TESIS PRESENTADA POR EL LIC. MIGUEL ALEMAN VELASCO EN 1954

LIBRO I

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD NACIONAL DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES

LOS PROBLEMAS JURIDICOS INTERNACIONALES DE LA AERONAVEGACION CIVIL

Tesis que para obtener el título de Licenciado en Derecho presenta el pasante

MIGUEL ALEMAN VELASCO

MEXICO, D. F.
1 9 5 4

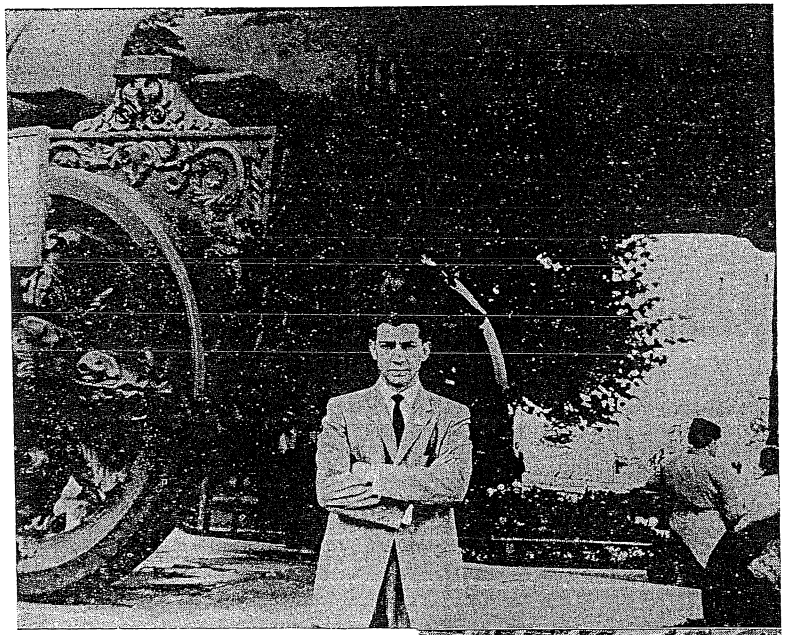
A mis padres
A mi esposa

Con respeto y admiración
Al señor Dr. don Manuel Pedroso
y
al maestro Ambrossini

Al Lic. Francoz Rigalt.
A mis compañeros de equipo
de la Revista "VOZ".

2a. Edición
México
1961.

MIGUEL ALEMAN V.



El autor frente a los históricos cañones, que se encuentran en los jardines y en los patios del Kremlin, (en el Verano de 1959- Moscú-URSS)

El autor en la Base Edwards de los Estados Unidos, vistiendo el uniforme de entrenamiento de la Lockheed Aircraft Corporation, en la primavera de 1959. Frente a un F-104 de la Lockheed.

CONTENIDO

Presentación XIII

Introducción 1

PRIMERA PARTE
NATURALEZA DEL ESPACIO AEREO

CAPITULO I

Areas Jurisdiccionales 5

CAPITULO II

Naturaleza Jurídica del Espacio Aéreo 8

CAPITULO III

Libertad del Espacio Aéreo 10

CAPITULO IV

Algunas Tesis Sobre la Libertad del Aire 11

CAPITULO V

Naturaleza y Extensión del Derecho del Estado Sobre su Espacio Aéreo 12

CAPITULO VI

Soberanía y Realización de la Idea del Derecho 14

CAPITULO III

La "Opinio Juris Necesitatis" 15

SEGUNDA PARTE
LA EVOLUCION DEL DERECHO AEREO INTERNACIONAL

CAPITULO I

El Nacimiento de la Aviación Internacional 21

CAPITULO II

El Derecho Aéreo Internacional 25

TERCERA PARTE
LEGISLACION AEREA LOCAL

CAPITULO I

Acontecimientos Jurídicos de Nuestra Aviación Civil (1946-52) 57

CAPITULO II

Tribunal Aeronáutico Mexicano 63

CUARTA PARTE
LEGISLACION AEREA INTERNACIONAL

CAPITULO I

Inconvenientes y Ventajas de las Codificación 67

CAPITULO II

Necesidad de un Tribunal Internacional de la Aviación 69
Bases Generales Para la Formación y Funcionamiento del Tribunal. 74

QUINTA PARTE
LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DE LA AVIACION CIVIL

CAPITULO I

Organización Internacional 79

CAPITULO II

Servicio Público Internacional 80

CAPITULO III

Organización Postal Universal 82
Apéndices 99
Notas Bibliográficas 121

A E R O M E X I C O
Libro II

Aeroméxico 129
1). La Industria del Turismo y la Aviación en México 130
2). Competencia Internacional 140
3). Central de Mantenimiento 143
4). Servicio Consolidado de Mantenimiento de Aviones en México 143

5). Plan de Consolidación 144
6). Estructura de Capital 147
7). Organización de la Compañía 148
8). Necesidades Financieras y su Proyección 151
9). Ayuda Directiva 156
10). Conclusiones 160
11). Mantenimiento de Aviones en la era del Jet 161
12). Radioisótopos 166
13). Veracruz 167
14). Futuro de Veracruz 171
15). Conferencia dada por el Lic. Miguel Alemán Velasco en la Universidad de Veracruz 177
16). Reactores Industriales 184
17). Conclusiones 188
18). Aeroméxico Versión C. M. A. 189
19). La Economía que el Consorcio Puede Obtener Proviene de dos Fuentes 194
20). Análisis Comparativos de los Beneficios Derivados del Consorcio Como Propietario de los Jets vs. las Compañías Propietarias de Aviones. 194
21). El Problema de Seleccionar el Equipo 198
22). Conclusiones Prácticas 200
23). El Piloto y su Seguridad Social 201
24). Creación de Universidades e Institutos Técnicos 203
25). Tecnológicos y Politécnicos 204
26). Progreso Tecnológico 205
27). Para Completa Seguridad en el Aire 205
28). Las Líneas Aéreas en el Mundo se Esfuerzan por Conseguir Pasajeros 206

A S T R O N A U T I C A
Libro III

La Astronáutica 221
1). 1er. Vuelo Sideral 236
2). El Segundo Vuelo Suborbital 248
3). El Tercer Vuelo Suborbital 253
4). Proyecto Vigilante 256
5). Proyecto Nova 256

6). El Tercer Hombre 258
7). Segundo Vuelo Orbital Soviético 259
8). Un Periodista nos Decía Sobre las Cápsulas Espaciales ... 269
9). Astronauta Artificial 280
10). El Proyecto Mercurio 280
11). Proyecto Nerva o Viaje a la Luna 285
12). Satélite de los Estados Unidos, Orbita Terrestre 285
13). ¿Que Sigue Después del Jet en la Aviación Comercial? ... 293
14). México También Está Interesado en el Lanzamiento de Satélites 303
15). Cohetes SCT-2 de México Alcance 30 Kms. 305
16). Soberanía del Aire en y Después de 1961 312
17). Los corsarios del aire 1961 317
18). Radar 321
19). No Debemos Entorpecer el Desarrollo Espacial pero Debemos Estar Preparados 326
Conclusión 327
Bibliografía 329

PRESENTACION

Es bien sabido que, dentro de las actividades propias de la Aviación Civil, el transporte reviste la importancia mayor y, ya considerado en su significación social, política y económica, el transporte aéreo tiene una serie de virtudes que le son características y que, en el marco de los hechos de esa naturaleza, alcanza proporciones muy considerables, que afectan el desenvolvimiento en los aspectos sociales, políticos y económicos, de las comunidades humanas, consideradas por igual dentro de límites nacionales o locales, como en escala mundial.

Es por ello de particular importancia todo estudio que intente el planteamiento de las cuestiones que le son propias y ofrezca soluciones valederas, ya sea que se refieran al ámbito mundial, al nacional y aun al puramente de empresa.

En México, peculiarmente, se ha carecido hasta ahora de tal planteamiento. los problemas que respecto al transporte aéreo se han ofrecido y se ofrecen constantemente, han sido, por regla general, examinados en su presentación más elemental, aisladamente, en forma precisamente circunstancial, impregnando ese examen con un pragmatismo estrecho, sin apreciar debidamente que, en lo nacional y en los casos particulares de empresa, los problemas que se ofrecen son de una complejidad extrema, que abarca situaciones muy diversas en los aspectos técnicos, financieros, sociales y económicos, pero que por su propia naturaleza no pueden quedar disociados unos de otros. Si surge una cuestión técnica, sería imposible desligarla de las repercusiones financieras que exija la solución ofrecida; de las sociales, traducidas por ejemplo en las condiciones de trabajo; de las económicas por las que puede quedar afectada y a la postre, de las políticas propiamente dichas, que pueden considerarse como una síntesis de todas las demás. Y otro tanto puede decirse de cada uno de los demás aspectos señalados: al presentarse un problema financiero, que afecte particularmente a una fase de la actividad del transporte aéreo en general o de una empresa individualizada, puede tenerse la certidumbre

de que está enlazado con lo técnico, lo social y lo económico y cada uno de ellos se refleja y repercute en las acciones y reacciones de los otros.

De la misma manera, aunque naturalmente en proporciones diferentes, encontramos y debemos enfrentarnos, con la interdependencia que existe, en la actividad propia del transporte aéreo, entre aquello que es definidamente local, limitado a ciertas zonas geográficas de restringidos límites y volúmenes y aquello diferente que es, por definición, nacional, por alcanzar o ser suceptible de alcanzar el ámbito entero de una nación, lo que, a su vez, pero en forma mucho más acentuada quizás, está sujeto a las diferentes modalidades y formas de expresión, de presentación, de una palabra a los hechos mismos, en el campo internacional.

Así, sin temor a equivocarse, puede afirmarse que el transporte aéreo, actividad la más importante de las que se realiza la aviación civil, se desenvuelve localmente en función del desarrollo nacional en su aspecto general o en el particular de los transportes y éstos el aéreo comprendido, en cuanto lo delimite, defina, aliente o reprima, el desenvolvimiento internacional, siendo la proposición a la inversa, aun cuando sus dimensiones sean diferentes, igualmente cierta.

De tal manera, la influencia mutua que ejerce entre sí tales elementos, varía en proporción a su respectivo carácter y condiciones. Lo internacional tendrá mayor peso en el crecimiento o decrecimiento de la actividad nacional, que está en aquello y, consecuentemente, la repercusión en lo predominantemente local, será medido conforme a la pauta que lo primero establezca y las variaciones dependerán de las que ésta sufra.

La aparición del fenómeno "internacional" o, como podríamos decir, del carácter de "internacionalidad" en el transporte aéreo, acarrea de manera necesaria, dijéramos fatal, que la actividad del transporte aéreo adquiere otra característica fundamental, la que debemos denominar, por los rasgos evidentes que ofrece, como la de naturaleza política o como ha sido llamada, el carácter de "politicidad' en el transporte aéreo. El efecto, no podemos concebir la ejecución de actos, el desempeño de una actividad señaladamente internacional, sin admitir la presencia del dato político, que la condiciona le da forma y la justicia y le permite desempeñarse o no.

Y si debemos reconocer la presencia del dato político en la ejecución de la actividad del transporte aéreo, en el dominio de la "internacionalidad", tendremos forzosamente que aceptar la aparición del

elemento que regula, normativamente, los hechos que se ofrecen y que ocurren, conforme a las posibles múltiples intervenciones de los diferentes datos políticos, en esa "internacionalidad". Este elemento normativo, es, sin duda, el de "imperio" que encierra las atribuciones de los órganos encargados, en los Estados social y políticamente considerados, de dar expresión y forma al factor de "politicidad", en el seno del de "internacionalidad".

Como decíamos antes, en México no hemos tenido una expresión sistemática, congruente, definida, del planteamiento y solución racional de los problemas que el desarrollo necesario e inevitable del transporte aéreo mexicano, —necesario e inevitable— porque así responde al no discutido que acontece en el campo internacional — establece e impone y menos, lógicamente, de las soluciones que sean aconsejables para sobrepasar tales problemas, tan diversos, tan interdependientes los unos de otros, de tanta complejidad.

Por eso, un esfuerzo como el que ha realizado en este libro Miguel Alemán Velasco es, no solamente encomiable por cuanto al hecho mismo de llevarlo a cabo en la forma que revela preparación y estudio. sino que puede ser tenido como una contribución valiosa, muy estimable y que esperamos sea fructífera, para llevar a cabo ese planteamiento final de que hemos hablado.

El autor parte, debidamente, centrando la concepción que se ha trazado, en la creación de una entidad autosuficiente, Aeroméxico, dándole el significado que tanto la empresa misma, constituída con el objeto de desarrollar y consolidar los servicios de transporte aéreo regular, tanto nacional como internacional, así como aquellos otros que son indispensables auxiliares, ya sea para la iniciación de los primeramente citados, ya para que sean conservados en forma eficiente y, lo que es tal vez más importante, significa también el esquema o canevá conforme al cual debe organizarse la prestación al público, de los servicios de transporte aéreo a que nos hemos referido.

Para contar con el personal y con el equipo de vuelo requeridos y suficientes, con las instalaciones de tierra necesarias, con los servicios de mantenimiento que se exija, es preciso partir de propósitos bien definidos, saber de antemano qué servicios van a prestarse, en qué condiciones, cómo y en qué medida o sea, en síntesis, con el plan general de prestación de los servicios de transporte, aparte, como es natural, de poder disponer de los recursos financieros suficientes, de su subsistencia, incremento posible y distribución adecuada.

Creemos que las bases que plantea Miguel Alemán Velasco en su trabajo, independientemente de su posible aprovechamiento meramente didáctico, pueden servir valiosamente para lograr la formulación de ese plan general, puesto que atiende con claridad y en medida muy apreciable, a los diversos aspectos financieros que hemos mencionado y a la influencia que pueden ejercer sobre los técnicos y los económicos en general.

Mas el autor no quedará enteramente satisfecho con lo realizado por él, sino que emprenderá estudios complementarios o adicionales, como sin duda lo tiene ya decidido, pues la obra emprendida es alentadora por sí misma y por la finalidad que podemos descubrir.

Tiene conocimientos suficientes, tiene experiencia, por su intervención personal en empresas de transporte aéreo, dispone de los elementos de información y de investigación que son indispensables y por ello es de esperar que continúe desarrollando sus estudios y nos dé a conocer el fruto de sus reflexiones, que deseamos sea aprovechado debidamente.

México, D. F., Octubre de 1961.

ENRIQUE M. LOAEZA.

INTRODUCCION

"CUJUS EST SOLUM, EJUS EST USQUE AD COELUM ET AD INFERUS"

Es sin duda esta frase latina, que existe desde hace siglos, la que fija el problema del sobrevuelo antes de que nadie hubiera pensado en inventar una máquina que pudiera volar. El interés que despierta en todo el mundo la aviación, así como sus problemas afines, es lo que me ha movido a escribir sobre esta materia: el Derecho Aéreo; una novedad jurídica, cuyo conocimiento debe interesarnos como problema lógico del Derecho en el desarrollo de la aviación. El Derecho más reciente y el más internacional entre las ramas del Derecho. El hombre, al separarse de la tierra para pretender encuadrar el espacio aéreo, se hace más simple, más universal y más humano. Desde todos los puntos de vista su reglamentación debe estar de acuerdo con su desarrollo, y es este uno de los problemas principales por los cuales me intereso. La actividad aérea, podemos afirmar, ha dado origen a una rama separada y especializada del Derecho, cuya independencia ha exigido, tal vez, con más imperio que otras materias de la actividad mercantil o de la industria humana.

El desarrollo técnico de la aviación es mucho más adelantado que su desarrollo jurídico. La legislación escrita ha quedado atrás; la costumbre, como uso constante pero de períodos breves, hace que abarque más campo que la legislación escrita. Es así como el Derecho Aéreo constituye una rama definida claramente entre los derechos especializados. El aeromóvil y sus constantes transformaciones de diversas categorías, tipos y modos de accionarlos, obligan al perfeccionamiento y modificación de las reglas jurídicas. Hace quince años no se practicaba el vuelo a ciegas o con instrumentos, que hoy día es corriente en el transporte aéreo; este hecho implica el cambio de las reglas jurídicas, tanto sobre tránsito aéreo como sobre responsabilidad del porteador aéreo. Actualmente no se utiliza la aeronave de trans-

porte guiada desde tierra, sin tripulación a bordo; sin embargo, conocemos ya ensayos de esta especie realizados en otra clase de aeronaves. El régimen de aeroglobos, servidumbres aéreas de hace quince años, es totalmente anticuado para las modernas aeronaves.

Tratamos en esta tesis cuatro problemas fundamentales:

a) *La naturaleza del espacio aéreo;*
b) *Un Tribunal Internacional;*
c) *Un Código Aéreo Internacional, y*
d) *La organización internacional de la aviación civil.*

En 1610, *en Inglaterra, hubo un caso jurídico de importancia: el famoso "caso Baten", en que se planteaba el siguiente problema: Baten había construído una casa nueva que era un poco más alta que la de su vecino y, cuando llovía, el agua caía necesarimente del techo de la casa nueva sobre el techo de la casa más pequeña, hasta que llegó a deteriorarlo, a tal grado que se produjo un accidente. Este caso se resolvió a favor del dueño de la casa vieja, al descubrirse que el tejado de la casa nueva se pasaba diez pulgadas dentro de la propiedad de su vecino es decir, en otras palabras, si nos imaginásemos una columna de aire con base en el techo de la casa vieja, en forma vertical hacia el infinito; dentro de esta columna penetraba el tejado de la casa nueva diez pulgadas; el juez se basó en la frase latina "Cujus est solum, ejus est usque ad coelum et ad inferus"; por lo tanto, Baten tuvo que pagar las consecuencias.*

En 1724 *se dictaron algunas disposiciones reglamentarias sobre aviación, más bien de carácter administrativo y de policía; una de ellas decía más o menos así: "Se prohibe fabricar y elevar globos en territorio francés, así como otras máquinas aerostáticas a las cuales se les adapten vapores de espíritu de vino, artificios u otras materias peligrosas al fuego y no podrán elevarse sin permiso previo".*

En 1783 *los hermanos Montgolfier construían en Francia el primer globo a base de aire caliente, que se elevó y navegó una distancia apreciable; invento que se hizo con el objeto de no infringir la disposición francesa anterior; lo cual demuestra el adelanto técnico al jurídico.*

En 1909, *la travesía al canal inglés por Blériot comenzó a preocupar a los gobiernos y éstos promovieron la reglamentación de la navegación. Este fue el primer paso del desarrollo jurídico para alcanzar el desarrollo técnico de la aviación.*

En 1910 *se dictó el primer Decreto en Alemania y al año siguiente en Francia y Gran Bretaña. En estos casos y por lo general casi siempre, los tratadistas internacionales se han preocupado más del Derecho Aéreo que los gobiernos.*

Este trabajo lo he basado en diversas informaciones y estudios que obtuve de oficinas internacionales y además en las opiniones de autoridades sobre esta materia, por lo que, por su importancia nos hemos documentado en los siguientes libros y estudios: "The Law of the Air", segunda edición, de M. R. E. Kerr y R. A. MacKrindle; "Manuel de Droit Aérien", de Marcel Le Golff, editado en 1954 *en París; "Manual de Derecho Aéreo", de Eduardo Hamilton; los folletos del Departamento de Documentación Francesa de Derecho Aéreo; los Tratados Internacionales del Gobierno inglés; "International Civil Aviation Conference", Acta Final y Apéndices, de la Oficina de Prensa del Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica; Documentos de Investigación y Estudio, obtenidos de la "Secretary of State for Foreign Affairs to Parliament by Command of Her Majesty", series del año de* 1952 *al de* 1954*; "Problemas Fundamenatles de la Legislación del Aire", de Ambrossini; la "Revista de Transportes y Comunicaciones" de la UNESCO; Boletines de la OACI, de Montreal, Canadá; "Estadísticas de Tránsito Aéreo", de la CINA; "Causes de Non-responsabilité", de Bonnecase; "Los Progresos Técnicos de la Aviación Comercial", por De Havilland; "Ley Internacional del Aire", de La Pradelle; "Le Droit Future de la Guerre Aérienne", de Le Moyne.*

Debemos considerar de suma importancia en el progreso de las naciones —al que México no debe ser ajeno— el desonvolvimiento en lo nacional e internacional de la aviación y, como corolario, el conocimiento del Derecho que norme sus actos.