte aéreo nacional cuando éste no es realizado por el transportista contractual. Por ello, -- como consecuencia de la labor desarrollada por el Comité Jurídico sobre esa cuestión, se celebró la Conferencia Diplomática de Guadalajara, México, en el año de 1961, en -- esta Conferencia se adoptó un Convenio complementario al de Varsovia, en el que se prevén las normas correspondientes, para regular el transporte aéreo internacional, realizado -- por el transportista no contractual.

El Convenio de Tokio.- En septiembre de 1963, en la ciudad de Tokio, bajo el patrocinio de la Organización se celebró un Convenio que dispone que el Estado de matrícula de una aeronave, es competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo. Su finalidad, es lograr que las infracciones, donde quiera que se cometan, no queden impunes. Como determinados actos delictivos que se --

cometen a bordo de una aeronave, pueden poner en peligro la seguridad de ésta, la de las personas y bienes a bordo, el buen orden y la disciplina dentro de la aeronave, el Comandante de la aeronave, y otras personas, pueden tomar medidas coercitivas, para evitar la comisión de tales actos, y desembarcar al presunto infractor. Cuando haya razones fundadas para creer que una persona a bordo intenta con intimidación apoderarse ilícitamente de una aeronave en vuelo, o de hecho se apodere de ella, los Estados partes de este Convenio quedan obligados a tomar todas las medidas apropiadas al caso, para restituir el control de la aeronave a su Comandante legítimo o preservar su control sobre ella, según sea el caso.

Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves.- La Haya, Holanda, diciembre de 1970.- Este Convenio prevé la adopción de medidas jurídicas eficaces, para prevenir los actos de apoderamiento ilícito "secuestro", de aeronaves, mediante la cooperación de todas las naciones del mundo. Una de las múltiples cuestiones importantes de éste Convenio, es que se tipifica como delito internacional, la conducta o acto de toda persona que, a bordo de una aeronave en vuelo; ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquiera otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma, o intente cometer cualquiera otro acto; sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cualquiera de tales actos.

Otras cuestiones incluidas en el programa general de trabajo del Comité Jurídico, se encuentran en proceso, - como lo son el problema de la responsabilidad de las agencias de control de tránsito aéreo; los abordajes aéreos; - estudios sobre la revisión del Convenio de Roma, que trata los daños causados por aeronaves extranjeras a terceros en la superficie; lo relacionado a la condición jurídica de la aeronave; también el proyecto de Convenio que trata los ataques armados; sabotaje y otras formas de violencia perpetrados en contra de la aviación civil y sus instalaciones.

CAPITULO 12

LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

- I.- Las vías de comunicación y los medios de comunicación.
- II.- Concesiones y permisos.
- III.- Construcción y explotación de vías de comunicación.
- IV.- Comunicaciones Aeronáuticas.
 - a) Disposiciones generales.
 - b) Régimen de las aeronaves.
 - c) Marcas de nacionalidad y matrícula.
 - d) La aeronavegabilidad.
 - e) Del personal técnico aeronáutico.
 - f) Del comandante de la aeronave.
 - g) De las operaciones.
 - h) Del tránsito aéreo.
 - i) De los aeródromos civiles.
 - j) Del transporte aéreo nacional.
 - k) Del transporte aéreo internacional.
 - l) De los servicios privados.
- V.- De la Responsabilidad por daños.
 - a) De los daños a pasajeros.
 - b) De los a cargo y equipaje facturado.
 - c) De los daños a terceros.
- VI.- De los accidentes y de la búsqueda y salvamento.
- VII.- De los gravámenes.
- VIII.- De las industrias y escuelas aeronáuticas y de los clubes aéreos.
- IX.- Del Registro Aeronáutico.
- X.- Sanciones.
 - a) A las empresas explotadoras de Vías de comunicación.
 - b) A los propietarios, poseedores u operadores de aeronaves.
 - c) A los pilotos o comandantes de aeronaves civiles.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
CENTRO INTERNACIONAL DE ADiestramiento
DE AVIACION CIVIL
MEXICO, D. F.

TOPICOS SOBRE LEGISLACION AEREA

La información contenida en este impresos, es una selección - de artículos idóneos, para la aviación, de las LEYES Y REGLAMENTOS SOBRE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, que a juicio del CIAAC, debe ser de conocimiento de sus instructores y alumnos, en las diversas especialidades técnicas aeronáuticas.

LEGISLACION AEREA

	Página
CAPITULO I. Disposiciones Generales.	1
CAPITULO II. Del Régimen de las Aeronaves.	1
CAPITULO III. De las Marcas de Nacionalidad y Matrícula.	2
CAPITULO IV. De la Aeronavegabilidad.	3
CAPITULO V. Del Personal Técnico Aeronáutico.	3
CAPITULO VI. Del Comandante de la Aeronave.	4
CAPITULO VII. De las Operaciones.	4
CAPITULO VIII. Del Tránsito Aéreo.	6
CAPITULO IX. De los Aeródromos Civiles.	6
CAPITULO X. Del Transporte Aéreo Nacional.	8
CAPITULO XI. Del Transporte Aéreo Internacional.	10
CAPITULO XII. De los Servicios Aéreos Privados.	12
CAPITULO XIII. De las Responsabilidades por Daños.	13
CAPITULO XIV. De los Accidentes y de la Búsqueda y Salvamento.	19
CAPITULO XV. De los Gravámenes.	20
CAPITULO XVI. De las Industrias y Escuelas Aeronáuticas y de los Clubes Aéreos.	21
CAPITULO XVII. Del Registro Aeronáutico Mexicano.	22
TRANSITORIOS.	23
SANCIONES.	25

CAPITULO I

REGLAMENTACION AEREA.

DISPOSICIONES GENERALES.

ART. 306. El espacio situado sobre el territorio mexicano está sujeto a la soberanía nacional.

Para los efectos de esta ley, el término territorio mexicano comprende la extensión terrestre de los Estados Unidos Mexicanos, las aguas territoriales e islas adyacentes en ambos mares, y la Isla de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico.

ART. 307. La navegación civil sobre el territorio mexicano se rige por los tratados y convenciones internacionales que el Gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente, por la presente ley y sus reglamentos y por las demás leyes y reglamentos aplicables.

ART. 308. Para los efectos de inspección, vigilancia y control de la navegación aérea civil, toda aeronave civil que se encuentre en territorio mexicano o vuele sobre el mismo, así como su tripulación, pasajeros y efectos transportados quedan sujetos exclusivamente a la jurisdicción y competencia del Ejecutivo Federal.

ART. 309. Se someterán a las leyes mexicanas:

I. - Los hechos y actos jurídicos que ocurran a bordo de las aeronaves mexicanas durante el vuelo, ya sea sobre territorio nacional o sobre mares no territoriales y aquellos que ocurran a bordo de aeronaves mexicanas durante el vuelo sobre territorio extranjero, a menos que sean de tal naturaleza que atenten contra la seguridad y el orden público del Estado extranjero adyacente.

II. - Los actos delictuosos ocurridos a bordo de cualquiera aeronave, sobre territorio extranjero, cuando produzcan o se pretenda que tengan efectos en territorio mexicano.

Son aplicables a la navegación aérea civil las disposiciones que sobre nacimientos y defunciones a bordo de un buque mexicano establece el Código Civil para el Distrito y Territorios federales.

ART. 310. Serán solidariamente responsables el propietario, poseedor o operador de la aeronave con el comandante o piloto de la misma, por cualquiera violación a esta ley y sus reglamentos, resultante de órdenes dictadas por cualquiera de aquéllos.

CAPITULO II

DEL REGIMEN DE LAS AERONAVES.

ART. 311. Para los efectos de esta ley se considera aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.

Las aeronaves mexicanas se clasifican en aeronaves de Estado y aeronaves civiles. Son aeronaves de Estado las de propiedad de la Federación, de los Estados, de los municipios o de los organismos públicos descentralizados. Todas las demás se consideran aeronaves civiles, ya sean de servicio público o de servicio privado.

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

ART. 312. La nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles serán por las disposiciones siguientes:

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

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

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

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

V. - La inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano y el otorgamiento de su matrícula le confiere la nacionalidad mexicana;

VI. - La inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano podrá ser solicitada por el propietario de la aeronave o por quien tenga título para ello.

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

ART. 313. Sólo los ciudadanos mexicanos o las personas jurídicas mexicanas, podrán inscribir en el registro aeronáutico mexicano y matricular aeronaves destinadas a servicio público de transporte aéreo, o a servicio privado de trabajos aéreos de aerofotografía, aerotopografía y a otros análogos.

ART. 314. La cancelación de la matrícula de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano implica la pérdida de su nacionalidad mexicana.

CAPITULO III

DE LAS MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRICULA.

ART. 315. Toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula.

Las marcas de nacionalidad para las aeronaves mexicanas serán las siguientes XA para las de servicio público; XB para las de servicio privado; XC para las de Estado.

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

Las aeronaves mexicanas que se utilicen en un servicio de transporte internacional deberán ostentar, en la forma reglamentaria, la insignia nacional.

CAPITULO IV

DE LA AERONAVEGABILIDAD.

ART. 316. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes expedirá el certificado de navegabilidad como constancia de que la aeronave ha pasado las pruebas y el control técnico prescritos para permitirle volar en condiciones de seguridad técnicamente satisfactorias.

La obtención, suspensión y cancelación del certificado de navegabilidad estarán sujetos a los requisitos reglamentarios.

ART. 317. Se presume, salvo prueba en contrario, que una aeronave con certificado vigente de navegabilidad ha partido en condiciones de vuelo técnicamente satisfactorias.

ART. 318. Las aeronaves, motores y accesorios que se construyan, reparen o modifiquen, no podrán ser puestas en servicio sin aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de conformidad con el reglamento respectivo.

CAPITULO V

DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO.

ART. 319. El personal técnico aeronáutico está constituido por los miembros de la tripulación de vuelo, y el personal de tierra adscrito al servicio de la navegación aérea civil.

Para actuar como miembro del personal técnico aeronáutico se requiere ser titular de una licencia válida para ejercer las funciones correspondientes, -

que le haya otorgado o reconocido la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Esta dependencia podrá convalidar o reconocer las licencias expedidas en el extranjero por autoridad competente, siempre que los requisitos bajo los cuales se expidieron o se declararan válidas, sean iguales, por lo menos, a normas mínimas reglamentarias exigidas en México para el otorgamiento de tales licencias.

Los requisitos de edad nacionalidad y conducta exigidos para obtener las licencias aeronáuticas; las condiciones de capacidad, aptitud física, exámenes, experiencia y pericia necesarios para obtenerlas, así como la aptitud que a sus titulares se reconozcan y las facultades que se les concedan por las mismas licencias, serán determinados en los reglamentos respectivos que también prescribirán las vigencias, condiciones de renovación, suspensión y renovación de dichas licencias.

ART. 320. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá autorizar el empleo temporal de técnicos extranjeros como asesores o instructores del personal aeronáutico mexicano, cuando a su juicio sea necesario para el desempeño o mejoramiento de un servicio aeronáutico.

CAPITULO VI

DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE.

ART. 321. Toda aeronave destinada a un servicio público de transporte estará bajo el mando de un comandante designado por la empresa operadora de entre los pilotos que integren la tripulación de vuelo.

El comandante es responsable en la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la aeronave, la tripulación, los pasajeros y sus equipajes, la carga y el correo, tan pronto se haga cargo de la aeronave para comenzar el vuelo. Esta responsabilidad se extingue al final del vuelo, cuando el representante de la empresa o cualquier autoridad competente tome a su cargo la aeronave los pasajeros, la carga, los equipajes y el correo.

ART. 322. El comandante de la aeronave registrará en el libro de bitácora los hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos a bordo durante el vuelo y los pondrá en conocimiento de las autoridades federales competentes del primer lugar de aterrizaje en territorio nacional, o de las autoridades extranjeras competentes y del cónsul mexicano, si el aterrizaje se realiza fuera del país.

CAPITULO VII

DE LAS OPERACIONES.

ART. 323. Para operar en territorio mexicano, los propietarios, poseedores

u operadores de aeronaves civiles y, en su caso, los comandantes y pilotos de berán cumplir con los siguientes requisitos:

I. - Utilizar los tipos de aeronaves que exijan la concesión o permiso respectivo, de acuerdo con el servicio a que se destinen:

II. - Operar la aeronave dentro de las limitaciones de su certificado de aeronavegabilidad.

III. - Estar provistos de los certificados de matrícula y aeronavegabilidad, licencias de personal aeronáutico y demás documentos requeridos.

IV. - Antes de iniciar el vuelo, cerciorarse de la vigencia del certificado de aeronavegabilidad y licencias del personal y preparar y observar, salvo caso de emergencia, el plan de vuelo conforme al cual deban realizarse las operaciones;

V. - Usar solamente los aeródromos autorizados que sean adecuados para el tipo de aeronaves operadas y para el servicio de que se trate, salvo caso de emergencia;

VI. - Dotar a las aeronaves con los equipos de radiocomunicación y de auxilio que señalen los reglamentos respectivos para cada tipo de aeronave;

VII. - Observar las disposiciones reglamentarias sobre luces y señales para la circulación aérea;

VIII. - Realizar las maniobras de embarque y desembarque, carga y descarga de las aeronaves, en forma tal que no estorben las de otras aeronaves ni impidan el tránsito aéreo ni la circulación en los aeródromos.

ART. 324. En las aeronaves civiles no se podrá:

I. - Volar sobre zonas que hayan sido declaradas prohibidas a la navegación por el Ejecutivo Federal;

II. - Transportar armas, municiones, explosivos y artículos que por su naturaleza inherente sean peligrosos, a menos que cuenten con permiso de las autoridades competentes;

III. - Transportar personas en estado de embriaguez o bajo los efectos de estupefacientes y, salvo con permiso de las autoridades competentes, cadáveres y enfermos contagiosos o mentales;

IV. - Realizar vuelos acrobáticos y evoluciones de carácter peligroso sobre las ciudades y centros de población.

ART. 325. El examen y despacho de las aeronaves de servicio público, así como de sus tripulantes y de sus pasajeros y equipajes, carga y correo deberán llevarse a cabo en la forma expedita que los reglamentos señalen.

CAPITULO VIII

DEL TRANSITO AEREO.

ART. 326. El tránsito aéreo se ajustará a las siguientes reglas:

I. - Es atribución de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el control del tránsito aéreo y de los servicios meteorológicos, de telecomunicaciones aeronáuticas y de ayudas a la navegación aérea. En ejercicio de esta atribución dictará las medidas que sean necesarias para la mayor seguridad y eficiencia de la navegación aérea, con el fin de proteger la vida humana y la propiedad. Puede, en su caso otorgar concesiones o permisos para la prestación de dichos servicios, a organismos técnicos que tendrán el carácter de auxiliares o conexos de las vías de comunicación y se considerarán de interés público.

II. - El uso de los servicios de control de tránsito aéreo, de telecomunicaciones aeronáuticas, de información meteorológica y de ayuda a la navegación aérea, es requisito de seguridad de obligatorio cumplimiento para todas las aeronaves. Dichos servicios se pondrán a disposición de quienes operen las aeronaves sobre bases, condiciones y tarifas aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

III. - La Secretaría de Comunicaciones y Transportes dictará las medidas que estime necesarias para ampliar y modernizar la red de instalaciones auxiliares de la navegación aérea y vigilará que las empresas de servicio público y los permissionarios de servicio privado, cumplan en todo tiempo con los requisitos de seguridad que establecen esta ley y sus reglamentos;

IV. - Las operaciones por parte de aeronaves militares en las aérovías, en las zonas de control de tránsito o en los aeródromos civiles quedarán sujetas a las disposiciones sobre tránsito aéreo contenidas en esta ley y sus reglamentos. Las infracciones que se cometan durante dichas operaciones serán comunicadas a la Secretaría de la Defensa Nacional.

CAPITULO IX

DE LOS AERODROMOS CIVILES.

ART. 327. Aeródromo civil es toda área definida de tierra o de agua, adecuada para el despegue, aterrizaje y movimiento de aeronaves civiles.

Los aeródromos civiles se dividen en aeródromos de servicio público y -

aeródromos de servicio privado. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes declarará cuáles son aeródromos de servicio público y cuáles de servicio privado, de acuerdo con el reglamento respectivo.

Los aeródromos civiles están sujetos al control, inspección y vigilancia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Aeropuerto es cualquier aeródromo civil de servicio público que cuente con obras e instalaciones adecuadas para la operación de aeronaves de servicio público. Según la índole de las obras e instalaciones los aeropuertos se clasifican en categorías.

Los aeropuertos están abiertos al público para sus propios fines y los servicios que en ellos se proporcionen se cobrarán de conformidad con las tarifas previamente autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Para que un aeropuerto tenga carácter de aeropuerto internacional deberá ser declarado como tal por el Ejecutivo Federal, ser habilitado para los servicios internacionales correspondientes y satisfacer los requisitos reglamentarios.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto del comandante que al efecto se designe, ejercerá la autoridad en los aeropuertos. Todas las autoridades que ejerzan funciones en los aeropuertos internacionales se sujetarán al reglamento interior de aeropuertos internacionales que dicte el Ejecutivo.

ART. 328. Para construir, explotar, administrar y operar aeropuertos, se requiere concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes - por un plazo inicial máximo de treinta años, de conformidad con lo previsto en - el Capítulo III del libro primero y en los artículos 331 y 334 fracción III de esta ley.

Para construir y operar aeródromos de servicio privado se requiere permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Los propietarios de aeródromos de servicio privado están obligados a permitir su uso a toda aeronave que se encuentre en caso de emergencia.

La construcción de toda clase de obras e instalaciones en los aeródromos civiles se someterá, en cada caso, a la aprobación y autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Las construcciones e instalaciones en los terrenos adyacentes e inmediatos a los aeródromos dentro de las zonas de protección y seguridad de éstos, estarán sujetas a las restricciones que señalen los reglamentos respectivos.

Los propietarios u operadores de aeródromos civiles estarán obligados a -

permitir su uso gratuito a las aeronaves de Estado, con excepción de las que pertenezcan a organismos públicos descentralizados.

CAPITULO X

DEL TRANSPORTE AEREO NACIONAL.

ART. 329. El servicio público de transporte aéreo nacional regular está sujeto a:

- a) A la obtención de concesión en los términos del Capítulo III - libro I y del artículo 331 de esta ley y demás disposiciones aplicables;
- b) A itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios previamente aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- c) A remuneración conforme a tarifas previamente aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y debidamente puestas en conocimiento del público;
- d) A accesibilidad permanente al público, con sujeción a los incisos b) y c).

ART. 330. El servicio público de transporte aéreo, no regular, está sujeto:

- a) A la obtención de permiso en los términos de esta ley y demás disposiciones aplicables;
- b) A la realización de vuelos conforme a convenios con los usuarios del servicio, con arreglo a esta ley y sus reglamentos.
- c) A remuneración sujeta a lo previsto en el artículo 336, inciso a) segundo párrafo.

ART. 331. Para obtener concesión o permiso, en su caso, para el establecimiento y explotación de un servicio público de transporte aéreo, regular o no-regular, los interesados deberán comprobar, a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, lo siguiente:

- a) Que el servicio satisface una necesidad o conveniencia del público.
- b) Que el solicitante tiene capacidad y elementos técnicos y financieros para operar el servicio propuesto;
- c) Que el solicitante se encuentra en el caso que prevé el artículo 12 de esta ley;

d) Los demás requisitos que fije esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables.

ART. 332. Para iniciar la operación de un servicio público de transporte aéreo regular o no regular, la empresa debe acreditar ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que cuenta o dispone, por cualquier título o contrato, con lo siguiente:

- a) Aeródromos aptos para el servicio, de acuerdo con los reglamentos respectivos;
- b) Instalaciones y servicios auxiliares de la navegación aérea que exijan esta ley y sus reglamentos;
- c) Equipo de vuelo aprobado por el servicio y personal técnico aeronáutico autorizado;
- d) Itinerarios, tarifas y honorarios aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- e) Los seguros que exige esta ley;
- f) Los demás elementos requeridos por la concesión o permiso.

ART. 333. La falta de cumplimiento, en cualquier tiempo, de alguno de los requisitos contenidos en el artículo anterior, así como las obligaciones de la concesión o permiso respectivo, o de los reglamentos de esta ley será causa de suspensión de los servicios; o de caducidad o de revocación de la concesión o permiso, sin perjuicio de las demás sanciones que establece esta ley.

ART. 334. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes fijará la duración de las concesiones y de los permisos, conforme a las siguientes bases:

I. - Las concesiones para servicio público de transporte aéreo regular se otorgarán por un período inicial máximo de treinta años, el cual se determinará de acuerdo con la importancia económica del servicio y de la empresa misma, la cuantía de la inversión inicial y de las ulteriores necesarias para el desarrollo y mejoramiento del servicio y los demás elementos de apreciación que se requieran;

II. - En los permisos para servicio público de transporte aéreo no regular, el plazo se fijará de acuerdo con la importancia de la empresa y las inversiones iniciales hechas por la misma;

III. - El concesionario de un servicio público de transporte aéreo regular tendrá derecho a que se le otorguen prórrogas del plazo inicial por períodos

adicionales de 10 años cada uno, si al vencimiento de dicho plazo inicial o de - cualquiera de las prórrogas, demuestra haber cumplido satisfactoriamente con todas sus obligaciones y haber hecho mejoras de importancia en el servicio.

ART. 335. El Gobierno Federal podrá adquirir, al término de la concesión o - de la prórroga correspondiente, todos los bienes y derechos afectos al servi - cio de transporte aéreo de la empresa de que se trate y la empresa misma. El precio se fijará de común acuerdo, o, en su defecto, en los términos de ley.

ART. 336. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá:

a) Conceder permiso para la realización de vuelos especiales de transporte público; pero cuando pretendan efectuarse entre puntos comunicados por una empresa de transporte regular, los permisos sólo se otorgarán en ca - so de que la empresa concesionaria de este servicio no esté en condiciones de realizar por sí misma el vuelo.

Las cuotas que se cobren por dichos vuelos, no podrán ser en ningún ca - so inferiores a las autorizadas para el servicio regular correspondiente;

b) Autorizar la realización de vuelos puramente de reconocimien - to y estudios técnicos sobre rutas no exploradas, con el fin de reunir datos y - pruebas concernientes al establecimiento de servicios de transporte aéreo. Es - tas autorizaciones se concederán por el término máximo improrrogable de tres meses.

CAPITULO XI

DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

ART. 337. El servicio público de transporte aéreo internacional se clasifica - en:

- a) Servicio mexicano de transporte internacional regular.
- b) Servicio mexicano de transporte internacional no regular.
- c) Servicio extranjero de transporte internacional regular.
- d) Servicio extranjero de transporte internacional no regular.

La prestación de estos servicios, de o hacia el territorio mexicano, se - efectuará con apego a las siguientes condiciones:

I. - El servicio mexicano de transporte internacional regular, al - amparo de concesión solicitada y obtenida en los términos del capítulo III libro primero, y de los artículos 331 y 332 de esta ley y de los reglamentos aplica - bles;

II. - El servicio mexicano de transporte internacional no regular, - con base en permisos otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, revocables en cualquier tiempo;

III. - El servicio extranjero de transporte internacional regular, de acuerdo con permiso que, otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, contenga obligaciones iguales a las impuestas a empresas mexicanas para prestar servicio público de transporte aéreo regular;

IV. - El servicio extranjero de transporte internacional no regular, con autorización, en cada caso, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Cuando estos vuelos pretendan efectuarse entre puntos o zonas comunicadas por una empresa mexicana de transporte internacional regular, tales autorizaciones sólo podrán otorgarse si esta empresa no está en condiciones de realizar el vuelo.

Tanto las concesiones como los permisos se ajustarán en su caso, a los términos de los tratados o convenios internacionales aplicables. Los permisos o autorizaciones para servicios extranjeros de transporte internacional se sujetarán al principio de equitativa reciprocidad, y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuidará que su otorgamiento no entrañe peligro para la seguridad de la nación, ni lesione los servicios mexicanos de transporte aéreo.

ART. 338. Para internarse en territorio mexicano y salir de él, las aeronaves extranjeras deberán cumplir con los siguientes requisitos:

I. - Seguir las vías aéreas previamente señaladas y aterrizar en los aeropuertos internacionales que fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

II. - Cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta ley y sus reglamentos, así como las disposiciones de su país respecto a marcas de nacionalidad y matrícula, peso, instrumentos y accesorios de seguridad y auxilio; y contar con certificado de aeronavegabilidad, licencia de personal y demás documentación pertinente;

III. - Cuando se trate de aeronaves extranjeras, de servicio público internacional en vuelo de tránsito sobre territorio mexicano, o que aterricen en el mismo sin embarcar ni desembarcar pasajeros, carga o correo, deberá darse aviso previo y oportuno, en cada caso, a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. El tránsito y aterrizaje de estas aeronaves quedan sujetos, además, a las disposiciones sobre aduanas, población y policía.

ART. 339. Los propietarios de aeronaves civiles mexicanas que deseen llevarlas al extranjero, deberán recabar permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, salvo las empresas debidamente autorizadas para operar un servicio mexicano de transporte internacional.

CAPITULO XII

DE LOS SERVICIOS AEREOS PRIVADOS.

ART. 340. Son aeronaves de servicio privado:

- a) Las destinadas a recreo y asuntos privados del propietario;
- b) Las dedicadas a trabajos aéreos, tales como los de aerofotografía, aerotopografía, publicidad comercial y otros semejantes;
- c) Las de servicio particular de una empresa;
- d) Aquellas que se destinen a aplicaciones científicas de la aviación civil, tales como exterminación de plagas agrícolas, provocación artificial de lluvias, vuelos educacionales y otros semejantes.
- e) Las pertenecientes a escuelas aeronáuticas privadas.

ART. 341. La operación de aeronaves de servicio privado se sujetará a las siguientes reglas:

I. - La obtención de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad correspondientes bastará para la operación de aeronaves de servicio privado destinadas exclusivamente a asuntos privados o de recreo de sus propietarios;

II. - Las aeronaves de servicio privado deberán estar tripuladas por el personal técnico aeronáutico que les corresponda;

III. - Los propietarios de aeronaves de servicio privado destinadas a trabajos aéreos, al servicio particular de una empresa, a aplicaciones científicas de la aviación civil o enseñanza deberán obtener de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes un permiso que, en su caso, estará sujeto a las siguientes condiciones:

a) Los trabajos de aerofotografía, aerotopografía y otros semejantes sólo podrán hacerse por empresas de nacionalidad mexicana y el personal técnico encargado de realizar tales trabajos, y las tripulaciones de las aeronaves respectivas, deberán ser mexicanos;

b) En el caso del inciso d) del artículo 340, las empresas, la tripulación de vuelo y el personal encargado de realizar tales trabajos, serán preferentemente mexicanos.

IV. - Las aeronaves de servicio privado no podrán efectuar, en ningún caso, servicio de transporte público;

V. - Los propietarios o poseedores de aeronaves extranjeras de servicio privado que las destinen exclusivamente a asuntos privados o de recreo

y que deseen volar sobre el territorio mexicano o aterrizar en él, deberán dar aviso previo y oportuno a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá exigir que los propietarios o tripulantes de aeronaves extranjeras de servicio privado, que deseen volar sobre territorio mexicano o aterrizar en él comprueben en cada caso haber cumplido con los requisitos técnicos de aeronavegabilidad y licencias exigidos en el país de su matrícula.

CAPITULO XIII

DE LAS RESPONSABILIDADES POR DAÑOS.

SECCION PRIMERA

De los daños a pasajeros.

ART. 342. Las empresas concesionarias y permissionarias de servicio público de transporte aéreo, regular y no regular, serán responsables por daños causados con motivo del transporte:

- a) Por muerte, lesiones o cualquier otro daño causado al pasajero;
- b) Por destrucción o avería de su equipaje de mano.
- c) Por retraso en el transporte.

Para los efectos de esta ley se entenderá que los daños se causaron con motivo del transporte, si son el resultado de hechos ocurridos durante el período comprendido desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave, hasta el momento en que ha desembarcado de ella, ya sea a la terminación del viaje previsto en el contrato de transporte o en el caso de un aterrizaje forzoso o accidental.

ART. 343. En los casos a que se refiere el inciso a) del artículo anterior, la empresa deberá cubrir a la víctima:

I. - Por muerte o invalidez total permanente, la cantidad de \$50,000.00;

II. - Por lesiones que ocasionen invalidez parcial permanente, hasta un máximo de \$20,000.

III. - Por lesiones que ocasionen invalidez parcial temporal, hasta un máximo de \$10,000.00

El monto de las indemnizaciones a que se refieren las fracciones II y III de este artículo, se determinará de acuerdo con la tabla de indemnizaciones del reglamento respectivo.

La empresa garantizará el pago de la indemnización que le impone este artículo, al obtener la concesión o permiso en alguna de las siguientes formas:

- a) Mediante seguro contratado con institución debidamente autorizada, de manera tal que cubra dicha responsabilidad a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- b) Mediante depósito en efectivo en la Nacional Financiera, S. A., por una suma que garantice el riesgo, en los términos del reglamento respectivo.

Sin perjuicio de la indemnización a que se refieren las fracciones anteriores de este artículo, la empresa será responsable, además, hasta por un límite máximo de \$75,000.00 para el caso de muerte o invalidez total permanente y hasta un límite de \$25,000.00 para los demás daños a la persona.

Sin embargo, la empresa no gozará del beneficio de limitación de responsabilidad a que este artículo se refiere, si se comprueba que los daños fueron debidos a dolo de la empresa o de sus dependientes o empleados.

ART. 334. La indemnización por la destrucción o avería del equipaje de mano se limitará a la suma máxima de \$100.00. No habrá lugar a la limitación aquí establecida si se comprueba la existencia del dolo o culpa grave de la empresa de sus dependientes o empleados.

ART. 345. La empresa deberá indemnizar al pasajero por los daños que sufra motivados por retraso en el transporte. La indemnización queda limitada a una suma máxima igual al precio convenido para el transporte.

ART. 346. La empresa estará exenta de las responsabilidades que le atribuye esta sección, en los siguientes casos:

I. - En los del penúltimo párrafo del artículo 343 y en los del artículo 344 si comprueba haber tomado las precauciones razonables para evitar el daño y las medidas técnicas exigidas por esta ley y sus reglamentos, o que le fue imposible tomarlas;

II. - En el artículo 345 si comprueba que el retraso fue motivado por condiciones meteorológicas adversas, o por maniobras de salvamento, o por razones fundadas en la protección de la vida humana o de la propiedad;

III. - En todos los casos, si comprueba que el daño se debió a hechos o circunstancias propios de la víctima o a hechos ilícitos de un tercero.

ART. 347. El derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en esta sección y la fijación del monto de los casos del penúltimo párrafo del artículo 343 y de los artículos 344 y 345, se sujetará a las disposiciones aplicables del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

Las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones establecidas en esta sección, prescribirán en el plazo de un año, a partir de la fecha de los hechos que les dieron nacimiento o, en su defecto, de la fecha de iniciación del viaje prevista en el contrato de transporte.

ART. 348. Para los efectos de la responsabilidad el transporte, que se efectúe en cumplimiento de una obligación impuesta por la ley, se equipara al realizado conforme a contrato por remuneración.

Los daños que sufran las personas o cosas transportadas en aerona- ves de servicio privado se regirán por las disposiciones del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

SECCION SEGUNDA

De los daños a carga y equipaje facturado.

ART. 349. Las empresas concesionarias y permisionarias del servicio público de transporte aéreo, regular o no regular, serán responsables de los daños causados a la carga o al equipaje facturado:

I. - Por pérdida o avería sufrida desde el momento de su recibo - por la empresa, hasta el momento de su entrega al destinatario;

II. - Por el retraso en la entrega de la carga o el equipaje facturado, más allá del período previsto en el contrato de transporte y según lo preven ga el reglamento respectivo.

En los casos a que se refiere la fracción I de este artículo, la empresa deberá cubrir al destinatario o, en su defecto, al remitente, la siguientes indemnizaciones:

- a) Por la pérdida o avería de la carga, un máximo de \$20.00 por kilo gramo de peso bruto;
- b) Por retraso en la entrega de la carga, una suma máxima igual al precio del transporte;
- c) Por la pérdida o avería del equipaje facturado, un máximo de \$500. por pieza.

La empresa estará exenta de las responsabilidades a que se refiere - esta sección, si comprueba:

a) Haber tomado las precauciones razonables para evitar el daño y - las medidas técnicas exigidas por esta ley y sus reglamentos, o que le fue imposible tomarlas;

b) Que el retraso fue motivado por condiciones meteorológicas adversas, o por maniobras de salvamento, o por razones fundadas en la protección - de la vida humana o de la propiedad;

c) Que el daño se debió a hechos ilícitos de un tercero.

Los límites de la responsabilidad a que se refiere este artículo, no - se aplicarán si la carga o equipaje facturado se transportan, de acuerdo entre - las partes, conforme a valor declarado, en cuyo caso el límite de la responsabilidad corresponderá a dicho valor declarado.

En los casos a que se refiere este artículo la empresa garantizará el pago de la indemnización correspondiente, en los términos del reglamento respectivo.

ART. 350. El derecho a percibir las indemnizaciones correspondientes a los - daños sufridos, establecido en esta sección, y la fijación de su monto, se sujetará a las disposiciones aplicables del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

Las reclamaciones para los casos de pérdida, avería o retraso de la carga o equipaje facturado, deberán ser hechos valer ante la empresa dentro de los tres días siguientes a la fecha de entrega o a la fecha en que debió entregarse. La falta de reclamación oportuna impedirá el ejercicio de las acciones correspondientes.

Las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones establecidas en esta sección prescribirán en el plazo de noventa días a partir de la fecha en que debió entregarse la carga o el equipaje facturado.

SECCION TERCERA

De los daños a terceros.

ART. 351. Cuando por operación de la aeronave o por objetos desprendidos de la misma se causen daños a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie, nacerá la responsabilidad con sólo establecer la existencia del daño y su origen.

Esta responsabilidad recaerá sobre quien tenga, ya sea la propiedad, ya la posesión de la aeronave.

Para los efectos de este artículo se entiende por operación de una aeronave todo movimiento de la misma en tierra o durante el vuelo, realizado bajo sus propios medios motores.

ART. 352. La indemnización por los daños a que se refiere el artículo anterior no excederá del límite máximo correspondiente a cada tipo de aeronave, de acuerdo con la siguiente tabla:

Aeronaves hasta de 5,000 Kgs. de peso bruto, la cantidad de \$	60,000.00
20,000	150,000.00
40,000	300,000.00
de más de 40,000	600,000.00

Cuando se curen daños a las personas y a las cosas, el monto de la indemnización que se fije para reparar el causado a las personas no excederá de dos tercios de la indemnización fijada.

Cuando sean varias las personas dañadas, la indemnización, sin exceder los máximos establecidos, se distribuirá proporcionalmente a los daños sufridos.

Los propietarios o poseedores de aeronaves garantizarán el pago de la indemnización a su cargo, mediante contrato de seguro con institución debidamente autorizada o depósito en la Nacional Financiera, S. A., por el importe de la responsabilidad máxima respectiva. En el caso de propietarios o poseedores de dos o más aeronaves, el seguro o depósito se constituirá por el doble, cualquiera que sea el número de aeronaves que operen.

El seguro o el depósito se constituirá dentro de los quince días siguientes a la fecha de la obtención de la concesión del permiso o de la matrícula correspondiente.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinará en qué casos deben cumplir esta obligación los propietarios extranjeros de aeronaves de servicio privado.

Las garantías se mantendrán vivas por el plazo de vigencia de la concesión, permiso o matrícula.

Las personas físicas y morales que no hubieren garantizado el pago de las indemnizaciones establecidas en este artículo, no gozarán del beneficio de limitación de responsabilidad.

ART. 353. Tanto el propietario como el poseedor de la aeronave estarán exentos de la responsabilidad establecida en esta sección:

I. - Cuando los daños provengan de falta propia de la víctima o cuando sean el resultado de actos cometidos por un tercero con la intención de causar daño a la aeronave, a la víctima o a las cosas;

II. - Cuando la persona que opere la aeronave, lo haga sin su consentimiento. No obstante, deberá demostrar que habiendo tomado las medidas preventivas necesarias, le fue imposible evitar el uso ilegítimo, sin cuyo requisito será solidariamente responsable con el autor del daño.

ART. 354. En los casos de colisión de dos o más aeronaves, los propietarios o poseedores serán solidariamente responsables por los daños, causados a los terceros o a los bienes en la superficie, cada uno dentro de los límites establecidos.

ART. 355. El derecho a percibir la indemnización correspondiente a los daños sufridos a que se refiere esta sección, y la fijación de su monto, se sujetarán a las disposiciones aplicables del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

Las acciones para exigir esta indemnización, prescribirán en un año a partir de la fecha en la cual ocurrieron los hechos.

SECCION CUARTA

Disposiciones varias.

ART. 356. Ninguna de las disposiciones de este capítulo obstará para el ejercicio de las acciones penales que correspondan.

Será nula de pleno derecho toda cláusula que se inserte en los contratos de transporte con objeto de establecer límites de responsabilidad inferiores a los previstos en el artículo 343 de esta ley, o que establezcan causas de exoneración de la responsabilidad distintas de las previstas en esta sección. La nulidad de dicha cláusula no implicará la del contrato de transporte.

Sin embargo, la empresa de transporte y los pasajeros podrán convenir en indemnizaciones o garantías superiores a las fijadas en este capítulo.

El cumplimiento en los términos de esta ley de las obligaciones derivadas de la responsabilidad a que la misma se refiere, liberará a quienes las tuvieran a su cargo de toda responsabilidad civil, contractual o extracontractual.

Las responsabilidades por daños sufridos por tripulaciones, empleados o trabajadores al servicio de las personas físicas o morales que tengan a su cargo la operación de las aeronaves civiles, se regirán por las disposiciones aplicables de la Ley Federal del Trabajo y demás leyes relativas.

ART. 357. Las controversias de orden civil que se susciten con motivo de cualquier accidente sufrido por una aeronave o causado por ésta, se tramitarán y decidirán de acuerdo con el artículo 4o. de esta ley.

CAPITULO XIV

DE LOS ACCIDENTES Y DE LA BUSQUEDA Y SALVAMENTO.

ART. 358. Corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la investigación de los accidentes sufridos por aeronaves civiles. Concluida la investigación, que se llevará a cabo con audiencia de los interesados, dicha dependencia determinará la causa probable del accidente y, en su caso, impondrá las sanciones y deducirá las responsabilidades administrativas que procedan. Si hay lugar a ello, pondrá los hechos en conocimiento de la autoridad competente.

ART. 359. La búsqueda y salvamento en el caso de accidentes de aeronaves civiles son de interés público y, por lo tanto, las autoridades, las empresas de transporte aéreo y los particulares están obligados a participar en la esfera de sus respectivas atribuciones y posibilidades, conforme a las disposiciones del reglamento sobre búsqueda y salvamento y a las siguientes bases:

I. - Las operaciones de búsqueda y salvamento se realizarán siempre bajo la dirección y control de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y los gastos que se originen en el rescate de las víctimas serán por cuenta de la empresa operadora de la aeronave;

II. - Cualquiera persona que tenga conocimiento de un accidente aéreo, deberá dar parte a la autoridad más próxima, la que estará obligada a comunicarlo por la vía más rápida a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. A falta de comandante de la aeronave o de autoridad aeronáutica competente, la primera autoridad que acuda al lugar del accidente tomará bajo su responsabilidad la aeronave, los equipajes, la carga y el correo y proveerá lo necesario para la protección y auxilio de los pasajeros y tripulación;

III. - Los inspectores de aeronáutica o, en su defecto, el comandante del aeródromo más cercano tiene la obligación de acudir personalmente al lugar donde haya ocurrido un accidente, de tomar las medidas pertinentes y de dar cuenta inmediata y pormenorizada a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

IV. - La Secretaría de Comunicaciones y Transportes creará en todo el país centros auxiliares de búsqueda y salvamento;

V. - Los propietarios o poseedores de aeronaves o sus representantes legales o agentes y los pilotos al mando de las respectivas aeronaves, tienen la obligación de dar parte inmediata a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de cualquier accidente que sufran sus aeronaves;

VI. - Las empresas de transporte aéreo tendrán la obligación, -

una vez que tengan informes precisos de un accidente sufrido en sus naves o cuando consideren perdida alguna de las mismas, de proporcionar un boletín a las personas interesadas con los informes que tengan al respecto.

ART. 360. Se considerará perdida una aeronave en los siguientes casos:

I. - Por declaración del propietario o poseedor, bajo protesta de decir verdad, sujeta a comprobación por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

II. - Cuando transcurridos tres meses desde la fecha en que se vieron las últimas noticias oficiales o particulares de la aeronave, se ignore el paradero de la misma.

En ambos casos la Secretaría de Comunicaciones y Transportes declarará la pérdida y cancelará las inscripciones correspondientes.

ART. 361. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes hará la declaración de abandono y con intervención de las demás autoridades competentes determinará la disposición de la aeronave y los efectos que en ella se encuentren. Se considerará abandonada una aeronave:

I. - Cuando así lo declare el propietario o poseedor ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

II. - Cuando por un término de noventa días permanezca en un aeródromo sin efectuar operaciones y no se halle bajo el cuidado, directa o indirectamente de su propietario o poseedor;

III. - Cuando carezca de matrícula y se ignore el nombre del propietario y el lugar de procedencia.

CAPITULO XV

DE LOS GRAVAMENES.

ART. 362. Son susceptibles de hipoteca:

I. - Las aeronaves;

II. - La unidad completa de una empresa de transporte aéreo, en cuyo caso la hipoteca comprenderá las concesiones o permisos respectivos y salvo estipulación expresa, el equipo de vuelo, las instalaciones de ayuda a la navegación, los motores, hélices, aparatos de radio, instrumentos, equipos, avíos, combustibles, lubricantes y demás bienes muebles o inmuebles destinados a la explotación y considerados en su unidad.

La hipoteca de que se trata en esta fracción, sólo podrá constituirse previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ART. 363. Podrán ser objeto de prenda los motores, hélices, piezas de re-puesto, aparatos de radio, instrumentos y demás equipos.

Para que se tenga por constituida la prenda, deberá entregarse al acreedor real o jurídicamente.

En uno y otro caso surtirá efectos contra tercero a partir de la fecha de inscripción en el registro aeronáutico mexicano. Del asiento respectivo se remitirá copia autorizada al Registro Público de la Propiedad, de la ciudad de México, para los fines que procedan.

ART. 364. Los contratos de hipoteca y prenda contendrán, además de los requisitos exigidos por las leyes aplicables, una descripción de la aeronave y los equipos hipotecados o pignorados, la mención de la marca de nacionalidad y matrícula, el nombre del fabricante y el número de serie o, en su defecto, los datos que de manera indubitable identifiquen la aeronave y, en su caso, los demás bienes comprendidos en la hipoteca o la prenda.

ART. 365. Son preferentes a los créditos hipotecarios los fiscales, los derivados del salvamento de la aeronave y los que provengan de erogaciones extraordinarias indispensables para la conservación de la aeronave.

Además de la preferencia que este artículo establece, los acreedores por los dos últimos conceptos indicados gozarán del derecho de retención.

ART. 366. En los casos de embargo o cualquier otro aseguramiento judicial de aeronaves destinadas a un servicio público de transporte, la autoridad que hubiere decretado la medida proveerá lo necesario para que no se interrumpa el servicio y pondrá el hecho inmediatamente en conocimiento de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

CAPITULO XVI

DE LAS INDUSTRIAS Y ESCUELAS AERONAUTICAS Y DE LOS CLUBES AEREOS.

ART. 367. Se consideran de utilidad pública:

I. - El establecimiento de fábricas de aeronaves, motores y accesorios y de talleres aeronáuticos;

II. - Las escuelas y centros de investigaciones aeronáuticas;

III. - Los clubes aéreos y de aeromodelismo.

ART. 368. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo con la de la Economía Nacional, otorgará las concesiones para el establecimiento de fábricas de aeronaves, motores y accesorios.

Los concesionarios quedarán obligados a someter sus productos a las pruebas que exija la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que si procediere, se les expida el certificado de aprobación que los autorizará para fabricar otras unidades del mismo tipo.

ART. 369. Las escuelas aeronáuticas cuando sean de carácter privado funcionarán con permiso revocable y temporal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y bajo la inspección y vigilancia técnica de la misma.

ART. 370. Los clubes aéreos y de aeromodelismo se organizarán como asociaciones civiles y sus actividades quedarán sujetas a la inspección y vigilancia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual les proporcionará asesoramiento cuando lo soliciten.

CAPITULO XVII

DEL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO.

ART. 371. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Mexicano en el cual se inscribirán

I. - Los títulos por los cuales se adquiera, transmita, modifique grave o extinga el dominio, los demás derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos o alquiler sobre:

- a) Las aeronaves mexicanas;
- b) Los aeródromos civiles;
- c) Las instalaciones aeronáuticas, aerofaros, radioguías, estaciones radiogoniométricas, radiolocalizadores y demás ayudas a la navegación aérea;
- d) Los motores de las aeronaves;

II. - Las concesiones y permisos que amparen el transporte aéreo y los actos y resoluciones que los modifiquen o extingan;

III. - Las licencias de personal aeronáutico mexicano, sus renovaciones, suspensiones y cancelaciones.

Al margen de la inscripción que corresponda se anotarán:

- a) Las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves,

sus modificaciones y cancelaciones;

b) Los certificados de aeronavegabilidad, sus renovaciones y cancelaciones;

c) Las pólizas de seguro.

El reglamento del registro aeronáutico mexicano determinará: su composición; las formalidades de las inscripciones y sus anotaciones; las certificaciones que deban expedirse, así como los derechos que causen.

ART. 372. Los documentos que conforme al artículo anterior deban inscribirse en el registro aeronáutico mexicano y no se registren, sólo producirán efectos entre quienes los otorguen, pero no contra tercero, el cual podrá aprovecharlos en cuanto le fueren favorables.

Sin embargo, salvo lo dispuesto por el artículo 363, si la inscripción debiere efectuarse también en el Registro Público de la Propiedad, conforme al artículo 60. de esta ley y las disposiciones relativas del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, se estará a lo dispuesto en el propio Código.

ART. 373. El registro de matrícula de una aeronave podrá cancelarse:

a) A solicitud escrita del propietario de la aeronave o del titular del certificado de matrícula;

b) Por orden de autoridad competente;

c) En caso de destrucción o pérdida de la aeronave;

d) Cuando la aeronave no llene las condiciones de navegabilidad reglamentarias;

e) Por vencimiento del plazo, cuando esté sujeta a término la vigencia de la matrícula respectiva;

f) Por abandono de la aeronave;

g) Por cualquier otra causa que señalen los reglamentos.

No podrá cancelarse el registro de matrícula de una aeronave sujeta a gravamen sin el consentimiento del acreedor

TRANSITORIOS :

ART. 1o. El presente decreto entrará en vigor 30 días después de su publicación en el "Diario Oficial" de la federación.

ART. 2o. Continuarán aplicándose a las comunicaciones aeronáuticas las demás disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en cuanto no se opongan a las contenidas en este decreto.

ART. 3o. Se concede un plazo de tres meses, a partir de la fecha en que entre en vigor este decreto, para que las aeronaves de Estado que carezcan de -

marcas de nacionalidad o que ostenten como marca de nacionalidad la sigla XB soliciten de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el cambio de dicha marca a la que se previene en este decreto.

ART. 4o. Se concede un plazo de seis meses a partir de la fecha en que entre en vigor este decreto:

I. - A los titulares de permisos experimentales para solicitar la concesión respectiva. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes procederá a la inmediata cancelación del permiso respectivo, si no se presenta dicha solicitud dentro del plazo fijado en este artículo, salvo el caso en que no hubiesen transcurrido los términos que señala el artículo 347 actual de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Presentada la solicitud, el titular del permiso podrá continuar prestando el servicio hasta que se resuelva sobre su solicitud de concesión;

II. - A los titulares de permisos especiales y a los que gocen de permisos expedidos con apoyo en la fracción II del artículo noveno de la Ley de Vías Generales de Comunicación, para solicitar el permiso que corresponda en los términos de este decreto. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes procederá a la inmediata cancelación del permiso respectivo, si no se presenta dicha solicitud dentro del plazo fijado;

III. - A las empresas o particulares que tengan a su cargo la operación y explotación de aeropuertos para solicitar la concesión respectiva, y para que regularicen esta operación y explotación, sin perjuicio de que desde la vigencia de este decreto queden sujetos al régimen mismo.

ART. 5o. Se concede a los propietarios, poseedores u operadores de aeronaves civiles, un plazo de 15 días a partir de la fecha de vigencia de este decreto, para que garanticen el cumplimiento de las responsabilidades a que se contraen los artículos 342 al 357 de la Ley de Vías Generales de Comunicación reformada por el mismo.

Al vencimiento de este plazo dejará de tener aplicación, en materia de comunicaciones aeronáuticas, el artículo 127 de la ley citada.

ART. 6o. El Ejecutivo de la Unión expedirá los reglamentos derivados de esta ley, debiendo exigir para la obtención de licencias de piloto de transporte público un mínimo de un mil doscientas horas de vuelo.

ART. 7o. Se derogan todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.

a cinco mil pesos, al que de cualquier modo destruya, inutilice, apague, quite o cambie una señal establecida para la seguridad de las vías generales de comunicación o medios de transporte.

El que coloque intencionalmente señales que puedan ocasionar la pérdida o grave deterioro de vehículos en circulación, será castigado con prisión de uno a cinco años.

Si se ocasionaren los accidentes mencionados, se aplicarán las reglas de acumulación con el delito o delitos que resulten consumados.

ART. 537. Los conductores y demás tripulantes que intervengan en el manejo de vehículos, si conducen éstos en estado de ebriedad o bajo la acción de cualquier enervante, incurrirán, por la primera infracción, en multa de cincuenta hasta mil pesos. En caso de reincidencia se les impondrá la pena de quince días a un año de prisión, y perderán el derecho de la licencia correspondiente por un término de uno a cinco años.

ART. 538. El monto de las sanciones que se impongan a los conductores de vehículos y el de la responsabilidad civil que derive por daños causados a terceras personas con motivo del manejo de los mismos vehículos, será garantizado con el valor de éstos, a cuyo efecto las autoridades correspondientes podrán retenerlos hasta en tanto se cubran, por el responsable, las sanciones e indemnizaciones a que hubiere lugar, o se otorgue fianza bastante para responder de las mismas; en caso contrario, se procederá al remate del vehículo, y con su producto se pagará el importe de las sanciones o indemnizaciones.

ART. 539. A los propietarios de vehículos particulares que hagan en éstos servicios de transporte de pasajeros o de carga, sin contar con la concesión o permiso respectivo en los términos de esta ley, se les impondrá como pena la pérdida del vehículo y una multa de cincuenta a cinco mil pesos, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones.

En este caso se seguirá el procedimiento que indica el artículo 524 de esta ley.

ART. 540. A las empresas de vías generales de comunicación y medios de transporte, que se nieguen a enlazar sus líneas, dentro del plazo que fije la Secretaría de Comunicaciones, se les impondrá una multa hasta de diez pesos diarios en el primer mes, hasta de cien pesos en el segundo y hasta de doscientos pesos diarios en el tercero y en los siguientes, por todo el tiempo de la desobediencia, sin perjuicio de que si la Secretaría de Comunicaciones lo estima conveniente, se aplique el procedimiento señalado en el artículo 47 para la ejecución de las obras necesarias.

ART. 541. La infracción a los artículos 64 y 132 se sancionará con multa has-

a cinco mil pesos, al que de cualquier modo destruya, inutilice, apague, quite o cambie una señal establecida para la seguridad de las vías generales de comunicación o medios de transporte.

El que coloque intencionalmente señales que puedan ocasionar la pérdida o grave deterioro de vehículos en circulación, será castigado con prisión de uno a cinco años.

Si se ocasionaren los accidentes mencionados, se aplicarán las reglas de acumulación con el delito o delitos que resulten consumados.

ART. 537. Los conductores y demás tripulantes que intervengan en el manejo de vehículos, si conducen éstos en estado de ebriedad o bajo la acción de cualquier enervante, incurrirán, por la primera infracción, en multa de cincuenta hasta mil pesos. En caso de reincidencia se les impondrá la pena de quince días a un año de prisión, y perderán el derecho de la licencia correspondiente por un término de uno a cinco años.

ART. 538. El monto de las sanciones que se impongan a los conductores de vehículos y el de la responsabilidad civil que derive por daños causados a terceras personas con motivo del manejo de los mismos vehículos, será garantizado con el valor de éstos, a cuyo efecto las autoridades correspondientes podrán retenerlos hasta en tanto se cubran, por el responsable, las sanciones e indemnizaciones a que hubiere lugar, o se otorgue fianza bastante para responder de las mismas; en caso contrario, se procederá al remate del vehículo, y con su producto se pagará el importe de las sanciones o indemnizaciones.

ART. 539. A los propietarios de vehículos particulares que hagan en éstos servicios de transporte de pasajeros o de carga, sin contar con la concesión o permiso respectivo en los términos de esta ley, se les impondrá como pena la pérdida del vehículo y una multa de cincuenta a cinco mil pesos, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones.

En este caso se seguirá el procedimiento que indica el artículo 524 de esta ley.

ART. 540. A las empresas de vías generales de comunicación y medios de transporte, que se nieguen a enlazar sus líneas, dentro del plazo que fije la Secretaría de Comunicaciones, se les impondrá una multa hasta de diez pesos diarios en el primer mes, hasta de cien pesos en el segundo y hasta de doscientos pesos diarios en el tercero y en los siguientes, por todo el tiempo de la desobediencia, sin perjuicio de que si la Secretaría de Comunicaciones lo estima conveniente, se aplique el procedimiento señalado en el artículo 47 para la ejecución de las obras necesarias.

ART. 541. La infracción a los artículos 64 y 132 se sancionará con multa has-

celadores del Resguardo Marítimo, en su caso, que no cumplan con la debida oportunidad las órdenes legítimas de la autoridad marítima, sufrirán una multa hasta por el importe de siete días del sueldo que devenguen; pero si la falta de cumplimiento de la orden da lugar a la comisión de un hecho delictuoso, el empleado responsable será destituido, sin perjuicio de la responsabilidad penal en que pueda haber incurrido.

ART. 554. El capitán o armador de alguna embarcación que ostente en ella banderas o distintivos que no le correspondan o que no estén aprobados por la Secretaría de Comunicaciones, sufrirá una multa hasta por la cantidad de mil pesos.

ART. 555. Se impondrá multa de doscientos cincuenta a cincuenta mil pesos al propietario, poseedor u operador de aeronaves civiles, en los siguientes casos:

I. - Por permitir que la aeronave transite:

- a) Sin marcas de nacionalidad y matrícula.
- b) Sin certificado de aeronavegabilidad o certificado de matrícula, o cuando tales documentos estén vencidos o sean falsos.
- c) Tripulada por personas que carezcan de la licencia correspondiente.
- d) Sin los instrumentos de seguridad y equipo de auxilio que corresponda.
- e) Sin hacer uso de las instalaciones y de los servicios auxiliares de la navegación aérea, salvo casos de fuerza mayor.

II. - Por matricular la aeronave en el registro de otro Estado sin haber obtenido la cancelación de la matrícula mexicana.

III. - Por alterar o modificar las marcas de nacionalidad y matrícula de la aeronave sin autorización de la Secretaría de Comunicaciones.

IV. - Por ordenar al comandante o piloto de la aeronave actos que impliquen violación de esta ley o de sus reglamentos.

V. - Por internar al país una aeronave extranjera, o por llevar una aeronave mexicana al extranjero, sin cumplir con los requisitos exigidos por la ley.

VI. - Por no hacer del conocimiento de la Secretaría de Comunicaciones, de manera inmediata, los accidentes ocurridos a sus aeronaves.

VII. - Por negarse a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento.

VIII. - Por permitir que la aeronave estorbe o impida el tránsito -

aéreo o la circulación en los aeródromos.

IX. - Por cualquier violación a los reglamentos de los aeródromos.

Tratándose de empresas de servicio público, el mínimo de la sanción - será de cinco mil pesos.

ART. 556. Se impondrá multa de cincuenta a cinco mil pesos al piloto o comandante de cualquier aeronave civil:

I. - Por no utilizar durante la operación de la aeronave, los servicios de instalaciones, ayudas a la navegación aérea y demás servicios auxiliares de seguridad;

II. - Por desobedecer las órdenes o instrucciones que reciba con - respecto a tránsito aéreo.

III. - Por tripular la aeronave sin llevar consigo la licencia respec- tiva, o sin las facultades que deben aparecer de la misma, o con la licencia sus- pendida o vencida. Igual sanción se impondrá a los demás miembros de la tripu- lación de vuelo que se encuentren en el mismo caso;

IV. - Por permitir a cualquier persona que no sea miembro de la - tripulación de vuelo tomar parte en las operaciones de la aeronave, salvo fuerza mayor comprobada;

V. - Por transportar armas, artículos peligrosos, inflamables, - explosivos y otros semejantes, sin la debida autorización;

VI. - Por transportar enfermos contagiosos o mentales, o a cadáve- res sin la autorización correspondiente;

VII. - Por abandonar a la aeronave, a la demás tripulación, a los pa- sajeros, a la carga y demás efectos en lugar que no sea precisamente el terminal del vuelo y sin causa grave justificada;

VIII. - Por tripular la aeronave en estado de intoxicación alcohólica. Igual sanción se impondrá a cualquier miembro de la tripulación de vuelo que se encuentre en el mismo caso.

IX. - Por permitir que un miembro de la tripulación de vuelo parti- cipe en las operaciones de la aeronave, en estado de intoxicación alcohólica;

X. - Por actos u omisiones que, activa o pasivamente, tiendan a la comisión del delito de contrabando;

XI. - Por volar sobre zonas prohibidas;

XII. - Por iniciar el vuelo sin cerciorarse de la vigencia del certificado de navegabilidad, de las licencias de la tripulación de vuelo y de que la aeronave ostente las marcas de nacionalidad y matrícula.

XIII. - Por permitir el uso de aparatos aerofotográficos y aerotopográficos a bordo de la aeronave en vuelo, sin la debida autorización.

XIV. - Por realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición en lugares habitados.

XV. - Por arrojar o tolerar que innecesariamente se arrojen desde la aeronave en vuelo, objetos de lastre;

XVI. - Por realizar vuelos de demostración, pruebas técnicas o instrucción sin la debida autorización;

XVII. - Por negarse a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento;

XVIII. - Por no participar inmediatamente a la Secretaría de Comunicaciones los accidentes que le ocurran o aquellos otros de que tenga conocimiento, por razón de sus funciones;

XIX. - En caso de tripular una aeronave civil extranjera en vuelo de internación al país, por no aterrizar en los aeródromos civiles que hayan sido fijados en el permiso o autorización correspondientes;

XX. - En el caso de tripular una aeronave civil extranjera, realizar o permitir que se realicen a bordo de la aeronave en vuelo, planificaciones de aerofotografía o aerotopografía.

ART. 557. Se impondrá multa de un mil a cincuenta mil pesos:

I. - A las empresas de servicio público de transporte aéreo regular, mexicanas o extranjeras:

a) Por llevar a cabo operaciones en violación de las tarifas, itinerarios, frecuencias de vuelo y horarios aprobados por la Secretaría de Comunicaciones.

b) Por negar sin fundamento legal el libre acceso del público a los servicios;

c) Por incumplimiento de obligaciones contenidas en las concesiones o permisos respectivos y que, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones, no ameriten declaración de caducidad, rescisión o revocación;

d) Por no efectuar de manera reglamentaria la conservación y mantenimiento de sus equipos de vuelo, aeródromos, instalaciones auxiliares y demás bienes que se relacionen con la seguridad y eficiencia del servicio;

e) Por no seguir las aerovías o no utilizar los aeropuertos que les - hayan sido señalados en las concesiones o permisos respectivos;

II. - A las empresas extranjeras de servicio público de transporte internacional, regular o no regular;

a) Cuando con motivo de un vuelo de simple tránsito, embarquen o desembarquen pasajeros, carga o correo;

b) Por llevar a cabo servicio de cabotaje en territorio mexicano;

III. - A las empresas de servicio público de transporte aéreo no regular y a aquellas que realicen vuelos especiales de servicio público, por cobrar cuotas inferiores a las contenidas en las tarifas aprobadas para el desempeño del servicio de transporte aéreo regular.

ART. 558. Se impondrá multa de quinientos a cincuenta mil pesos:

I. - A los propietarios, poseedores u operadores de aeronaves de servicio privado destinadas a trabajos de aerofotografía, aerotopografía y - otros análogos, por realizar o permitir que se realicen tales trabajos mediante extranjeros;

II. - A los propietarios, poseedores u operadores de aeronaves de servicio privado, destinadas a aplicaciones científicas de la aviación civil, - por preferir a extranjeros respecto de mexicanos, para realizar tales trabajos.

ART. 559. Se impondrá multa de doscientos cincuenta a veinticinco mil pesos o prisión de seis meses a cinco años, a todo aquel que obstruya u obstaculice - en cualquiera forma o lo permita, las pistas, andenes y demás lugares de tránsito de los aeródromos.

ART. 560. Se impondrá multa de doscientos cincuenta a veinticinco mil pesos y prisión de seis meses a cinco años, a todo aquel que inunde o por negligencia permita que se inunde un aeródromo en todo o en parte.

ART. 561. Se impondrá multa de doscientos cincuenta a veinticinco mil pesos y prisión de seis meses a cinco años a todo aquel que por medio de transmisiones radiotécnicas, obstruya, interfiera o impida la radiocomunicación aeronáutica.

ART. 562. Se impondrá multa de cincuenta a cinco mil pesos, a los miembros del personal técnico aeronáutico de tierra, por los actos u omisiones en el desempeño de sus atribuciones, que pongan o puedan poner en peligro la seguridad de las aeronaves y de los aeródromos e instalaciones auxiliares.

ART. 563. Se suspenderá hasta por seis meses las licencias del personal técnico aeronáutico en aquellos casos en que lo juzgue necesario la Secretaría de