



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS
PROFESIONALES
"ACATLAN"



"DERECHO AERONAUTICO Y DERECHO DEL ESPACIO
ULTRATERRESTRE, SUS AMBITOS DE VALIDEZ "

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

SERGIO GOMEZ VALLECILLOS

ACATLAN, ESTADO DE MEXICO. 1991

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

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

LAS ETAPAS HISTÓRICAS DE LA EXISTENCIA DEL HOMBRE SE VEN MARCADAS EN SUS INICIOS POR ASPECTOS TRASCENDENTES COMO EL FUEGO, LA RUEDA, LA IMPRENTA Y MÁS RECIENTEMENTE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA, AÉREA Y ASTRONÁUTICA.

DE LAS DOS ÚLTIMAS ACTIVIDADES MENCIONADAS, SE DESPRENDE EL INICIO DE UNA ÉPOCA MUY IMPORTANTE EN LA EXISTENCIA HUMANA: LA DE LA EXPLORACIÓN ESPACIAL. LOS VUELOS EMPEZARON POR SER DE ALGUNOS METROS A LO LARGO Y ALTO; ACTUALMENTE SE PRETENDEN DE AÑOS LUZ DE DURACIÓN; ERAN AL PRINCIPIO EJECUTADOS DENTRO DE UNA REGIÓN, LUEGO SE HICIERON DE UNO A OTRO PAÍS; ACTUALMENTE SE PROYECTAN VUELOS INTERGALÁCTICOS.

IMPORTANTÍSIMA PARA LA CIENCIA Y EL DESARROLLO HUMANOS, HA SIDO LA FLORECIENTE ERA ESPACIAL DE LA QUE AÚN SE ESPERA MUCHO MÁS.

TODOS ESOS CAMBIOS PROVOCADOS POR LA ACCIÓN HUMANA EN DESARROLLO CONTINUO, HACEN NECESARIA LA EXISTENCIA DE

UN ORDEN; NO HAY ACTIVIDAD DEL HOMBRE EN QUE NO LO HAYA, POR LO QUE AL SURGIR UNO O VARIOS HECHOS NUEVOS, DEBEN NACER NUEVAS FORMAS DE CEÑIRLOS A UNA ORDENACIÓN JURÍDICA PRINCIPALMENTE.

EL INICIO DE LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA OBLIGÓ A LA CREACIÓN DE UN ORDEN JURÍDICO NORMATIVO QUE LA REGULARA E HICIERA PRODUCTIVA Y DE PROVECHO COMÚN, SUJETÁNDOLA A UNA PARTE DE TODO ESE CONJUNTO DE NORMAS QUE ES EL DERECHO.

EN IGUAL FORMA SUCEDIÓ CUANDO LOS PRIMEROS PROYECTILES DE TURBO-REACCIÓN, QUE DIERON ORIGEN A LA ERA ESPACIAL FUERON LANZADOS; CON EL CONSECUENTE DESARROLLO DE ESTA CIENCIA, SE EFECTUARON LANZAMIENTOS Y OBRAS AÚN MÁS RELEVANTES COMO LA PUESTA EN ÓRBITA DE VARIOS SATÉLITES ARTIFICIALES, LA NAVEGACIÓN ASTRONÁUTICA (PRIMERO A CONTROL REMOTO Y LUEGO DIRECTA), EL ESTABLECIMIENTO DE BASES Y LABORATORIOS CIENTÍFICOS EN EL ESPACIO O EN LOS CUERPOS CELESTES.

TODO ESE CÚMULO DE ACTIVIDADES, REQUERÍAN TAMBIÉN DE UNA FORMA ESPECIAL DE ORDENACIÓN JURÍDICA, QUE PROPICIARA SU DESARROLLO ARMÓNICO, POR LO QUE AL INTENSIFICARSE SE CREÓ UNA RAMA DEL DERECHO QUE SE ENCARGA DE NORMARLAS, DENOMINADA "DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE" MISMA QUE POR SU ESENCIA Y OBJETIVO DE REGULACIÓN, SE CLASIFICA DENTRO DEL DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO.

CUANDO EL QUE ESTO ESCRIBE EMPEZÓ A LEER SOBRE ESA NUEVA PARTE DEL DERECHO, APRECIÓ LO INTERESANTE QUE ES, ASI COMO LA IMPORTANCIA QUE TIENE LA ACTIVIDAD QUE REGULA; POR

OTRA PARTE ES TAMBIÉN NOTORIA LA SIMILITUD QUE EXISTE ENTRE EL DERECHO AERONÁUTICO Y EL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, - LO QUE MOTIVÓ EL INTERÉS POR SABER CUÁL ES EL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE CADA UNA DE ESTAS RAMAS DE LA CIENCIA JURÍDICA, CUESTIÓN QUE EN LA ACTUALIDAD NO ESTÁ RESUELTA EN FORMA CONCRETA.

ESE VACÍO JURÍDICO DIO ORIGEN A ESTE TRABAJO DE TESIS, MEDIANTE EL CUAL SE PRETENDE DAR UNA RESPUESTA ESPECÍFICA A LA INTERROGANTE DE LOS LÍMITES JURISDICCIONALES DE AMBAS RAMAS DEL DERECHO, CONSIDERANDO AL RESPECTO LA TRASCENDENTAL NECESIDAD DE QUE CADA UNA, TENGA BIEN DEFINIDOS SUS ALCANCES NORMATIVOS.

AL RESPECTO DEL PROBLEMA HAY DIVERSAS OPINIONES UNAS SOBRE LA NECESIDAD Y LA UTILIDAD DE FIJAR EL LÍMITE, Y -- OTRAS SOSTIENEN LA INUTILIDAD DE RESOLVER LA CUESTIÓN; CADA -- VERSIÓN ESTÁ BASADA EN UNA O MÁS RAZONES Y HAN DADO LUGAR A -- QUE EXISTA UN AMPLIO DEBATE, EL CUAL NO HA LLEVADO AÚN A LA -- SOLUCIÓN DEL PROBLEMA.

EL DESARROLLO DE LA ASTRONÁUTICA Y EL DE LA AERONÁUTICA ES INCESANTE POR LO QUE LAS NORMAS DE CADA UNA DE -- LAS RAMAS DEL DERECHO QUE LAS REGULAN, ESTARÁN POR NECESIDAD, ADECUÁNDOSE CONTINUAMENTE A LOS AVANCES QUE EN TALES ACTIVIDADES EXISTAN, PARA QUE SEAN ACTUALIZADAS Y NO SE CONVIERTAN EN OBSOLETAS. SIN EMBARGO, A ESTA INTENCIÓN SE CONTRAPONA EL HECHO DE QUE DESDE EL INICIO DE LAS ACTIVIDADES ASTRONÁUTICAS -- NO EXISTA UNA CONCLUSIÓN NI SE HAYAN ESTABLECIDO LOS RESPECTIVOS ÁMBITOS ESPACIALES DE VALIDEZ; GRAVE ES TAMBIÉN QUE NINGU

NA DE ESTAS MATERIAS TENGA YA, LAS DEFINICIONES JURÍDICAS NECESARIAS PARA DETERMINAR LO QUE DEBE ENTENDERSE RESPECTIVAMENTE COMO ESPACIO AÉREO Y ESPACIO ULTRATERRESTRE. ESTOS ESPACIOS ESTÁN DEFINIDOS ÚNICAMENTE EN BASE A CONDICIONES FÍSICAS.

EN EL CUERPO DE ESTE TRABAJO SE VENTILAN LOS TEMAS QUE PUEDEN CONSIDERARSE COMO LOS MÁS IMPORTANTES, TANTO EN EL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE COMO EN EL AERONÁUTICO, A EFECTO DE CONOCER AUNQUE SEA SOMERAMENTE AMBAS MATERIAS Y PODER ASÍ, APRECIAR QUE EL PROBLEMA DE LA FIJACIÓN DE LOS LÍMITES JURISDICCIONALES, ES UNA CUESTIÓN QUE DEBE DETERMINARSE LO ANTES POSIBLE.

SE OFRECE EN ESTE TRABAJO, UNA SOLUCIÓN QUE SE PRETENDE SEA CONCRETA Y CORRECTA, PARA QUE SIRVA LO MEJOR POSIBLE EN LA CONCLUSIÓN DEL PROBLEMA, CON EL FIN DE QUE A LA VEZ, QUEDE CUBIERTO EL OBJETIVO DE ESTA TESIS.

NO ES INTENCIÓN PRINCIPAL EN ESTE ESTUDIO, EL ESTABLECIMIENTO DE LOS LÍMITES MATERIALES DE LOS ESPACIOS DE QUE SE VIENE HABLANDO, AUNQUE ELLO ES UNA CUESTIÓN QUE NECESARIAMENTE HA DE RESOLVERSE, MÁS BIEN ES OBJETIVO DEL MISMO, LA DETERMINACIÓN DE LOS ÁMBITOS ESPACIALES DE VALIDEZ O JURISDICCIONALES, DE AMBAS RAMAS DEL DERECHO A QUE SE VIENE HACIENDO ALUSIÓN.

RESOLVER LA CUESTIÓN SIGNIFICA DEFINIR EL ÁMBITO DE LAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS Y ASTRONÁUTICAS, ASÍ COMO EL DE LAS NORMAS APLICABLES Y DE LOS ACUERDOS QUE SE HAN SUSCRITO A LA FECHA, EN LAS DOS MATERIAS.

C A P I T U L O I .

" D E R E C H O A E R O N A U T I C O " .

A) AERONAUTICA Y DERECHO AERONAUTICO, ASPECTOS HISTORICOS.

COMO ES SABIDO, EL DERECHO REGULA LAS ACTIVIDADES DEL HOMBRE EN TODOS LOS CAMPOS EN QUE SE DESARROLLA; LO PROPIO HA SUCEDIDO EN LA AERONÁUTICA, CUYO DESENVOLVIMIENTO A PARTIR DE LA ELEVACIÓN DEL PRIMER GLOBO, HA SIDO VERTIGINOSO-LO QUE COMO CONSECUENCIA HA PROPICIADO QUE EL DERECHO AERONÁUTICO AVANCE PARALELAMENTE.

EN 1783 LOS HERMANOS MONTGOLFIER ELEVARON EL PRIMER GLOBO; UN AÑO MÁS TARDE SE EMITIÓ LA PRIMERA LEY DE LA MATERIA, LA CUAL CONSISTÍA EN UN DECRETO QUE ESTABLECIÓ EL DEBER DE PEDIR UN PERMISO ESPECIAL PARA ELEARLOS (1). PARA EL AÑO DE 1865, SE ORGANIZÓ LO QUE PUEDE SER CONSIDERADO -

1. SHAWCROSS CHRISTOPHER NYHOLM, SHAWCROSS AND BEAUMONT ON AIR LAW, LONDRES 1966, 3ª ED., BUTTERWORTHS, P. 2; EL DECRETO QUE SE MENCIONA FUE EXPEDIDO EN FRANCIA EL 23 DE ABRIL DE 1784 POR EL PREFECTO GENERAL DE POLICIA DE PARÍS, JEAN CHARLES PIERRE LENOIR, EN VIRTUD DE LA FRECUENCIA CON QUE SE PRACTICABAN LOS VUELOS EN GLOBO.

COMO LA PRIMERA LÍNEA AÉREA DEL MUNDO (Fue constituida en Nueva York por el Dr. Salomon Andrews con dirigibles sin motor);- EN ESE AÑO SE CONSTRUYÓ EL PRIMER PLANEADOR, TOMANDO COMO BASE LA FORMA DE LAS ALAS DEL ALBATROS. EN 1889 SE REALIZÓ LA PRIMERA CONFERENCIA SOBRE DERECHO AERONÁUTICO. EN 1891 SE PUBLICARON LOS DOS PRIMEROS TRATADOS DE LA MATERIA (2); A PARTIR DE ESE AÑO LOS VUELOS EN PLANEADORES ("motor - Less" - heavier than air craft) FUERON FRECUENTES.

EN LA PRIMERA CONFERENCIA DE PAZ DE FINES DEL SIGLO XIX, SE PROHIBIÓ LANZAR CUALQUIER ESPECIE DE PROYECTILES DESDE GLOBOS Y OTROS ARTEFACTOS SIMILARES, LO QUE DA IDEA DEL ENTONCES JOVEN PERO VIGOROSO Y CONTINUO DESARROLLO DE LA AERONÁUTICA; PARA APOYAR LA DETERMINACIÓN ALUDIDA, EN 1902 SE REALIZÓ EL PRIMER "Código Aéreo Internacional"; EL 17 DE DICIEMBRE DEL AÑO SIGUIENTE SE EFECTUÓ EN AMÉRICA, EL PRIMER VUELO DE UNA "máquina voladora" -diseñada en Estados Unidos- de Norteamérica por los hermanos Wright- ; EN 1906 ERAN FRECUENTES POR EUROPA LOS VUELOS EN AEROPLANO REALIZADOS PRINCIPALMENTE POR FERBER, SANTOS DUMONT Y CODI.

EL 25 DE ABRIL DE 1909 BLÉRIOT CRUZÓ EL CANAL INGLÉS EN AEROPLANO Y COMO CONSECUENCIA DEL AVANCE QUE PARA ENTONCES HABÍA ALCANZADO LA AERONÁUTICA, EL MISMO AÑO UN GRUPO DE ABOGADOS PARTICULARES INTERESADOS EN CUESTIONES INTERNACIO-

2. SHAWCROSS C. N., OP. CIT., P. 1; ESTE AUTOR EXPLICA QUE ESOS TRATADOS FUERON DOS, UNO EDITADO EN ITALIA POR MANDUCA Y OTRO EN FRANCIA POR WILHELM.

NALES FUNDARON EN PARÍS EL COMITÉ INTERNACIONAL DE DERECHO DE LA AVIACIÓN (3). AL AÑO SIGUIENTE SE EFECTUÓ UNA CONFERENCIA SOBRE NAVEGACIÓN AÉREA, EN LA QUE LOS REPRESENTANTES DE 19 PAÍSES ASISTENTES, NO LLEGARON A UN ACUERDO SOBRE LA INTEGRACIÓN DE UN CÓDIGO INTERNACIONAL DE AVIACIÓN. EN 1910 SE PUBLICÓ LA PRIMERA REVISTA DE DERECHO AERONÁUTICO, LUEGO EN 1911 Y 1913, EL PARLAMENTO BRITÁNICO EMITIÓ SEPTAS ACTAS DE NAVEGACIÓN AÉREA PARA REGULAR SU DESARROLLO. EN 1913 LOS AMERICANOS PREPARABAN UN VUELO TRASATLÁNTICO.

LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL SIGNIFICÓ UNA BARRERA PARA EL DESARROLLO DEL DERECHO AERONÁUTICO, PERO FUE BENÉFICA PARA LA AVIACIÓN; DURANTE LA GUERRA SE USARON AVIONES DIVERSOS, TODOS CON FINES MILITARES, LO CUAL ORIGINÓ QUE POR EJEMPLO GRAN BRETAÑA QUE TENÍA 12 AEROPLANOS AL INICIO DE LA CONFLAGRACIÓN, AUMENTARA SU FLOTA A 22000 AL TÉRMINO DE LA MISMA EN 1918. (4)

EN 1916 SE LLEVÓ A CABO EN CHILE LA CONFERENCIA PANAMERICANA, EN LA QUE SE PROPUSO A LAS NACIONES DEL MUNDO LA CREACIÓN DE SUS PROPIOS CÓDIGOS DE AVIACIÓN; TRES AÑOS MAS TARDE SE REALIZÓ ENTRE PARÍS Y BRUSELAS EL PRIMER SERVICIO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL (el 22 de mayo de 1919); Y ASIMISMO EL PRIMER VUELO DE PASAJEROS ENTRE LONDRES Y PARÍS (el 25 de agosto de 1919) EL CUAL COSTÓ 25 GUINEAS (antigua moneda use

3. SHACROSS C. N., OP. CIT., P. 3; DE ESA REUNIÓN SURGIÓ LA PRIMERA ORGANIZACIÓN PARTICULAR DE AERONÁUTICA QUE SE DENOMINÓ: "COMITÉ INTERNACIONAL DE DERECHO DE LA AVIACIÓN -INTERNATIONAL COMMITTEE OF AVIATION LAW-".
4. IBIDEM P. 4.

da en Gran Bretaña). EL 14 DE JUNIO DE 1919 JOHN ALCOCK Y ARTHUR WHITTEN BROWN CRUZARON EL OCEANO ATLANTICO Y EL 10 DE NOVIEMBRE DE ESE AÑO, SE HIZO EL PRIMER SERVICIO DE CORREO ENTRE LONDRES Y PARÍS. FUE FRUCTÍFERO PARA LA AERONÁUTICA ESTE AÑO, MISMO EN EL CUAL SE LLEVÓ A CABO LA CONVENCION DE PARÍS-SOBRE NAVEGACION AÉREA FIRMADA EL 13 DE OCTUBRE, COMPUESTA DE 42 ARTÍCULOS QUE ABARCAN 9 TEMAS DIVERSOS Y 8 ANEXOS TÉCNICOS, LOS CUALES SON LOS SIGUIENTES: (5)

T E M A S :

- I) PRINCIPIOS GENERALES;
- II) NACIONALIDAD DE LA AERONAVE;
- III) CERTIFICADOS DE NAVEGABILIDAD Y APTITUD;
- IV) ADMISION DE NAVEGACION AÉREA SOBRE UN TERRITORIO EXTRANJERO;
- V) REGLAS DE OBSERVANCIA EN LA SALIDA DE RUTA Y AL ATERRIZAR;
- VI) TRANSPORTES PROHIBIDOS;
- VII) AERONAVES DEL ESTADO;
- VIII) COMISION INTERNACIONAL DE NAVEGACION AÉREA; Y
- IX) DISPOSICIONES FINALES.

A N E X O S :

1. MARCA DE LA AERONAVE;
2. CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD;
3. LIBROS DE ABORDO;
4. REGLAMENTOS PARA LUCES Y SEÑALES (REGLAS DE CIRCULACIÓN AÉREA);
5. CONDICIONES MÍNIMAS PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE PILOTO O NAVEGANTE;
6. PLANOS AERONÁUTICOS;
7. RECOGIDA Y DIFUSIÓN DE INFORMACIÓN METEOROLÓGICA; Y
8. ADUANAS.

ALGUNAS CUESTIONES RESUELTAS POR EL ARTICULADO DE LA CONVENCIÓN SON: EL PRINCIPIO DE LA SOBERANÍA DE LOS ESTADOS EN EL ESPACIO AÉREO SUPERESTANTE A SUS TERRITORIOS (ART. 1); EL PASO INOFENSIVO EN TIEMPO DE PAZ (ART. 2), PERO SUJETO A LOS REQUISITOS DETERMINADOS POR EL ESTADO SUBYACENTE; PROHIBICIÓN DEL VUELO DE NAVES EXTRANJERAS SOBRE CIERTAS ZONAS; DETERMINACIÓN DE LA NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES SEGÚN EL ESTADO DE REGISTRO O MATRICULACIÓN (ARTS. 6 Y 11); LA DISPOSICIÓN DE QUE EL CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD DEBE SER EXPEDIDO POR EL ESTADO DE REGISTRO; LA CREACIÓN DEL COMITÉ INTERNACIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA, CUYO OBJETIVO ERA AJUSTAR LA REGLAMENTACIÓN TÉCNICA DE LA CONVENCIÓN, A LA NAVEGACIÓN AÉREA.

ESTA CONVENCION ESTUVO VIGENTE HASTA 1947, AÑO EN QUE ENTRÓ EN VIGOR LA CONVENCION DE CHICAGO FIRMADA EN 1944.

LA CONVENCION DE PARÍS SIGNIFICÓ UN GRAN AVANCE PARA LA MATERIA PERO TAMBIÉN ORIGINÓ DESACUERDOS DEBIDO AL TRATO PREFERENTE QUE RECIBÍAN ALGUNOS PAÍSES, YA QUE ASÍ SE HABÍA ESTABLECIDO EN EL ESTATUTO DEL COMITÉ INTERNACIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA -C.I.N.A.- (6). POR ELLO ESPAÑA CONVOCÓ AL CONGRESO IBEROAMERICANO DE NAVEGACIÓN AÉREA QUE SE CELEBRÓ EN MADRID ENTRE EL 25 Y EL 30 DE OCTUBRE DE 1926, PUES EN LA CONFERENCIA DE LA UNIÓN PANAMERICANA CELEBRADA EN CHILE EN -- 1923, YA SE HABÍA EXTERNADO ESA INCONFORMIDAD.

DEL CONGRESO IBEROAMERICANO SE OBTUVO UN TEXTO CASI IGUAL AL DE PARÍS, PUES SÓLO SE MODIFICARON LOS ARTÍCULOS 5 Y 34 ENTRE OTROS. EN EL ARTÍCULO 5 SE ESTABLECIÓ LA LIBERTAD DE AUTORIZAR O PROHIBIR LA CIRCULACIÓN AÉREA SIN SUJECCIÓN A CONDICIÓN ALGUNA, AL CONTRARIO DE LO QUE SE ESTABLECIÓ EN LA DE PARÍS; POR EL ARTÍCULO 34 SE CREÓ LA COMISIÓN IBEROAMERICANA DE NAVEGACIÓN AÉREA (C.I.A.N.A.), QUE FUNCIONARÍA EN BASE A LA IGUALDAD ENTRE TODOS LOS CONTRATANTES.

ESTE CONGRESO NO TUVO ÉXITO YA QUE SÓLO SE LE ADHIRIERON UNOS CUANTOS ESTADOS, PUES HABIENDO SIDO FIRMADO POR 21, ÚNICAMENTE LO RATIFICARON 5. NO OBTANTE, ESA SITUACIÓN DIO LA PAUTA PARA QUE SE MODIFICARA EL TEXTO DE PARÍS.

6. RODRÍGUEZ JURADO AGUSTÍN, TEORÍA Y PRÁCTICA DEL DERECHO AERONÁUTICO.- BUENOS AIRES, 1963, DEPALMA, S/ED.; LA PREFERENCIA ERA PARA LOS PAÍSES QUE HABÍAN ESTADO EN LA GUERRA.

LUEGO DE TERMINADA LA GRAN GUERRA, LOS AVIONES MILITARES FUERON ACONDICIONADOS PARA DEDICARLOS AL SERVICIO CIVIL DE PASAJEROS Y CARGA.

EN 1919 SE INAUGURÓ EL TRANSPORTE AÉREO REGULAR EN ALEMANIA, SE REALIZÓ EL PRIMER VUELO TRASATLÁNTICO EN DIRIGIBLE (12 de junio); SE FUNDA LA REAL HOLANDEZA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN QUE OFRECE SUS PRIMEROS SERVICIOS ENTRE AMSTERDAM Y LONDRES; EL 5 DE DICIEMBRE SE HACE EL PRIMER TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA EN SUDAMÉRICA, EN RUTA DE PUERTO CABELLO A CARTAGENA. EN MÉXICO SE REALIZA EN 1920 EL VUELO "TAMPICO -- VERACRUZ-SAN LUIS POTOSÍ" EN UN AVIÓN DE CONSTRUCCIÓN NACIONAL; FERNANDO PROAL PARDO ROMPE EL RÉCORD DE ALTURA AL VOLAR A 500 METROS SOBRE EL POPOCATÉPETL. (7)

LA AIR FRANCE SE FUNDA EN 1923 Y AL SIGUIENTE AÑO SE CREA EN MÉXICO LA COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN. PILOTOS ITALIANOS VUELAN CON ÉXITO DE ROMA A TOKIO Y DE REGRESO; DOS AÑOS DESPUÉS EL NORUEGO ROALD AMUNDSEN LLEGA AL POLO NORTE EN HIDROPLANO; EN 1925 SE CONSTITUYE LA IMPERIAL AIRWAYS EN INGLATERRA Y LA LUFTHANSA EN ALEMANIA, AL AÑO SIGUIENTE LA WESTERN AIR LINES INICIA SUS OPERACIONES CON CINCO AVIONES DOUGLAS "M - 22", EN RUTA DE LOS ANGELES A SALT LAKE CITY.

EN 1928 SE HACE EL PRIMER VUELO SIN ESCALAS ENTRE ROMA Y BRASIL Y DE MÉXICO A WASHINGTON (julio 12); EN AGOSTO DEL MISMO AÑO EL DIRIGIBLE ALEMÁN "ZEPELIN" HACE SU

PRIMER VUELO COMERCIAL DE FRIEDRIECHAFEN A LAKEHURSTS.

EN LA CONFERENCIA PANAMERICANA DE 1923 SE CREÓ UNA COMISIÓN QUE PROYECTÓ LA REALIZACIÓN DE UNA CONFERENCIA - QUE SEGUIRÍA LA POLÍTICA AERONÁUTICA DE ESTADOS UNIDOS, MISMA QUE SE REUNIÓ EN WASHINGTON EL 2 DE MAYO DE 1927 Y CONCLUYÓ - CON LA FIRMA DE LA CONVENCION PANAMERICANA DE LA HABANA EL 20 DE FEBRERO DE 1928 POR 21 ESTADOS. (8)

ESA CONVENCION TRATÓ SOBRE LA AVIACION COMERCIAL PERO SE APARTÓ DE LA DE PARÍS EN LO RELATIVO A LA EXPLOTACION DE LINEAS AÉREAS INTERNACIONALES; RECOMIENDA LA UNIFICACION DE LINEAMIENTOS JURÍDICOS EN MATERIA AERONÁUTICA, PERO NO DA LUGAR A LA CONSTITUCION DE COMISIONES QUE SE ENCARGUEN DE ELLO. LA CONVENCION DE LA HABANA FUE O PRETENDIÓ SER UN EQUIVALENTE DE LA DE PARÍS, PERO NO TUVO EL RECONOCIMIENTO UNIVERSAL DE ÉSTA. EN SU TEXTO, SE RECONOCE QUE LOS ESTADOS PUEDEN EJERCER SOBERANÍA ABSOLUTA EN EL ESPACIO AÉREO SUPERESTANTE A SUS TERRITORIOS Y SE DECLARA LA LIBERTAD QUE TIENEN PARA LA EXPLOTACION DE LINEAS AÉREAS. HASTA 1944 SOLAMENTE SE HABÍAN OBTENIDO 16 RATIFICACIONES, POR LO QUE LA CONVENCION QUEDÓ DEROGADA POR LA DE CHICAGO DE 1947.

EN 1929 FRITZ VON OPEL REALIZÓ EL PRIMER VUELO EN UN AVIÓN - COHETE PROPULSADO POR CALOR.

8. Cfr. RODRÍGUEZ JURADO A., OP. CIT., PÁGS. 47 Y 48. LA FIRMA SE REALIZÓ DURANTE LA 6ª CONFERENCIA DE LA UNIÓN PANAMERICANA, INTERVINIERON: ARGENTINA, BOLIVIA, BRASIL, COLOMBIA, COSTA RICA, CUBA, CHILE, DOMINICANA, ECUADOR, ESTADOS UNIDOS, GUATEMALA, HAITÍ, HONDURAS, MÉXICO, NICARAGUA, PANAMÁ, PARAGUAY, PERÚ, EL SALVADOR, URUGUAY Y VENEZUELA.

A LA CONVENCION DE LA HABANA SIGUIÓ LA DE VARSOVIA EL 12 DE OCTUBRE DE 1929, SOBRE UNIFICACION DE DETERMINADAS REGLAS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL, MODIFICADA DESPUÉS POR EL PROTOCOLO DE LA HAYA EN 1955. ESE CONVENIO FUE EL PRIMER RESULTADO CONCRETO DEL COMITÉ INTERNACIONAL TÉCNICO DE EXPERTOS JURÍDICOS AÉREOS C.I.T.E.J.A. -Comité International Technique D'Experts Juriques Aeriens- REMOTO ANTECEDENTE DE LA ORGANIZACION DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL -O.A.C.I.; HABIENDO SIDO FRUTO DE CUATRO AÑOS DE TRABAJO, RESOLVIÓ PROBLEMAS FUNDAMENTALES DEL TRANSPORTE AÉREO Y REGULÓ LAS OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR (Tema central del convenio que entre algunas otras cosas, determinó al transporte aéreo como el resultado del mutuo acuerdo entre los países) Y DETALLÓ -- ADEMÁS EL CONTENIDO DE LOS DOCUMENTOS NECESARIOS PARA REALIZAR EL TRANSPORTE.

EN 1931 EN ALEMANIA EL FÍSICO SUIZO AUGUSTO PICCARD EN COMPAÑIA DE CHARLES KNIFFER, SE ELEVÓ EN GLOBO A UNA ALTURA DE 51973 PIES SOBRE EL NIVEL DEL MAR. (9)

EN 1935 SE GESTABA LA RENOVACION DEL CONVENIO DE VARSOVIA, TRABAJO QUE CONCLUYÓ EN EL PROTOCOLO DE LA HAYA, QUE REFORMÓ PRINCIPALMENTE LOS SIGUIENTES ASPECTOS: DEFINICION DE LA NOCION DE ACTO Y OMISION DEL TRANSPORTADOR O SUS DEPENDIENTES CON LA INTENCION DE DAÑAR (comisión de delitos), EX

9. CFR. SALAZAR R. A., OP. CIT.; APROXIMADAMENTE 16 KILÓMETROS.

TINCIÓN DE RESPONSABILIDAD POR FALLA NÁUTICA, SIMPLIFICACIÓN DE LOS DOCUMENTOS DEL TRANSPORTE Y ADMISIÓN DE LA NEGOCIABILIDAD DE LA CARTA DE PORTE.

DE LAS CONVENCIONES ESPECIALES, LA DE VARSOVIA FUE LA QUE TUVO MÁS RATIFICACIONES Y LAS RESOLUCIONES QUE AHÍ SE ESTABLECIERON, FUERON ADOPTADAS POR DIVERSAS NACIONES EN SUS LEGISLACIONES INTERNAS SOBRE DERECHO AERONÁUTICO. (10)

UN LOGRO MÁS DEL COMITÉ INTERNACIONAL DE EXPERTOS JURÍDICOS AÉREOS, FUE EL CONVENIO DE ROMA DE 1933 QUE VERSÓ SOBRE DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE, ASÍ COMO EL PROTOCOLO ADICIONAL DE BRUSELAS EN 1938 Y UN SEGUNDO CONVENIO FIRMADO EL 7 DE OCTUBRE DE 1952.

EL PUNTO CENTRAL DE ESTUDIO DEL CONVENIO DE ROMA FUE EL ESTABLECIMIENTO DEL MONTO DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA A CARGO DEL TRANSPORTADOR POR DAÑOS CAUSADOS A PERSONAS Y BIENES EN LA SUPERFICIE, POR ARTEFACTOS AÉREOS, ADEMÁS DEL ASEGURAMIENTO DE ESOS DAÑOS.

EN 1942 AÚN NO SE LOGRABA QUE ESTE CONVENIO OBTUVIERA EL NÚMERO MÍNIMO DE RATIFICACIONES REQUERIDAS, DEBIDO A LA DEFICIENTE CONSIDERACIÓN DE LAS GARANTÍAS EN CASO DE DAÑOS, LO CUAL FUE SUBSANADO EN EL PROTOCOLO DE BRUSELAS APROBADO EN LA HAYA EN 1936, AUNQUE TAMPOCO LLEGÓ A ESTAR VIGENTE.

EL CONVENIO LLEVÓ A LA CELEBRACIÓN DE UNA CON--

10. EN LAS CONVENCIONES GENERALES SE DECIDEN CUESTIONES BÁSICAS, COMO EN LA DE PARÍS DE 1919 Y LA DE CHICAGO DE 1947; LAS ESPECIALES COMPLEMENTAN Y PRECISAN CONCEPTOS A FIN DE EVITAR CONFLICTOS, COMO EN LAS DE VARSOVIA Y GINEBRA.

VENCIÓN SOBRE ASISTENCIA Y SALVAMENTO, EN LA QUE SE IMPUSO AL CAPITÁN DE BUQUE O AERONAVE LA OBLIGACIÓN DE ASISTIR A QUIEN SE ENCONTRASE EN DESGRACIA, LABOR POR LA QUE PODÍA EXIGIRSE EL PAGO DE DAÑOS, PERJUICIOS, GASTOS Y UNA REMUNERACIÓN POR EL SERVICIO PRESTADO. TODO ELLO FUE CONCLUIDO EN ROMA POR LA ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL Y EN ESTE CASO EL CONVENIO SI ENTRÓ EN VIGOR: SUS PUNTOS CENTRALES SON: RESPONSABILIDAD OBJETIVA DEL TRANSPORTADOR SEGÚN EL PESO DE LA AERONAVE, COMPLEMENTACIÓN DEL RÉGIMEN DE GARANTÍAS DEL CONVENIO DE 1933 Y LA UNIFICACIÓN EN GENERAL DE LO RELATIVO A DAÑOS CAUSADOS POR AVIONES A TERCEROS EN LA SUPERFICIE.

EN BASE A LA CONVENCION DE PARÍS SE LLEVÓ A CABO EN ROMA EN 1933, UN TRATADO SOBRE EMBARGO E INMOVILIZACIÓN DE AERONAVES; EL PROYECTO FUE APROBADO POR EL C.I.T.E.J.A., PERO HABÍA SIDO ESTUDIADO POR LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE DERECHO. EN EL CONVENIO NO SE PERMITIA LA INMOVILIZACIÓN DE LAS AERONAVES POR EMBARGO PRECAUTORIO, A MENOS QUE ELLO FUERA PERJUDICIAL PARA EL TITULAR DE LOS DERECHOS QUE SE HACÍAN VALER EN LA DEMANDA.

LA CONFERENCIA DE CHICAGO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL INICIÓ SUS REUNIONES DESDE EL DÍA 10 DE NOVIEMBRE DE 1944 Y EL CONVENIO ENTRÓ EN VIGOR EL DÍA 4 DE ABRIL DE 1947. SE REUNIERON 52 ESTADOS CON LA INTENCIÓN DE ACTUALIZAR EL ESTATUTO JURÍDICO INTERNACIONAL DE PARÍS, ADEMÁS SE ESTUDIÓ LO RELATIVO A LA EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS AÉREOS INTERNACIONALES.

LOS TEMAS DE LA CONVENCIÓN DE CHICAGO SON:

PRIMERA PARTE.

AVIACION CIVIL INTERNACIONAL:

- I) PRINCIPIOS GENERALES DE APLICACIÓN DEL CONVENIO
- II) VUELO SOBRE EL TERRITORIO DE ESTADOS CONTRATANTES;
- III) NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES;
- IV) MEDIOS PARA FACILITAR LA AERONAVEGACIÓN;
- V) CONDICIONES QUE DEBEN CUMPLIRSE CON RESPECTO A LAS AERONAVES;
- VI) NORMAS Y MÉTODOS INTERNACIONALES RECOMENDADOS.

SEGUNDA PARTE.

ORGANISMO DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL:

- VII) EL ORGANISMO;
- VIII) LA ASAMBLEA;
- IX) EL CONSEJO;
- X) LA COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN;
- XI) EL PERSONAL;
- XII) FINANZAS;
- XIII) OTROS ACUERDOS INTERNACIONALES;

TERCERA PARTE.

TRANSITO AEREO INTERNACIONAL:

- XIV) DATOS E INFORMES;
- XV) AEROPUERTOS Y OTRAS INSTALACIONES Y SERVICIOS;
- XVI) ORGANISMOS DE EXPLOTACIÓN EN COMÚN Y CONSORCIO DE SERVICIOS;

CUARTA PARTE.

DISPOSICIONES FINALES:

- XVII) OTROS CONVENIOS Y ACUERDOS AERONÁUTICOS;
- XVIII) CONTROVERSIAS E INCUMPLIMIENTOS;
- XIX) GUERRA;
- XX) ANEXOS;
- XXI) RATIFICACIONES, ADHESIONES, ENMIENDAS Y - - DENUNCIAS; Y
- XXII) DEFINICIONES.

LO MÁS RELEVANTE DE LA CONVENCIÓN, FUE RECONOCER PLENA IGUALDAD A TODOS LOS ESTADOS, EL ESTABLECIMIENTO DE CINCO LIBERTADES BÁSICAS DE VUELO Y LA ESTRUCTURACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL. SU TEXTO SE IN-

TEGRA DE 96 ARTÍCULOS Y DIVERSOS ANEXOS.

LAS LIBERTADES DE TRÁNSITO AÉREO MENCIONADAS, SON LAS SIGUIENTES:

A) ACUERDO SOBRE TRAFICO AEREO.

1. VOLAR SOBRE TERRITORIO EXTRANJERO SIN ATERRIZAR.
2. ATERRIZAR EN TERRITORIO EXTRANJERO CON FINES NO COMERCIALES (ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE).

B) ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO.

3. DESEMBARCAR EN TERRITORIO NACIONAL PASAJEROS, CARGA O CORREO.
4. EMBARCAR EN TERRITORIO EXTRANJERO PASAJEROS, CARGA O CORREO CON DESTINO AL TERRITORIO NACIONAL.
5. TOMAR Y DESEMBARCAR PASAJEROS, CARGA Y CORREO EN CUALQUIER ESTADO CONTRATANTE.

DE MAYO A JUNIO DE 1946 FUE CONSTITUIDA LA ORGANIZACIÓN PROVISIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, LA CUAL SE CONVIRTIÓ EN DEFINITIVA EL 6 DE MAYO DE 1947, INTEGRÁNDOSE DE ESE MODO LA ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL -O. A. C. I.- A CUYA PRIMERA ASAMBLEA ASISTIERON 54 PARTICIPANTES, DE LOS QUE 36 ERAN ESTADOS PARTE, 11 OBSERVADORES Y 7 ORGANIZACIONES INTERNACIONALES.

YA CONSTITUIDA LA ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN -

CIVIL INTERNACIONAL, SU FUNCIÓN GENERAL HA SIDO LOGRAR UN PROGRESO SEGURO Y METÓDICO DE LA AVIACIÓN CIVIL, ASÍ COMO EL ESTABLECIMIENTO DE SERVICIOS INTERNACIONALES DE TRANSPORTE AÉREO SOBRE LA BASE DE LA IGUALDAD, PARA QUE SEAN EXPLOTADOS EN FORMA EFICIENTE Y ECONÓMICA.

SEGÚN EL INFORME RENDIDO POR LA ASAMBLEA GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS EN 1986, LA ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL TENÍA HASTA ESE AÑO UN TOTAL DE 156 MIEMBROS. (11)

EN 1946 SE INICIÓ EL DESARROLLO DE LOS AVIONES "a chorro" IMPULSADOS POR LA REACCIÓN DE GASES EN COMBUSTIÓN Y QUE NO REQUIEREN DEL AIRE PARA DESPLAZARSE. AL AÑO SIGUIENTE, ESTADOS UNIDOS REALIZÓ EL PRIMER VUELO DE UN AVIÓN SUPERSÓNICO TERMOPROPULSADO, EL "X - 1". EN 1947 SE LLEVÓ A CABO EL PRIMER VUELO SIN ESCALAS ALREDEDOR DEL MUNDO.

EL PRIMER SERVICIO DE PASAJEROS EN AVIONES "a chorro" SE EFECTUÓ ENTRE ROMA Y LONDRES EN 1952, POR LA COMPAÑÍA BRITÁNICA "BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION" -B.O.A.C.- . EN 1953 SE CONSTRUYÓ EL PRIMER REACTOR CON CAPACIDAD PARA 180 PERSONAS, DESPLAZÁNDOSE A 420 KMS/H.

EN 1956 SE REALIZÓ LA PRIMERA CONFERENCIA REGIONAL SOBRE AERONÁUTICA EN AMÉRICA LATINA, DE LA CUAL MÉXICO FUE EL PAÍS SEDE.

11. Cfr. DOCUMENTO A/AC.105/358: "ACTIVIDADES ESPACIALES DE LAS NACIONES UNIDAS Y DE LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES"; O.N.U., DEPARTAMENTO DE INFORMACIÓN AL PÚBLICO, NUEVA YORK, 1986; PP. 77A 79.

EN 1944 SE LLEVÓ A CABO EN GINEBRA UNA CONFERENCIA SOBRE REGULACIÓN DE DERECHOS SOBRE AERONAVES; FUE UN TRABAJO CONJUNTO DEL COMITÉ INTERNACIONAL TÉCNICO DE EXPERTOS JURÍDICOS AÉREOS Y DE LA ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, MISMA LABOR QUE SE INICIÓ ANTES DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL. EL CONVENIO IMPONÍA A LOS ESTADOS, LA OBLIGACIÓN DE NO RECONOCER DERECHOS DIFERENTES A LOS ENUMERADOS EN EL DOCUMENTO.

EN 1961 SE FIRMÓ EN GUADALAJARA MÉXICO, UN CONVENIO SOBRE ARRENDAMIENTO Y FLETAMENTO DE AERONAVES, CONSIDERADO COMO UN MAGRO RESULTADO DE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO DE LA O.A.C.I., PORQUE NO OFRECIÓ UN CRITERIO DEFINIDO SINO QUE LIMITÓ SU ALCANCE A LOS PROBLEMAS RELACIONADOS CON DAÑOS EN CASO DE QUE EL TRANSPORTE FUERE CONTRATADO POR UNA PERSONA Y EJECUTADO POR UN OPERADOR DIFERENTE; ÉSTO ÚLTIMO SIRVIÓ PARA COMPLEMENTAR EL CONVENIO DE VARSOVIA. EL PROYECTO SE APROBÓ EN TOKIO EN 1957 Y FUE SANCIONADO EN 1961 EN GUADALAJARA. EN EL DOCUMENTO SE DETERMINÓ QUE EL TRANSPORTADOR DE HECHO, OBLIGARÍA SOLIDARIAMENTE AL CONTRATANTE SI CAUSARE ALGÚN PERJUICIO DANDO OPCIÓN A QUE SE PUDIERA DEMANDAR A CUALQUIERA DE ELLOS.

EN 1963 SE CONCERTÓ UN CONVENIO SOBRE INFRACCIONES Y ACTOS OCURRIDOS A BORDO DE AERONAVES Y SU SITUACIÓN JURÍDICA; EL TEXTO COMPRENDE ASPECTOS PENALES Y DISCIPLINARIOS, DETERMINA LAS FACULTADES Y OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS, FIJA NORMAS PARA DEFINIR LAS ATRIBUCIONES Y LIMITACIONES DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE Y REGLAS SOBRE LA LEY APLICABLE Y LA JU-

RISDICCIÓN.

B) DENOMINACION, CONCEPTO
Y CONTENIDO.

AL DERECHO AERONÁUTICO SE LE HAN ATRIBUIDO VARIOS CONCEPTOS ASI COMO DIVERSAS DENOMINACIONES E IGUALMENTE, VARIOS OBJETOS DE REGULACIÓN, POR LO QUE ENSEGUIDA ESTUDIAREMOS LO RELATIVO.

RESULTA DE IGUAL IMPORTANCIA ESTABLECER EL CONCEPTO DE UNA MATERIA; SU DENOMINACIÓN Y SU CONTENIDO, SIN EM BARGO TRATARÉ LO RELATIVO A LA DENOMINACIÓN EN PRIMER TÉRMINO, POR CONSIDERAR QUE EL NOMBRE ES LO QUE IDENTIFICA PRIMORDIALMENTE A UNA MATERIA.

EN CUANTO A LAS DENOMINACIONES DE QUE SE HABLA, PODEMOS MENCIONAR LAS MÁS USUALES: DERECHO AÉREO, DERECHO AERONÁUTICO, DERECHO DE LA AVIACIÓN O AVIATORIO; PRETERSKY LO LLAMA DERECHO DEL TRANSPORTE AÉREO, DENOMINACIÓN QUE ES RESTRINGIDA YA QUE DEJA DE LADO LO REFERENTE A LA INFRAESTRUCTURA

AL MENCIONAR SÓLO UNA PARTE DE LA AERONÁUTICA. (12)

POSTERIORMENTE SURGIÓ LA DENOMINACIÓN DE "DERECHO DE LA NAVEGACIÓN AÉREA", QUE PODRÍA CONSIDERARSE CORRECTA PERO QUE POR SU ANALOGÍA CON LA DE "NAVEGACION MARITIMA", SE PRESTA A CONFLICTOS DE AUTONOMÍA POR LO CUAL NO ES PROVECHOSO USARLA. (13)

RAITZIN (14), PROPUSO LA DE "DERECHO DE LA AERONAVEGACIÓN"; APARECIÓ LUEGO EN LA REVUE DE LA LOCOMOTION AERIENNE, EL TÍTULO DE "DERECHO DE LA LOCOMOCIÓN AÉREA; AMBAS SON RESTRINGIDAS PORQUE SÓLO SE REFIEREN A UNA PARTE ESPECÍFICA DE LA MATERIA. ANTONIO ÁMBROSINI POSTULA DOS DENOMINACIONES "DERECHO AERONÁUTICO -LA MÁS USUAL Y ACEPTADA POR SU GENERALIDAD- Y "DERECHO DE LA AVIACIÓN O AVIATORIO" -QUE LE PARECIÓ MÁS CORRECTA EN TANTO QUE NO HACE ALUSIÓN AL AIRE- LA CUAL FUE ACEPTADA POR DIVERSOS JURISTAS Y DOCTRINAS COMO LA ITALIANA, LA ESPAÑOLA Y LA ALEMANA.

ÁMBROSINI ACLARA QUE LA PRIMERA DENOMINACIÓN DARÍA LUGAR A LA NECESIDAD DE CAMBIARLA EN EL MOMENTO EN QUE LOS AVIONES NO REQUIERAN DEL AIRE PARA DESPLAZARSE O CUANDO SE DESPLAZAN EN ZONAS EN QUE YA NO EXISTE EL AIRE COMO TAL; AGREGA -

12. CITADO POR TAPIA SALINAS LUIS, TRABAJOS DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO, MADRID, 1978, s/ED., s/ED., P. 13; Y POR RODRÍGUEZ JURADO - A., OP. CIT., P. 22.

13. SCIALOJA ANTONIO, CORSO DI DIRITTO DE LA NAVIGAZIONE, ITALIA, 1943 FORO ITALIANO, s/ED., PP. 28 A 30. NO NIEGA LA AUTONOMÍA DE LA MATERIA YA QUE CONSIDERA QUE EXISTE UN DERECHO DE LA NAVEGACIÓN QUE RIGE TANTO A LA MARÍTIMA COMO A LA AÉREA. EN ITALIA SE EMITIÓ UN CÓDIGO QUE REGULABA AMBAS, ENTRÓ EN VIGOR EL 21 DE ABRIL DE 1942.

14. CITADO POR VIDELA ESCALADA F., OP. CIT., P. 32.

QUE EL TÉRMINO "AERONAUTICO" SE REFIERE A LA NAVEGACIÓN Y QUE LOS AVIONES NO NAVEGAN SINO VUELAN, PUES NAVEGAR SIGNIFICA ANDAR SOBRE EL AGUA EN NAVE.

LE GOFF, HENRY COUANNIER Y EN GENERAL LA DOCTRINA FRANCESA (Droit Aérienne), LA ANGLOSAJONA (Air Law) Y LA BRASILEÑA (Direito Aereo) PREFIEREN LA DENOMINACIÓN DE DERECHO AÉREO. EL TÉRMINO NACIÓ CON LA MATERIA, YA QUE ANTES SU NOVEDAD PARECIA LO MÁS ADECUADO, COMPRENDIÉNDOSE EN EL MODO LO RELATIVO A LAS TELECOMUNICACIONES Y LA AERONAVEGACIÓN, ADEMÁS DE ALGÚN OTRO USO QUE PUDIERA TENER EL AIRE. ES PUES UNA DENOMINACIÓN TRADICIONAL Y A LA VEZ ELEGANTE Y AMPLIA EN SU CONTENIDO; ÉSTO ÚLTIMO PARECE ATRAER EN VIRTUD DE QUE COMPRENDE TODAS LAS ACTIVIDADES DEL AIRE TALES COMO: TELECOMUNICACIÓN, RADIOCOMUNICACIÓN Y AERONAVEGACIÓN.

COUANNIER (15) SEÑALA QUE LA DENOMINACIÓN "DERECHO AÉREO" ES CORRECTA Y QUE NO DEBE HABER PROBLEMAS POR SU AMPLITUD (razón por la que se le prefiere sobre la de Derecho Aeronáutico) YA QUE LA PARTE ESENCIAL DE LA MATERIA ES LA AERONAVEGACIÓN QUE SE DA EN EL AIRE, EN TANTO QUE LA TELEGRAFÍA Y OTRAS ACTIVIDADES DE COMUNICACIÓN SE DAN EN EL ÉTER (fluido que se encuentra en el espacio aéreo).

LE GOFF ACLARA QUE "DERECHO AÉREO" DEBE SER EL TÍTULO CORRECTO Y APLICABLE A LA MATERIA, YA QUE ES EL TÉRMINO CLÁSICO; POR OTRA PARTE, CONSCIENTE DE LA AMPLITUD DE

ESTA DENOMINACIÓN, ACEPTA QUE NICOLÁS MATEESCO LA LLAME DERECHO AERONÁUTICO. (16)

MATEESCO AL IGUAL QUE LA DOCTRINA ALEMANA, HACE UNA DISTINCIÓN ENTRE EL DERECHO AÉREO (Droit Aérienne/Luft recht) Y DERECHO AERONÁUTICO (Droit Aérienne Aeronautique / Luftfahrrecht), DETERMINANDO QUE EL PRIMERO DE ESTOS TÉRMINOS ATENDERÍA LOS PROBLEMAS RESULTANTES DEL ESPACIO AÉREO Y LAS ACTIVIDADES QUE SE PUEDEN EFECTUAR EN EL MISMO, SEAN DE LOCOMOCIÓN O DE COMUNICACIÓN; DEJA AL SEGUNDO LO RELATIVO A LA AERONÁUTICA. EXPLICA QUE LA NAVEGACIÓN AÉREA NO ES LA ÚNICA ACTIVIDAD QUE SE PUEDE REALIZAR EN EL AIRE SINO QUE HAY ALGUNAS OTRAS COMO LA RADIO/TELEGRAFÍA, LA TELEGRAFÍA Y LA TELEFONÍA, QUE AMPLÍAN EL USO DEL AIRE; POR ELLO CONSIDERA QUE EL NOMBRE EXACTO DE LA MATERIA ES "DERECHO AÉREO AERONÁUTICO" - PUES LA NAVEGACIÓN AÉREA SÓLO ES POSIBLE EN EL AIRE PERO LA VARIEDAD DE USOS DEL MISMO, HACE QUE EL DERECHO AERONÁUTICO SÓLO SEA UNA RAMA DEL DERECHO AÉREO. (17)

RAFAEL COQUOZ CITADO POR MATEESCO, SEÑALA QUE LA PALABRA "AERONAUTICO" PERTENECE MÁS BIEN AL CAMPO TÉCNICO Y POR LO TANTO SE DEBE USAR LA DE "NAVEGACION AEREA". (18)

16. GOFF MARCEL LE, MANUEL DE DROIT AÉRIENNE, PARÍS, 1954, ED. DALLOZ, S/ED., P. 48. EXPLICA QUE EL CONJUNTO DE USOS A QUE PUEDE DESTINARSE EL AIRE ES REGULADO POR EL DERECHO AÉREO Y QUE AÚN CUANDO LA AERONÁUTICA ES EL PRINCIPAL, NO ES EL ÚNICO; NO OBSTANTE SE DEJA LLEVAR POR EL TÉRMINO TRADICIONAL Y AGREGA QUE DADO EL CONOCIMIENTO QUE SE TIENE DE LA MATERIA, QUEDARÍAN FUERA DE REGULACIÓN OTRAS ACTIVIDADES.

17. MATEESCO NICOLÁS, LE DROIT AÉRIENNE AERONAUTIQUE, FRANCIA, 1954, - PEDONE, S/ED., P. 57.

18. IBIDEM.

GONZALO GARCÍA, JURISTA ARGENTINO CITADO POR VIDELA EN SU OBRA (19) INDICA QUE LA EXPRESIÓN "DERECHO AÉREO" PUEDE ESTAR SÓLO REFERIDA A LA AERONAVEGACIÓN (como lo aclara Le Goff al adherirse a la denominación de Mateesco)-PERO QUE TÉCNICA Y GRAMATICALMENTE NO ES FIEL, POR LO QUE CONSIDERA QUE LA LOCUCIÓN APLICABLE ES "DERECHO AERONÁUTICO" QUE INDICA EL CONTENIDO EXACTO DE LA MATERIA. LENA PAZ CONVERGE CON GARCÍA Y ACLARA QUE EL TÉRMINO ES LINGÜÍSTICAMENTE CORRECTO POR SER ESPECÍFICO, ADEMÁS DE QUE EN TANTO QUE LA AERONÁUTICA USE EL AIRE COMO ELEMENTO PROPULSOR O SUSTENTADOR, EL TÉRMINO NO PARECE OBJETABLE. (20)

POR MI PARTE EN LO QUE A DENOMINACIÓN SE REFIERE, CREO QUE NO BASTA CON QUE UN TÉRMINO SEA TRADICIONAL COMO EXPRESA LE GOFF, PARA QUE ELLO IMPLIQUE SU APLICABILIDAD Y EXACTITUD; SI TOMAMOS EN CUENTA LO QUE MANIFIESTA MATEESCO, CONCLUIMOS QUE CIERTAMENTE EL DERECHO AÉREO ES AMPLIO Y QUE EL AERONÁUTICO ES ESPECÍFICO, PERO NO HACE FALTA LLAMAR A LA MATERIA "DERECHO AEREO AERONAUTICO", PUES PODRÍA LLEVAR A CONFUSIONES Y TENDRÍAMOS QUE PLANTEAR EN TODA LA CIENCIA JURÍDICA DENOMINACIONES COMPLEJAS COMO LA QUE PROPONE EL TRATADISTA, POR LO CUAL TENDRÍAMOS UN DERECHO CIVIL DE LA FAMILIA, DERECHO CIVIL DE LOS CONTRATOS, ETCÉTERA.

19. VIDELA ESCALADA F., OP. CIT., P. 35.

20. LENA PAZ JUAN A., COMPENDIO DE DERECHO AERONÁUTICO, BUENOS AIRES, - 1970, 3ª ED., EDITORIAL BIBLIOGRÁFICA ARGENTINA, P. 18.

AMBROSINI CAMBIA SU DENOMINACIÓN DE DERECHO AERONÁUTICO POR LA DE DERECHO AVIATORIO O DE LA AVIACIÓN, TÉRMI NO QUE SERÍA JUSTO EN TANTO QUE NO HACE ALUSIÓN AL AIRE COMO ELEMENTO SUSTADOR O PROPULSOR, PERO QUE DEJA FUERA DE REGULACIÓN A LOS GLOBOS, DIRIGIBLES Y AEROSTATOS, RAZÓN POR LA QUE NO ES DEL TODO CORRECTA. LA "LIGA DE LAS NACIONES" OFRECE LOS SIGUIENTES CONCEPTOS: "por aeronave se entenderá toda clase de globos, sean fijos o libres, cometas, dirigibles y aviones; por globo fijo o libre se entenderá un aeronave que emplee gas más ligero que el aire como medio de sustentación y que no tenga dispositivos de propulsión. Por dirigible se entenderá un aeronave que emplee gas más ligero que el aire como medio de sustentación y que si tenga dispositivos de propulsión. Por avión se entenderá todo aeroplano, hidroavión de -- flotadores o canoa u otra aeronave más pesada que el aire y -- que tenga dispositivos de propulsión".

PARA CONCLUIR PODEMOS DECIR QUE LAS DENOMINACIONES A LAS QUE SE HA HECHO REFERENCIA SON LAS MÁS USUALES PERO SIN EMBARGO CONSIDERO QUE LA DE "DERECHO AERONÁUTICO" ES LA QUE SE APEGA FIELMENTE AL CONTENIDO DE LA MATERIA POR LO CUAL LA USO EN EL TÍTULO Y EN EL CAPITULADO DE ESTE TRABAJO.

SU PROPIEDAD PROVIENE A MI JUICIO DE QUE ADEMÁS DE PERMITIRNOS OBTENER A PRIMERA VISTA EL ENFOQUE REAL DE LA MATERIA, AYUDA A IDENTIFICAR SU MEDIO DE APLICACIÓN (el espa

cio aéreo) ASI COMO LOS INSTRUMENTOS BASE DE LA AERONAVEGACIÓN Y TAMBIÉN QUEDAN CONTEMPLADOS LOS GLOBOS, DIRIGIBLES, AEROSTATOS Y AVIONES (ya sea que usen el aire como elemento sustentador o propulsor); AÚN LOS DE PROPULSIÓN "A CHORRO", PUES - AUNQUE NO SE VALEN DEL AIRE PARA SU DESPLAZAMIENTO, SI SE SIRVEN DEL MISMO PARA SUSTENTARSE Y POR LO TANTO NO SALEN DE LO - QUE COMPRENDE EL TÉRMINO "AERONAUTICO".

ESTABLECIDA LA DENOMINACIÓN ADECUADA Y QUE MEJOR IDENTIFICA A LA MATERIA, PASAMOS A ANALIZAR SU CONCEPTO - PARA LO CUAL TAMBIÉN HARÉ REFERENCIA A LOS CONCEPTOS DE DIVERSOS AUTORES, HASTA CONCLUIR CON EL QUE CONSIDERO MÁS CORRECTO.

EN UN PRINCIPIO EL CONCEPTO MÁS ACEPTADO ERA EL DE PIETRO COGLIOLO QUIEN EXPRESA: "Derecho Aeronáutico es el conjunto de normas de Derecho Público y Privado que regula la navegación aérea en general, el movimiento de las aeronaves y otros aparatos que se mueven en el aire en relación con las cosas, las personas y la Tierra". (22)

ÁMBROSINI SEÑALA: "Es la rama del Derecho que estudia las relaciones -públicas y privadas- originadas por la navegación aérea que determina su regulación jurídica".(23)

AMBAS DEFINICIONES DEJAN DE LADO LA INTERNACIONALIDAD DE LA MATERIA.

WEGERDT CITADO POR TAPIA SALINAS, DEFINE AL DE

22. COGLIOLO PIETRO, PRINCIPII GENERALI DEL DIRITTO AERONAUTICO, MÉXICO U. N. A. M., MISCELÁNEA JURÍDICA, S/ED., P. 1.
23. CITADO POR VIDELA ESCALADA F., OP. CIT., P. 15.

RECHO AERONÁUTICO COMO: "Formado por el conjunto de normas de carácter internacional e interno, de Derecho Público y Privado, que por su contenido objetivo corresponde a las peculiaridades de la aeronáutica y están reguladas por medio de actos legislativos para la navegación aérea en particular". (24)

ESTA IDEA PARECE COMPLETA YA QUE NOS OFRECE LOS ELEMENTOS QUE CONFORMAN LAS NORMAS DE QUE ESTÁ CONSTITUIDA LA MATERIA.

LE GOFF NOS DA LA SIGUIENTE DEFINICIÓN: "Es el conjunto de las reglas nacionales e internacionales que conciernen a la aeronave, la navegación aérea y a todas las relaciones de Derecho, sean públicas o privadas, a que puede dar lugar la navegación aérea nacional e internacional". DICE ADEMÁS QUE EL DERECHO AÉREO ES TODO AQUELLO QUE CONCIERNE AL USO DE LA ATMÓSFERA POR LOS MEDIOS DE TRANSPORTE, SEA CUAL FUERE SU AFECTACIÓN. (25)

ESTE JUICIO SE APRECIA TAMBIÉN CORRECTO, PERO ES MÁS COMPLETO EL QUE NOS OFRECE FEDERICO VIDELA EN SU OBRA: "Es el conjunto de normas y principios de Derecho Público y Privado de origen interno e internacional, que rige las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ésta".

LENA PAZ EXPRESA: "Es el conjunto de normas y -

24. CITADO POR TAPIA S. L., OP. CIT., P. 12; Y POR VIDELA E. F., OP. CIT., P. 15.

25. GOFF M. LE, OP. CIT., P. 49.

principios jurídicos que rigen la navegación aérea y las relaciones que nacen de la misma". ACLARA EL MISMO AUTOR QUE SE COMPRENDEN EN ÉSTA, LAS CUESTIONES TEÓRICAS QUE TIENEN SU BASE EN EL HECHO TÉCNICO DE LA NAVEGACIÓN AÉREA COMO: LA CONDICIÓN JURÍDICA DE ESPACIO AÉREO, EL RÉGIMEN LEGAL DE LAS AERONAVES, LA CIRCULACIÓN AÉREA, LOS TRANSPORTES Y EL PERSONAL. (27)

NICOLÁS MATEESCO NOS OFRECE DOS CONCEPTOS, UNO DE DERECHO AÉREO Y OTRO DE DERECHO AERONÁUTICO (SIC): "DERECHO AEREO representa la disciplina jurídica que reglamenta la actividad aérea, sus consecuencias y contenido"; Y DERECHO AERONAUTICO o DERECHO DE LA NAVEGACION AEREA representa la normatividad jurídica aplicable a la navegación aérea -comprendiendo la infraestructura- sobre personas y cosas que son transportadas, así como sobre los medios de transporte aéreo"

UNA VEZ EXPUESTAS ESTAS DEFINICIONES, PASO A EXPLICAR LA QUE A MI JUICIO ES MÁS PRECISA: "EL DERECHO AERONÁUTICO ES EL CONJUNTO DE NORMAS JURÍDICAS DE DERECHO INTERNACIONAL, PÚBLICAS Y PRIVADAS, CUYO ÁMBITO ESPACIAL DE VALIDEZ ES EL ESPACIO AÉREO Y QUE TIENEN POR OBJETO LA REGULACIÓN DE LAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS EJECUTADAS POR CUALQUIER MEDIO, ASÍ COMO LAS CONSECUENCIAS JURÍDICAS QUE SE GENEREN CON MOTIVO DE ESA ACTIVIDAD".

EL FUNDAMENTO DE ESTA DEFINICIÓN, ES QUE LAS

27. LENA PAZ J., OP. CIT., P. 11.

28. MATEESCO N., OP. CIT., PP. 58 A 60. YA SE ACLARÓ QUE ESTE TRATADISTA FRANCÉS CONSIDERA AMPLIO AL DERECHO AÉREO Y DEJA AL AERONÁUTICO COMO UNA ESPECIE DEL MISMO.

NORMAS JURÍDICAS DE QUE SE COMPONE ESTA RAMA DEL DERECHO, SE AJUSTAN A LA ESENCIA NETAMENTE INTERNACIONAL DE LA AERONÁUTICA YA QUE ÉSTA NO QUEDA CIRCUNSCRITA AL ÁMBITO DEL TERRITORIO NACIONAL DE LOS ESTADOS. ES ESTO, UNA CUALIDAD PARTICULARMENTE DISTINTIVA DE LAS NORMAS DEL DERECHO AERONÁUTICO Y ES ASIMISMO LA REACCIÓN A UNA CONSECUENCIA NATURAL DE LA ACTIVIDAD; ELLO HA DADO LUGAR A LA ELABORACIÓN, ADOPCIÓN Y PRÁCTICA DE NORMAS DE DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO; ESTA CARACTERÍSTICA ES LA "INTEGRALIDAD" DE LAS NORMAS DEL DERECHO AERONÁUTICO, CONSISTE PRECISAMENTE EN LA EXISTENCIA DE NORMAS TANTO DE CARÁCTER NACIONAL COMO INTERNACIONAL, TENDIENTES A LOGRAR EL EQUILIBRIO DE LAS RELACIONES JURÍDICAS PROVOCADAS POR LA NAVEGACIÓN AÉREA (entre ciudadanos de la misma nación o entre éstos y el Estado o bien entre los Estados en sus relaciones recíprocas o con organismos internacionales).

POR OTRA PARTE ESTAS NORMAS JURÍDICAS SÓLO PUEDEN SER APLICADAS EN EL ESPACIO AÉREO DE LOS ESTADOS, EL CUAL ESTÁ DELIMITADO POR LA EXTENSIÓN TERRITORIAL TANTO TERRENA COMO MARÍTIMA, YA QUE EN EL ESPACIO AÉREO INTERNACIONAL Y EN EL ULTRATERRESTRE RIGEN NORMAS DE DIVERSA ÍNDOLE.

DEL PLANTEAMIENTO DE UN CONCEPTO, SE GENERA LA NECESIDAD DE DESGLOZAR SU CONTENIDO, POR LO QUE AHORA PASAMOS A ANALIZAR ESTA CUESTIÓN.

PARA RODRÍGUEZ JURADO EL CONTENIDO DEL DERECHO AERONÁUTICO, ES EL ESTUDIO Y REGULACIÓN JURÍDICA DE LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA EN TODAS SUS FORMAS Y MANIFESTACIONES, COMPREH

DIÉNDOSE EN ELLO PROBLEMAS DE DERECHO PÚBLICO, PRIVADO, CONSTITUCIONAL, ADMINISTRATIVO, COMERCIAL (SIC), PENAL, LABORAL, ETC.; TODAS FORMANDO UNA SOLA MATERIA POR ESTAR REFERIDAS A LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA LA CUAL GENERAL RELACIONES JURÍDICAS NUEVAS EN LAS MATERIAS MENCIONADAS, YA QUE INTERVIENEN EN EL DESENVOLVIMIENTO DEL DERECHO AERONÁUTICO PERO ADECUÁNDOSE A LA ACTIVIDAD ESPECÍFICA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA. (29)

POR SU PARTE LE GOFF, CON BASE EN EL CONCEPTO QUE NOS HA OFRECIDO DICE QUE EL DERECHO AERONÁUTICO SE CONSTITUYE DE LO QUE SE REFIERE A LA CONSTRUCCIÓN, NACIONALIDAD, - USO, PROPIEDAD Y TRANSMISIÓN DE LA AERONAVE, AERÓDROMOS, RESPONSABILIDAD POR DAÑOS Y ASEGURAMIENTO DEL PAGO DE LOS MISMOS; CONSIDERA QUE ESTA MATERIA ES BASTÍSIMA. (30)

PIETRO COGLIOLO DETERMINA QUE EL CONTENIDO DE LA MATERIA SE FORMA POR NUMEROSAS RELACIONES QUE SE GENERAN -- POR EL MOVIMIENTO DE LA AERONAVE EN EL AIRE YA SEA QUE TRANSPORTEN PERSONAS O COSAS, DESDE EL MOMENTO DE PARTIDA Y HASTA EL ATERRIJAJE; ASI COMO LA PROPIEDAD DE LA NAVE Y LO QUE PUEDA SUCCEDER EN SU INTERIOR CUANDO ESTÁ EN VUELO. (31)

PODRÍA CONSIDERARSE PARA SINTETIZAR Y CONCLUIR, QUE EL DERECHO AERONÁUTICO ESTÁ CONSTITUIDO POR: EL MEDIO DE ACCIÓN, LA INFRAESTRUCTURA, EL AERONAVE, LOS SUJETOS (per-

29. RODRÍGUEZ J. A., OP. CIT., P. 2.

30. GOFF M. LE, OP. CIT., P. 50. CONSIDERA QUE SE INCORPORA AL DERECHO AERONÁUTICO TODO LO RELATIVO A LA NAVEGACIÓN AÉREA Y PRINCIPALMENTE EL MANEJO DEL SUELO.

31. COGLIOLO P., OP. CIT., P. 1.

sonas físicas y jurídicas), REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN AÉREA; ADEMÁS DE LAS RELACIONES JURÍDICAS NACIDAS DE LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA; EL ESTUDIO, CONSTRUCCIÓN, ADQUISICIÓN Y EL USO DE AERONAVES; RESPONSABILIDAD POR DAÑOS, SEGUROS Y COMISIÓN DE DELITOS A BORDO DE AERONAVES.

ES NECESARIO TOMAR EN CUENTA QUE LOS AERÓDROMOS QUEDAN REGULADOS POR EL DERECHO AERONÁUTICO; DADO QUE FORMA PARTE DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA, PUES SON EL ASIENTO DE LAS AERONAVES CUANDO NO ESTÁN DE SERVICIO.

NO OBSTANTE LA IMPORTANCIA DE TODAS ESAS MATERIAS, LA CUESTIÓN ESENCIAL ES LA AERONAVEGACIÓN DEBIDO A LAS RELACIONES JURÍDICAS QUE GENERA, LAS CUALES SON OBJETO DE REGULACIÓN TANTO INTERNA COMO INTERNACIONAL EN VIRTUD DEL CARÁCTER TRASCENDENTE DE LA PROPIA ACTIVIDAD YA QUE TRANSPORTA PERSONAS Y MERCANCÍAS ASI COMO CORREO, EN EL INTERIOR O HACIA EL EXTERIOR DE UN PAÍS, EN SERVICIO REGULAR, ESPECIAL O DE CORRESPONDENCIA.

LAS OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR FUERON REGULADAS EN LA CONVENCIÓN DE GUADALAJARA POR LA ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (32); ASIMISMO SE REGULÓ LO RELATIVO A LAS OBLIGACIONES DEL USUARIO, DEL PERSONAL QUE EJECUTA EL TRANSPORTE, LOS PERJUICIOS QUE PUDIESEN CAUSARSE A TERCEROS POR O DURANTE EL VIAJE, YA SEA QUE LA NAVE SE ENCUENTRE EN EL AIRE, SE ESTÉ ELEVANDO O ATERRIZANDO.

32. LO RELATIVO SE SEÑALÓ EN LAS PÁGINAS 18 Y 19 DE ESTE TRABAJO.

SEGÚN AMBROSINI EL CONTENIDO DEL DERECHO AERONÁUTICO SE PUEDE SINTETIZAR EN CUATRO APARTADOS QUE PARA ÉL, SON LA ESENCIA DEL OBJETO DE REGULACION JURÍDICA DE LA ACTIVIDAD AVIATORIA (como él le llama), LOS CUALES SON:

- A) EL AMBIENTE EN QUE SE ORGANIZA Y DESENVUELVE, O SEA EL ESPACIO SITUADO SOBRE LA SUPERFICIE, ESPECÍFICAMENTE DESTINADA A TAL ACTIVIDAD.
- B) EL MEDIO DE QUE SE VALE O EL VEHÍCULO CON EL QUE TAL ACTIVIDAD SE EFECTÚA.
- C) EL PERSONAL ESPECIALIZADO QUE SIRVE PARA LA CONSTRUCCIÓN, REPARACIÓN Y USO DE LA AERONAVE.
- D) TODAS LAS RELACIONES PÚBLICAS O PRIVADAS, NACIONALES E INTERNACIONALES A QUE DA LUGAR LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA". (33)

C) AUTONOMIA.

NACIDO DE LA NECESIDAD DE REGULAR ESTA ACTIVIDAD NUEVA Y POR LO TANTO NO SOMETIDA A NINGUNA OTRA MATERIA DE LA CIENCIA JURÍDICA, EL DERECHO AERONÁUTICO SE CONSTITUYE COMO UN DERECHO AUTÓNOMO.

FEDERICO VIDELA REFIERE QUE ESA AUTONOMÍA PUEDE SER CONSIDERADA DESDE TRES ASPECTOS: "legislativo, científico y didáctico"; EN EL CAMPO LEGISLATIVO QUE ES EL QUE NOS INTERCUMBE, EL AUTOR SEÑALA QUE LA AUTONOMÍA DE ESA RAMA DEL DERECHO, SE FUNDA EN LA EXPEDICIÓN DE LEYES POSITIVAS ESPECIALMENTE REFERIDAS A LA MATERIA, RELACIONANDO TANTO A LOS ESTADOS COMO A LAS ORGANIZACIONES PRIVADAS E INTERNACIONALES, A LO QUE SE AUNA LA INOPERANCIA DE OTRAS RAMAS DEL DERECHO, PARA REGULAR LAS RELACIONES JURÍDICAS QUE SE DAN EN ESTE CAMPO.

HAY QUIENES CONSIDERAN QUE EL DERECHO AERONÁUTICO ES EL EJEMPLO TÍPICO DE UN DERECHO AUTÓNOMO AUNQUE PROVENGA DE LA ANTIGUA RAÍZ DEL DERECHO MARÍTIMO (como *Tepic Salinas*) PERO QUE YA ESTÁ PRONTO A TENER SU VIDA INDEPENDIENTE (según *Scioloja*), LO CUAL NO ES CORRECTO PUES ENTRE AMBAS RAMAS DEL DERECHO HAY INSTITUCIONES SIMILARES PERO NO IGUALES, YA QUE CADA ACTIVIDAD GENERA RELACIONES JURÍDICAS DE DIVERSA ÍNDOLE.

AMBROSINI PLANTEA LA CUESTIÓN DE LA AUTONOMÍA, CONSIDERANDO QUE NO ESTÁ A LA ESPERATIVA DE UNA VIDA INDEPENDIENTE PUES NO HAY PARTE DE LA CIENCIA JURÍDICA A LA QUE SEA POSIBLE ENCOMENDAR LA REGULACIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO.

EXISTEN RAZONES PARA ESTABLECER LA AUTONOMÍA DE UNA PARTE DE LA CIENCIA JURÍDICA COMO: EL MEDIO EN EL QUE SE DESARROLLA, EL INSTRUMENTO QUE UTILIZA U OBJETO DE REGULACIÓN Y LA NATURALEZA DE LAS RELACIONES JURÍDICAS QUE GENERA, YA QUE REQUIEREN DE UNA NORMATIVIDAD ESPECIAL. TODO ELLO EN EL DERECHO AERONÁUTICO ES ESPECIAL Y DIFERENTE A CUALQUIERA DE LAS OTRAS RAMAS DEL DERECHO.

EL DERECHO ES UNA CIENCIA QUE SE DIVERSIFICA SEGÚN LAS ACTIVIDADES DE LOS HOMBRES, PUES SON ÉSTAS SU OBJETO DE REGULACIÓN Y POR ELLO TENEMOS QUE EN CADA ASPECTO EN EL QUE SE DESENVUELVEN, HAY UN CONJUNTO DE NORMAS JURÍDICAS QUE REGULAN EL DESARROLLO DE TALES ACTIVIDADES. ASÍ, EN EL DERECHO AERONÁUTICO CONFLUYEN ASPECTOS NORMATIVOS DE OTRAS PARTES DE LA CIENCIA JURÍDICA, PERO DIRIGIDOS AL MISMO FIN, O SEA A REGULAR LO RELATIVO A LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA Y SUS CONSECUENCIAS, FORMANDO EN SU CONJUNTO A ESTA RAMA DEL DERECHO A LA QUE LE DA Matices PROPIOS EN CUANTO A SU ESPECIALIDAD Y FUNCIONAMIENTO, DE LO QUE SE DEDUCE SU AUTONOMÍA.

LA ANALOGÍA QUE HAY ENTRE LAS INSTITUCIONES DE ESTA RAMA DEL DERECHO CON OTRAS, NO LA HACEN DEPENDER DE NINGUNA DE ELLAS SINO QUE COEXISTE CON TODAS EN FORMA AUTÓNOMA, PUES ES CLARO QUE LA SEMEJANZA QUE EXISTE SÓLO SE REFIERE A LA DENOMINACIÓN YA QUE REGULAN RELACIONES JURÍDICAS DIFERENTES; LA ESENCIA DEL DERECHO AERONÁUTICO ES LO QUE PROVOCA SU DIFERENCIA CON LAS OTRAS PARTES DEL DERECHO.

EL DERECHO AERONÁUTICO ES UNA CIENCIA VIVA QUE

EXISTE EN CONJUNTO COMO PARTE DE LA CIENCIA JURÍDICA Y QUE EVOLUCIONA A LA PAR, SIN LIMITARSE SÓLO A LA ELABORACIÓN DE UNAS CUANTAS REGLAS SINO QUE ESTUDIA LA ESENCIA DE LA MATERIA QUE - REGULA, ADEMÁS DE ESPECIFICAR SU OBJETO DE REGULACIÓN. LA AERONÁUTICA PRESENTA DE POR SÍ, CARACTERÍSTICAS ESPECIALES QUE REFLEJAN GRAN RELEVANCIA INTERNA E INTERNACIONAL.

SI CONSIDERAMOS QUE EL CONTENIDO DE LA MATERIA ES BASTO (lo cual ya se dejó asentado atrás) Y PARTICULAR, - PODEMOS DECIR QUE ES TODO ESE CONJUNTO DE MATERIAS DIVERSAS -- QUE PLENAMENTE RELACIONADAS ENTRE SÍ COMO ESTÁN Y DIRECTAMENTE LIGADAS COMO EXISTEN, HACEN QUE ESTA RAMA TENGA UNA VIDA INDEPENDIENTE DE LAS OTRAS Y CONSTITUYEN POR SU PECULIAR ESENCIA, - LA AUTONOMÍA DEL DERECHO AERONÁUTICO. (34)

D) EL DERECHO AERONAUTICO EN EL AMBITO NACIONAL E INTERNACIONAL.

LA NATURALEZA DE LAS RELACIONES QUE REGULA EL DERECHO AERONÁUTICO ORIGINAN QUE SE ORGANICE A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL, YA QUE AUNQUE EL CAMPO CIENTÍFICO DE LA AERONÁUTICA SE DESARROLLA SEGÚN LAS POSIBILIDADES DE LOS ESTADOS, LA ACTIVIDAD EN SÍ TRASCIENDE A LAS FRONTERAS DE LOS MISMOS, OBLIGANDO LA INTERNACIÓN DE LAS NAVES EN EL ESPACIO AÉREO DE UNA O MÁS NACIONES, LO QUE IMPLICA SOMETERSE A SU JURISDICCIÓN Y SOBERANÍA.

ES ESA NATURALEZA DUAL QUE PRESENTA LA PRÁCTICA DE LA AERONÁUTICA, LO QUE HACE QUE LA ACTIVIDAD DEBA SER REGULADA CON ESPECIAL ATENCIÓN PUES LE SON APLICABLES LAS NORMAS DE DERECHO INTERNACIONAL, TANTO PÚBLICAS COMO PRIVADAS, PUESTO QUE DEJAR LA REGULACIÓN DE LA AERONÁUTICA SÓLO A LAS NORMAS DEL DERECHO INTERNO, LLEVARÍA A CONFLICTOS EN EL PLANO INTERNACIONAL, INCONSISTENCIAS ASI COMO FRICCIONES ENTRE LOS ESTADOS, ADEMÁS DE QUE CONSTITUIRÍA UN FRENO AL DESARROLLO DE LA PROPIA ACTIVIDAD. A EFECTO DE EVITAR TALES SITUACIONES, LOS ESTADOS DEBEN ADECUAR SU LEGISLACIÓN PARA DAR LUGAR A LA DEBIDA REGLAMENTACIÓN INTERNACIONAL, MEDIANTE LA CELEBRACIÓN DE ACUERDOS EN LOS QUE ESTIPULEN LAS REGLAS GENERALES O ESPECIALES APLICABLES A LA AERONÁUTICA, PARA QUE SOBRE LA BASE DE LA UNIFICACIÓN DE CRITERIOS, EL TRÁNSITO AÉREO SE DESENVUELVA SIN CONFLICTOS.

ESA UNIFICACIÓN MARCARÁ EL CARÁCTER INTERNACIONAL Y NACIONAL, DEL DERECHO AERONÁUTICO.

DE TAL MANERA SE APLICAN LOS CONVENIOS INTERNACIONALES A LA AERONÁUTICA, QUE UNA DE LAS PRINCIPALES FUENTES (sino la más importante) DE ESTA MATERIA, SON LAS CONVENCIONES Y TRATADOS QUE DAN LUGAR AL DESARROLLO CIENTÍFICO DE LA MATERIA Y TÉCNICO DE LA ACTIVIDAD.

EL ESPACIO AÉREO ES UN CONTINENTE ÚNICO, DETERMINADO PARA CADA PAÍS SEGÚN SUS LÍMITES TERRITORIALES Y MARÍTIMOS. EN VIRTUD DE ELLO SI ALGÚN AEROPLANO AVANZA A TRAVÉS DEL ESPACIO AÉREO, ES FÁCIL QUE CRUCE EL ESPACIO DE UNO O MÁS ESTADOS, LO QUE PROVOCARÍA UNA INCURSIÓN EN SU ÁMBITO JURISDICCIONAL, SITUACIÓN QUE PODRÍA SER CAUSA DE CONFLICTOS INTERNACIONALES; PUES BIEN, TALES HECHOS SÓLO PUEDEN SER REGULADOS MEDIANTE LA CONCERTACIÓN DE TRATADOS QUE DEN LUGAR A LA NORMATIVIDAD TANTO NACIONAL COMO INTERNACIONAL DE LA MATERIA.

AMBAS CLASES DE REGLAS COEXISTEN, PUES UN ESTADO ES SOBERANO PARA DISPONER LO QUE FAVOREZCA LA EJECUCIÓN DE SUS FINES; TOMANDO EN TAL CASO LOS RECURSOS QUE LE PROPORCIONA EL SISTEMA JURÍDICO INTERNACIONAL, CON LO QUE DARÍA IMPULSO AL TRÁNSITO AÉREO INTERNACIONAL Y ADECUARÍA SU LEGISLACIÓN INTERNA AL RESPECTO. ESAS NORMAS REGULARÍAN EN FORMA ESPECÍFICA Y UNIFICADA.

LA ESENCIA DE LAS NORMAS DEL DERECHO AERONÁUTICO, ESTÁ REFORZADA POR LA COMÚN PREOCUPACIÓN DE LOS PUEBLOS DE CONSTITUIR E INSTITUIR ORGANISMOS COMO LA ORGANIZACIÓN DE -

LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, EL COMITÉ INTERNACIONAL TÉCNICO DE EXPERTOS JURÍDICOS AÉREOS, LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE DERECHO, EL COMITÉ INTERNACIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA Y -- OTROS. ESTO SE DEBE A QUE NINGÚN MEDIO DE TRANSPORTE FRANQUEA LAS FRONTERAS COMO SUCEDER EN EL AÉREO, POR LO QUE DEBE SER REGIDO POR UN DERECHO APTO QUE NO SE CONTRAIGA SÓLO AL ÁMBITO NACIONAL. A ESA RAMA DEL DERECHO SE LE LLAMA "DERECHO AERONÁUTICO" (cuyo contenido se forma precisamente de normas nacionales e internacionales, públicas y privadas).

AL RESPECTO SHAWCROSS (35) EXPLICA QUE EL DERECHO AERONÁUTICO (Air Law como se le llama en la doctrina anglosajona) SE CONSTITUYE POR VARIOS PROBLEMAS DE DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO COMO SOBERANÍA, JURISDICCIÓN, TERRITORIO, RELACIONES ENTRE LOS ESTADOS Y OTROS ÓRGANOS INTERNACIONALES; SIN EMBARGO ESOS PROBLEMAS NO HAN SIDO ELIMINADOS DEL TODO YA QUE EXISTEN ESTADOS QUE NO HAN SUSCRITO ACUERDOS AL RESPECTO Y ADEMÁS PORQUE NO TODOS LOS CONFLICTOS HAN SIDO OBJETO DE ESTUDIO Y REGULACIÓN EN LAS CONVENCIONES Y TRATADOS QUE SE HAN FIRMADO A LA FECHA.

PARA REFORZAR ESTAS IDEAS RESPECTO DEL CARACTER DEL DERECHO AERONÁUTICO, PODEMOS CITAR LA CONVENCION DE PARÍS EN CUYO ARTÍCULO 16 SE DISPONE QUE: "...cada Estado puede establecer reglas especiales para el transporte aéreo dentro de

su territorio"; ASIMISMO EN EL ARTÍCULO 28 DEL DOCUMENTO, SE ADMITE EL ESTABLECIMIENTO DE NORMAS DE ORDEN PÚBLICO QUE RESTRIJAN EL TRANSPORTE DE DETERMINADOS OBJETOS POR CAUSAS DE CARÁCTER PÚBLICO. POR OTRA PARTE LOS ANEXOS DEL DOCUMENTO CITADO ESTABLECEN QUE SE PERMITE QUE: "CADA PAÍS ELABORE SUS PROPIAS NORMAS AL RESPECTO DEL CONTENIDO DE LOS ANEXOS, CON LA SALVEDAD DE QUE LOS ESTADOS PARTE, RESPETEN LAS NORMAS MÍNIMAS DICTADAS EN LA CONVENCION".

C A P I T U L O I I .

" D E R E C H O D E L E S P A C I O
U L T R A T E R R E S T R E " .

A) ASPECTOS HISTORICOS.

LOS ADELANTOS CIENTÍFICOS Y TÉCNICOS HAN DADO LUGAR A UNA NUEVA ETAPA EN LA HISTORIA DE LA EXPLORACIÓN DEL ESPACIO, MISMA EN LA QUE EL DERECHO INCURSIONA EN VIRTUD DE SU NATURAL OBJETO QUE ES REGULAR LAS ACTIVIDADES DEL HOMBRE.

LA ERA ESPACIAL INICIA CON EL LANZAMIENTO DE NÚMEROSOS ARTEFACTOS ESPACIALES DURANTE EL "AÑO GEOFÍSICO INTERNACIONAL" Y EN ESPECIAL CON LA PUESTA EN ÓRBITA DEL SATÉLITE SOVIÉTICO "SPUTNIK I", EL DÍA 4 DE OCTUBRE DE 1957; CON ELLO SE DA LUGAR AL INICIO Y DESARROLLO DE ESTA ETAPA CIENTÍFICA Y ASIMISMO ORIGINA EL DESENVOLVIMIENTO DEL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE.

DURANTE EL AÑO GEOFÍSICO INTERNACIONAL CELEBRADO DEL 1º DE JULIO DE 1957 AL 31 DE DICIEMBRE DE 1958, VARIOS PAÍSES LANZARON ARTEFACTOS ESPACIALES, PRINCIPALMENTE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Y LA UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS.

DESPUÉS DEL SPUTNIK I, FUE EMBARCADA EN OTRO - SATÉLITE SOVIÉTICO "LA PERRA LAIKA", LA PRIMERA PASAJERA ESPACIAL; EL SEGUNDO VIAJERO FUE "EL MONO EROS. EL 12 DE ABRIL DE 1961 EL ASTRONAUTA YURI ALEXEIEVICH GAGARIN REALIZÓ EL PRIMERO VUELO TRIPULADO POR EL HOMBRE; LE SIGUIERON LOS AMERICANOS ALAN V. SHEPARD Y VIRGIL GRISSOM.

POSTERIORMENTE EL SOVIÉTICO HERMAN TITOV GIRÓ - 17.5 VECES ALREDEDOR DE LA TIERRA ABORDO DEL "Vostok II" EN EL MISMO AÑO. JOHN GLENN GIRÓ 3 VECES ALREDEDOR DE NUESTRO PLANETA EN 5 HORAS (estas primeras proezas -ahora superadas - con mucho- son el inicio de una historia muy florida como veremos enseguida).

EN ABRIL DE 1966 LA ESTACIÓN SOVIÉTICA "Luna 9" DESCENDIÓ EN LA LUNA CON LA MISIÓN DE ENVIAR DATOS E IMÁGENES DE LA MISMA; POCO DESPUÉS LAS NAVES AMERICANAS "Géminis 6 y 7" SE REUNIERON EN EL ESPACIO Y LA "Géminis 8" SE ACOPLÓ AL "Agena Target"; LAS "Géminis 10 y 11" SIRVIERON DE APOYO PARA QUE UN ASTRONAUTA REALIZARA POR PRIMERA VEZ EN EL ESPACIO, MANIOBRAS FUERA DE SU NAVE (la Géminis 12).

LOS SOVIÉTICOS REALIZARON MANIOBRAS DE ACOPLAMIENTO EL 15 DE ENERO DE 1969 CON SUS NAVES "Soyuz 4 y 5" Y SUS TRIPULANTES PASARON DE UNA NAVE A OTRA EN EL ESPACIO; POR SU PARTE LAS "Géminis 6 y 7" TAMBIÉN REALIZARON MANIOBRAS DE ACOPLAMIENTO PARA HACER UNA SOLDADURA, PARTIENDO CON UN PEQUEÑO INTERVALO DE DÍAS.

AÚN ANTES DE LLEGAR A LA LUNA, YA SE HABÍAN EN

VIADO NAVES A VENUS, COMO EL "Venera 3" QUE LLEGÓ A ESE -- PLANETA EL 1º DE MARZO DE 1965, SEGUIDO POR EL "Venera 4" - AL AÑO SIGUIENTE, ATERRIZANDO EL 18 DE OCTUBRE; ESTAS NAVES SOVIÉTICAS TUVIERON SUS HOMÓLOGAS EN ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA COMO EL "Mariner 5". BIEN CONOCIDO ES EL ATERRIZAJE EFECTUADO EN LA LUNA POR LOS AMERICANOS NEIL ARMSTRONG Y EDWIN E. ALDRIN EL 20 DE JULIO DE 1969, EN EL MÓDULO LUNAR "Apolo 11"; ESOS ASTRONAUTAS REALIZARON VARIOS EXPERIMENTOS FÍSICOS ADEMÁS DE COLOCAR INSTRUMENTOS EN LA SUPERFICIE LUNAR, EN TANTO QUE EN LA NAVE DE MANDO LOS ESPERABA SU COLEGA MICHAEL COLLINS. ANTES DEL "ALUNIZAJE", LOS AMERICANOS HABÍAN ENVIADO A NUESTRO SATÉLITE EL "Surveyor 3"; LUEGO DE ELLO ATERRIZÓ CERCA DE ÉSTE EL MÓDULO LUNAR "LEM" DE LA MISIÓN "Apolo 11" el 19 de noviembre de 1967.

EN 1970 OCURRIÓ EL PRIMER ACCIDENTE EN EL ESPACIO, AL EXPLOTAR UNA PARTE DEL "Apolo 13", SIENDO POR FORTUNA RESCATADOS SUS TRES TRIPULANTES, AUNQUE SIN HABER CUMPLIDO SU MISIÓN. (1)

POSTERIORMENTE HUBO ALGUNOS VIAJES COMO EL DE LOS "Apolo 14 y 16" QUE TOMARON EN FORMA AUTOMÁTICA, MUESTRAS DE LA SUPERFICIE LUNAR; TAMBIÉN PODEMOS MENCIONAR EL ALU

1. MANFRED LACHS, EL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, ESPAÑA, 1977, 1ª ED. EN ESPAÑOL, F. C. E., P. 11. EL 27 DE ENERO DE 1967 EN LA TIERRA HABÍA OCURRIDO UN ACCIDENTE EN EL QUE MURIERON VIRGIL GRISSOM, EDWARD WHITE Y ROBERT CHAFEZ, AL REALIZAR PRUEBAS PARA SU VUELO; Y EL 24 DE ABRIL DE ESE AÑO VLADIMIR KUMAROV MURIÓ AL FALLAR SU PARACAÍDAS AL FINAL DE SU MISIÓN.

NIZAJE SOVIÉTICO DEL 17 DE NOVIEMBRE DE 1970, EN EL CUAL SE DEPOSITÓ EL PRIMER VEHÍCULO LUNAR, CUYO PESO ERA DE 1667 LIBRAS Y SU MISIÓN, EXPLORAR EL MAR DE LAS TORMENTAS DURANTE 10 MESES, PARA TRANSMITIR DATOS E IMÁGENES A LA TIERRA.

EL 30 DE JULIO DE 1971 EL "Apolo 15" DESCENDIÓ EN LOS APENINOS LUNARES EN TANTO QUE LA NAVE DE MANDO ESPERABA SU REGRESO EN LA ÓRBITA LUNAR; DURANTE EL VIAJE SE COLOCARON DIVERSOS INSTRUMENTOS; Y SE RECOGIERON 288 LIBRAS DE MUESTRAS DE ROCA Y POLVO LUNAR; SE TOMARON FOTOGRAFÍAS Y SE TRAZARON MAPAS DE LA LUNA, PARA LO CUAL VIAJARON EN UN VEHÍCULO DE 4 RUEDAS IMPULSADO POR BATERÍAS, EN EL QUE SE RECORRIERON 16 MILLAS EN 3 DÍAS. (3)

EN 1967 SE CONSTITUYÓ UN PROGRAMA MULTILATERAL DE COOPERACIÓN, CUYA ORGANIZACIÓN HABÍA SIDO PROPUESTA POR LA UNIÓN SOVIÉTICA DESDE 1965; SE INTEGRÓ INICIALMENTE CON 10 PAÍSES DEL BLOQUE SOCIALISTA (que permanecen hasta la fecha) - EL PROGRAMA SE DENOMINA "INTERCOSMOS". LOS MIEMBROS DE ESTE ORGANISMO SUSCRIBIERON ENTRE SÍ UN ACUERDO INTERGUBERNAMENTAL DE COOPERACIÓN EN LA EXPLORACIÓN Y UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS A EFECTO DE CONJUNTAR SUS EXPERIENCIAS AL RESPECTO (4). ESTA ORGANIZACIÓN LANZÓ DE OCTUBRE DE 1969 A ABRIL DE 1985 UN TOTAL DE 23 SATÉLITES METEOROLÓGICOS.

3. LACHS M., OP. CIT., P. 12.

4. CFR. INFORME DE LA TERCERA COMISIÓN, 37º PERIODO DE SESIONES, 19 DE AGOSTO DE 1982, ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, P. 1; DOCUMENTO A/CONF.101/10 P. 88; Y DOCUMENTO A/AC.105/358 PP. 169 A 171; SE LE DIO ESA DENOMINACIÓN HASTA 1970.

LÓGICOS; ADEMÁS DE MARZO DE 1978 A MAYO DE 1981 YA HABÍA LOGRADO COLOCAR EN ÓRBITA A 9 TRIPULACIONES INTERNACIONALES QUE EFECTUARON 150 EXPERIMENTOS DE TELEOBSERVACIÓN, BIOLOGÍA, MEDICINA, CIENCIAS ESPACIALES Y DE LA ATMÓSFERA.

EN EL SEÑO DE ESTA ORGANIZACIÓN, LOS RESULTADOS DE LOS EXPERIMENTOS SON CONSIDERADOS COMO "Patrimonio -- Común" DE LOS MIEMBROS, PERO TAMBIÉN SE DA ACCESO A LA INFORMACIÓN A TODA LA COMUNIDAD INTERNACIONAL.

EN 1964 FUE CREADA LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES POR SATÉLITE LLAMADA "INTELSAT" -- COMO UNA ORGANIZACIÓN INTER-GUBERNAMENTAL DE TIPO COMERCIAL, EN SU INICIO CONTABA CON 11 MIEMBROS Y A LA FECHA TIENE 109 -- (entre los que se encuentra México). MANTIENE 16 SATÉLITES -- EN ÓRBITA QUE ALIMENTAN 778 ESTACIONES TERRENAS, UBICADAS EN 163 PAÍSES DIFERENTES, CON LO QUE SE LOGRAN APROXIMADAMENTE 1500 ENLACES DE COMUNICACIÓN INTERNACIONAL POR TELEX, TELEVISIÓN Y TELÉFONO. (5)

"INTERSPUTNIK" ES EL SISTEMA Y ORGANIZACIÓN -- INTERNACIONAL DE COMUNICACIONES ESPACIALES, DEL BLOQUE SOCIALISTA EL CUAL FUE CREADO EN 1971; SU OBJETIVO Y FUNCIÓN ES -- EL INTERCAMBIO DE PROGRAMAS DE RADIO, TELEVISIÓN, TELEGRAFÍA Y TELEFONÍA. EL ACUERDO ENTRÓ EN VIGOR EN JULIO DE 1972, ACTUALMENTE TIENE 14 MIEMBROS; UTILIZA SATÉLITES DE TIPO --

5. CFR. LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS DE LA O.N.U.: A/CONF.101/10 P. 87, -- A/AC.105/358 PP. 158 A 166 Y EL INFORME DE LA TERCERA COMISIÓN RELATIVO AL 37º PERÍODO DE SESIONES P. 4.

"Stationer" QUE ALIMENTAN 14 ESTACIONES TERRESTRES EN 13 -- PAÍSES DIVERSOS.

EL ORGANISMO FUNCIONA COMERCIALMENTE DESDE ENERO DE 1983.

LAS DOS POTENCIAS MUNDIALES: ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Y LA UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS, SE UNIERON EN 1975 CON EL FIN DE REALIZAR UNA MISIÓN CONJUNTA -- QUE CONSISTIÓ EN EL ACOPLAMIENTO DE LAS NAVES APOLO Y SOYUS -- MANIOBRA EN LA QUE TOMARON PARTE VANCE BRAND, VALERI KUVASOV, ALEXEI LEONOV, DONALD SLAYTON Y THOMAS STAFFORD.

EN EL MISMO AÑO FUE CONSTITUIDA LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MARÍTIMAS "INMARSAT" -- QUE HASTA 1985 TENÍA 44 MIEMBROS Y 24 ESTACIONES COSTERAS Y -- 3700 A BORDO DE BARCOS; SU OBJETIVO ES MEJORAR LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS, AUNQUE DESDE 1975 AMPLIÓ SU PROGRAMA A LAS COMUNICACIONES AERONÁUTICAS. (6)

EN 1975 SE FORMÓ EN EUROPA LA CONFERENCIA EUROPEA DEL ESPACIO, MEDIANTE LA QUE SE CREÓ LA AGENCIA ESPACIAL EUROPEA "ESA" CON EL OBJETIVO DE PROMOVER LA COOPERACIÓN ENTRE LOS PAÍSES EUROPEOS EN LA INVESTIGACIÓN ESPACIAL; SU PROGRAMA COMPRENDE EL LANZAMIENTO DE SATÉLITES CIENTÍFICOS, DE COMUNICACIONES, METEOROLÓGICOS, DE TELEOBSERVACIÓN Y TRANS-

6. CFR. LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS: A/CONF.101/9, ASAMBLEA GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, INFORME DE LA TERCERA COMISIÓN, 37ª PERIODO DE SESIONES DEL 19 DE AGOSTO DE 1982, P. 7; A/CONF.101/10 P. 90; Y A/AC.105/358 PP. 172 A 179.

PORTE ESPACIAL. SUS MIEMBROS SON: REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA, BÉLGICA, DINAMARCA, ESPAÑA, FRANCIA, IRLANDA, -- ITALIA, PAÍSES BAJOS, REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE, SUECIA Y SUIZA.

TIENE ESTRECHA RELACIÓN Y COOPERACIÓN CON LA - ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA Y DEL ESPACIO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Y EN PARTICULAR CON EL PROGRAMA "Speculab" (vehículo reutilizable para experimentos orbitales) RECIBE AUXILIO DE LOS SISTEMAS "Symphonie" (obra conjunta de Francia y de la República Federal Alemana) y "Sirio" (de Italia). POR SU PARTE LA "ESA" ASISTE A LA ORGANIZACIÓN EUROPEA DE SATÉLITES DE COMUNICACIÓN "INTELSAT" (7), ASI COMO A LA "INMARSAT" CON LOS SATÉLITES EUROPEOS "ECS" Y SU VARIANTE "MARECS" DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS.

EN 1976 SE FUNDÓ LA ORGANIZACIÓN ÁRABE DE COMUNICACIONES POR SATÉLITE "ARABSAT" CON LOS MIEMBROS DE LA LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES; SU SEDE SE ENCUENTRA EN EL RYAD, - ESTÁ INTEGRADA POR 22 MIEMBROS CUYO OBJETIVO ES OPERAR Y MANTENER UN SISTEMA DE TELECOMUNICACIONES PARA LA REGIÓN ÁRABE - LO QUE LLEVAN A CABO CON DOS SATÉLITES EN FUNCIONAMIENTO Y -- UNO DE RESERVA, ASI COMO ESTACIONES TERRENAS CUYO CENTRO DE CONTROL SE ENCUENTRA EN DIRAB.

7. CFR. DOCUMENTO A/CONF.101/10 P. 93; Y A/CONF.101/9 P. 8, EN LOS QUE SE MANIFIESTA QUE FUE CREADA EN JUNIO DE 1977 COMO UNA ORGANIZACIÓN INTER-GUBERNAMENTAL PROVISIONAL, CON EL FIN DE EXPLOTAR LOS SISTEMAS EUROPEOS DE COMUNICACIONES POR SATÉLITE; ACTUALMENTE TIENE 26 MIEMBROS Y USA 3 SATÉLITES DE COMUNICACIONES.

EN AFRICA SE CREÓ EN 1977 UNA ORGANIZACIÓN INTERGUBERNAMENTAL DENOMINADA "CONSEJO AFRICANO DE TELEOBSERVACION" "A.R.S.C." CUYA MISIÓN ES ARMONIZAR LAS POLÍTICAS DE TELEOBSERVACIÓN EN EL CONTINENTE AFRICANO Y PROMOVER LA COOPERACIÓN ENTRE SUS MIEMBROS. SU SEDE SE ENCUENTRA EN BAMA KO EN LA REPÚBLICA DE MALÍ; TIENE 22 MIEMBROS.

EL 2 DE DICIEMBRE DE 1972 LA UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS, LANZÓ EL SATÉLITE DE COMUNICACIONES "Molniya I-22" PARA TRANSMITIR SEÑALES TELEFÓNICAS Y TELEGRÁFICAS A SIBERIA, AL LEJANO ORIENTE Y A ASIA CENTRAL; ALGUNOS DÍAS DESPUÉS (el 7 de diciembre) ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA LANZÓ EL "APOLO 17" (último de la serie) CON LA MISIÓN DE EXPLORAR LA REGIÓN LUNAR "Taurus - Littrow"; EL 10 DE ESE MES, ÉSTE ÚLTIMO PAÍS PUSO EN ÓRBITA EL SATÉLITE "Nimbus 5" PARA OBSERVAR EL MOVIMIENTO DE LA CORRIENTE DEL GOLFO DE MÉXICO EN LA COSTA ORIENTAL DE ESTADOS UNIDOS Y ADEMÁS LA CORRIENTE HUMBOLDT FRENTE A LA COSTA SUD OCCIDENTAL DE AMÉRICA DEL SUR, TODO ELLO PARA OBTENER INFORMACIÓN DE LOS CAMBIOS CLIMÁTICOS EN LAS COSTAS.

EL 8 DE ENERO DE 1973 LA U. R. S. S. LANZÓ EL "Luna 21" Y QUINCE DÍAS DESPUÉS EL "Lunokhold 2" A CONTROL REMOTO PARA HACER UNA INVESTIGACIÓN DETALLADA DE LA SUPERFICIE LUNAR Y DEL CRÁTER LE MONNIER. EN FEBRERO DE ESE AÑO LA INDIA ENVIÓ UN COHETE DE DOS ETAPAS PARA ANALIZAR Y MEDIR LAS EMISIONES INCANDESCENTES DEL SOL DURANTE LA NOCHE; AL MES SIGUIENTE INGLATERRA PUSO EN ÓRBITA EL "Skylark" PARA -

LA INVESTIGACIÓN DE LOS RECURSOS TERRESTRES AGRÍCOLAS EN ARGENTINA, EN UNA FAJA DE 200,000 MILLAS CUADRADAS.

PARA CONMEMORAR EL 500 ANIVERSARIO DEL NATALICIO DE COPÉRNICO, EL 19 DE ABRIL DE 1973 SE EFECTUÓ UNA MISIÓN CONJUNTA DE LA UNIÓN SOVIÉTICA, POLONIA Y CHECOSLOVAQUIA. AL MES SIGUIENTE LOS AMERICANOS LANZARON EL SISTEMA "Skylab" CON EL FIN DE QUE SE PUDIERAN REALIZAR EXPERIMENTOS DE LARGA DURACIÓN EN EL ESPACIO (8); MIENTRAS ESTUVO ACTIVO ESTE LABORATORIO, SE EFECTUARON OBSERVACIONES DEL SOL Y LA TIERRA, CON EL OBJETIVO DE DESCUBRIR ZONAS DE RECURSOS NATURALES. EL AÑO ANTERIOR AL MENCIONADO, ESTADOS UNIDOS HABÍA LANZADO EL "Landsat" QUE TUVO TRES MISIONES EN DIFERENTES AÑOS, CON EL OBJETIVO DE TELEOBSERVAR NUESTRO PLANETA. EN 1973 SE INICIÓ EN EL CONTINENTE AMERICANO LA CONSTRUCCIÓN DE LA BASE PERMANENTE DE LANZAMIENTOS DE LA ANTÁRTIDA ARGENTINA "BASE VICECOMODORO MARAMBIO" DESTINADA AL LANZAMIENTO DE COHETES METEOROLÓGICOS DEL PROGRAMA "Exametnet" PRINCIPALMENTE; AL AÑO SIGUIENTE ARGENTINA Y PERÚ EFECTUARON UNA MISIÓN ESPACIAL CONJUNTA A LA QUE DENOMINARON "Castor/Perú" CON COHETES DE FABRICACIÓN ARGENTINA, LOS CUALES FUERON LANZADOS DESDE UNA BASE PERUANA. ESOS ARTEFACTOS FUERON DESTINADOS A LA OBSERVACIÓN DE LA IONOSFERA.

8. EL SKAYLAB FUE UN LABORATORIO ESPACIAL AMERICANO QUE MEDIA 6.6 METROS DE ALTO, 35.4 DE LARGO Y TENÍA UN PESO DE 700 TONELADAS; ACTUALMENTE SE ENCUENTRA FUERA DE USO.

LA UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS, LANZÓ EN 1979 SU NAVE "Soyuz 31" QUE ESTUVO EN MISIÓN DURANTE 175 DÍAS, LO CUAL SIGNIFICÓ ENTONCES, EL RÉCORD DE PERMANENCIA EN EL ESPACIO, MISMO QUE FUE ALCANZADO POR LOS COSMONAUTAS U. LJACHOV Y V. RJUMIN, QUIENES REALIZARON VARIOS EXPERIMENTOS Y DIVERSAS OBSERVACIONES FÍSICAS DE LA ATMÓSFERA TERRESTRE. TAMBIÉN EN ESE AÑO, LOS SOVIÉTICOS AUXILIARON A LA INDIA A PONER EN ÓRBITA SU SATÉLITE DE TELEOBSERVACIÓN -- "Bhaskara" QUE FUE LANZADO EL 7 DE JULIO.

EN 1983 SE CREÓ LA ORGANIZACIÓN EUROPEA DE SATÉLITES METEOROLÓGICOS "EUMETSAT" CON SEDE EN PARÍS. EL CONVENIO FUE FIRMADO ORIGINALMENTE POR 16 PAÍSES Y EN LA ACTUALIDAD HA SIDO RATIFICADO POR 7; EL OBJETIVO DE ESTA ORGANIZACIÓN ES ESTABLECER, MANTENER Y EXPLOTAR SISTEMAS EUROPEOS DE SATÉLITES METEOROLÓGICOS. (9)

EN FEBRERO DE 1984 FUE LANZADA LA NAVE SOVIÉTICA "Soyuz T - 10" CON TRES COSMONAUTAS A BORDO PARA ACOMPLARSE A LA "Salyut 7"; ESE MES EL CHALLENGER SE ENCONTRABA EN MISIÓN POR EL ESPACIO CON 5 HOMBRES A BORDO, MARCANDO ENTONCES EL RÉCORD DE ASTRONAUTAS EN EL ESPACIO. EN EL MES DE ABRIL DE ESE AÑO NUEVAMENTE SE PUSO EN ÓRBITA EL SATÉLITE AMERICANO "SMN" QUE HABÍA SIDO RECUPERADO POR EL CHALLENGER EN SU 11º VUELO. TAMBIÉN EN ABRIL, CHINA LANZÓ UN SATÉLITE GEOSINCRÓNICO DE COMUNICACIONES PARA LA RETRANSMISIÓN DE SEÑAL

LES DE TELEVISIÓN. ASIMISMO SE INICIÓ UNA MISIÓN CONJUNTA DE LA INDIA Y LA UNIÓN SOVIÉTICA EN NAVES QUE CONSTRUYÓ ÉSTA ÚLTIMA Y CUYA TRIPULACIÓN SE FORMÓ CON 2 ASTRONAUTAS SOVIÉTICOS Y UNO HINDÚ QUIENES VIAJARON EN LA NAVE "Soyuz T - 11" HACIA DONDE SE ENCONTRABA LA "Salyut 7" EN DONDE ESTABAN TAMBIÉN LOS TRIPULANTES DE LA "Soyuz T - 10" LANZADA EN FEBRERO DEL MISMO AÑO; ESTE HECHO CONSTITUYÓ OTRO RÉCORD DE ESTANCIA EN EL ESPACIO YA QUE HABÍA 11 ASTRONAUTAS EN VUELO, LO CUAL FUE RESALTADO POR EL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN SOBRE LA EXPLORACIÓN Y UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS, EN EL DISCURSO INAUGURAL DEL 27º PERÍODO DE SESIONES. (10)

EN JAPÓN SE LANZÓ EN 1984 EL COHETE DE CONSTRUCCIÓN NACIONAL "N - 2" PARA LA TRANSMISIÓN DE SEÑALES DIRECTAS POR TELEVISIÓN. POR OTRA PARTE LA "INTELSAT" PUSO EN ÓRBITA EL SATÉLITE "F - 8" QUE FUE LLEVADO AL ESPACIO POR EL COHETE ARIANNE.

TAMBIÉN RECORDAMOS LA PUESTA EN ÓRBITA DE LOS DOS SATÉLITES MEXICANOS; EL "Morelos I" FUE LLEVADO AL ESPACIO POR EL TRANSBORDADOR AMERICANO "Discovery" EN LA MISIÓN 51 - 6 EL 12 DE JUNIO DE 1985, FECHA EN QUE EL MISMO TRANSBORDADOR LLEVÓ LOS SATÉLITES "Spartan 1", "Arabsat 1-B"

10. CFR. INFORME DE LA COMISIÓN, RELATIVO AL 27º PERÍODO DE SESIONES, DOCUMENTO A/39/20, 39º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA GENERAL DE LA O. N. U.; EL PRESIDENTE RESALTA LAS ACTIVIDADES MÁS SIGNIFICATIVAS DE ESE AÑO Y EN ESPECIAL ESTE RÉCORD.

Y EL "Telstar 3-D". EL "MORELOS II" TAMBIÉN ES UN SATÉLITE DE COMUNICACIONES PUESTO EN ÓRBITA EL 27 DE NOVIEMBRE DEL MISMO AÑO, EN LA MISIÓN 61 - B DEL TRANSBORDADOR "Atlantida" MISIÓN EN LA QUE VIAJÓ RODOLFO NERI VELA EL PRIMER ASTRONAUTA MEXICANO.

ES OPORTUNO MENCIONAR QUE NINGUNO DE LOS DOS - SATÉLITES MEXICANOS HA SIDO REGISTRADO OFICIALMENTE YA QUE SEGÚN LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, MÉXICO NO HA PROPORCIONADO LA INFORMACIÓN NECESARIA PARA ELLO, DE ACUERDO -- CON LO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO IV DEL CONVENIO SOBRE EL REGISTRO DE OBJETOS LANZADOS AL ESPACIO ULTRATERRESTRE. (11)

EN ENERO DE 1986 EXPLOTÓ EL TRANSBORDADOR CHALLENGER POCO DESPUÉS DE HABER DESPEGADO, ACCIDENTE EN EL QUE MURIERON 7 ASTRONAUTAS AMERICANOS.

EN EL MES SIGUIENTE CHINA LANZÓ UN SATÉLITE - GEOSINCRÓNICO DE COMUNICACIONES Y RADIODIFUSIÓN; JAPÓN ENVIÓ SU SEGUNDO SATÉLITE OPERACIONAL DE RADIODIFUSIÓN DIRECTA PARA REEMPLAZAR AL QUE HABÍA LANZADO EN 1984.

EN 1986 EL COHETE ARIANNE REALIZÓ SU 16º VUELO PARA TRANSPORTAR AL SATÉLITE FRANCÉS DE OBSERVACIÓN "Spot 1" ASI COMO EL SUECO DE TIPO CIENTÍFICO "viking" (12). LA -

11. CFR. LOS DOCUMENTOS A/AC.105/353 Add. 2 y 3 y A/AC.105/383, DE LA ASAMBLEA GENERAL DE LA O. N. U. .

12. PARA AMPLIAR LOS DATOS HISTÓRICOS DE 1986 SE PUEDE CONSULTAR EL INFORME DE LA COMISIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN Y EXPLORACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS, DOCUMENTO A/41/20.

UNIÓN SOVIÉTICA PUSO EN ÓRBITA LOS SIGUIENTES SATÉLITES: - -
"Cosmos, Molniya, Raduga, Meteor, Garzont Y UNA SE-
RIE "Ekron" ; ASIMISMO LAS NAVES "Soyuz T - 15 y Soyuz TM"
Y EL MÓDULO "Kuant" PARA LA ESTACIÓN ESPACIAL "MIR" MISMO
QUE PORTABA TELESCOPIOS DE RAYOS "X" LOS CUALES FUERON PRO-
DUCIDOS POR LA E. S. A. CON AUXILIO DE LA REPÚBLICA FEDERAL
DE ALEMANIA, PAÍSES BAJOS Y EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E
IRLANDA DEL NORTE.

ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA LANZÓ EN ESE AÑO EL
SATÉLITE DE COMUNICACIONES DE INDONESIA "Palapa B2/P" Y UNO
PROPIO DE TIPO ATMOSFÉRICO, ADEMÁS DE UN "SATÉLITE GEOESTA-
CIONARIO DEL MEDIO AMBIENTE" "GDES - 7" DE CUYO FUNCIONA-
MIENTO SE ENCARGA LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DEL OCÉANO Y LA
ATMÓSFERA (N. O. A. A.).

A PRINCIPIOS DE 1987 EL "Voyager" REGISTRÓ -
FOTOGRAFÍAS DE NEPTUNO Y SU LUNA TRITÓN A UNA DISTANCIA DE -
853 MILLONES DE MILLAS AUNQUE SIGUE ACERCÁNDOSE A ESE PLANETA
PARA ORBITARLO EN SU ÚLTIMA MISIÓN PLANETARIA YA QUE DESPUÉS
INICIARÁ LA EXPLORACIÓN DEL ESPACIO INTERESTELAR.

EL 19 DE FEBRERO JAPÓN LANZÓ SU PRIMER SATÉLI-
TE DE OBSERVACIÓN "MOS - I".

EL 15 DE MAYO DE 1986 EL PRESIDENTE DE LOS ES-
TADOS UNIDOS PROPUSO A LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS
LA ORGANIZACIÓN DEL "AÑO INTERNACIONAL DEL ESPACIO" PARA -
CELEBRARSE EN 1992, POR LO QUE ENCARGÓ A LA ACADEMIA DE CIENT-
CIAS DE SU PAÍS, QUE ESTUDIARA EL CONTENIDO DE LOS PROGRAMAS.

MEDIANTE LA RESOLUCIÓN A/RES/43/56 DE FECHA 6 DE DICIEMBRE DE 1988, LA O. N. U. ACEPTÓ QUE LA COMISIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN Y EXPLORACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS, ANALIZARA LA CONVENIENCIA DE DECLARAR A 1992 EL "AÑO INTERNACIONAL DEL ESPACIO" PARA LO QUE EN SU CASO, LA SUBCOMISIÓN TÉCNICA DE LA MISMA, SERÍA LA ENCARGADA DE ESTUDIAR EL CONTENIDO DE LOS PROGRAMAS QUE CABRÍA REALIZAR.

POR SU PARTE EL COMITÉ DE INVESTIGACIONES ESPACIALES (COSPAR) Y EL CONSEJO INTERNACIONAL DE UNIONES CIENTÍFICAS DE LA O. N. U. ANALIZAN EL PROYECTO. (13)

DURANTE LA CELEBRACIÓN, SE PROYECTA INICIAR EL LANZAMIENTO DE LOS SATÉLITES DE "PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE PARA LOGRAR UNA TIERRA MAS LIMPIA" PEACE (Protection of Environment for Assuring Cleaner Earth).

UNA VEZ REALIZADO EL ANTERIOR ESBOZO SOBRE EL DESARROLLO TECNOLÓGICO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, PASAMOS A REFERIR EL DESENVOLVIMIENTO QUE A LA PAR Y EN FORMA GRADUAL HA TENIDO EL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE.

UNO DE LOS PRIMEROS ACONTECIMIENTOS, FUE LA PROPOSICIÓN SOVIÉTICA QUE CONSTA EN EL DOCUMENTO A/3818 DEL 17 DE MARZO DE 1958, SOBRE LA INCLUSIÓN DE UN TEMA PARA EL SUBSECUENTE PERIODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA GENERAL, BAJO

13. Cfr. LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS: A/42/20 PÁGS. 21 Y 22, A/43/20 PÁG. 5, A/AC.105/406 ADD. 4 PP. 20 A 46, A/AC.105/L.178 ADD 4 Y PUNTO 11 DE LA RESOLUCIÓN A/RES/43/56.

RUBRO: "CUESTIÓN DE LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS"; EN EL PUNTO 4 DEL DOCUMENTO SE PROPUSO: "la creación de un órgano de las Naciones Unidas encargado de la colaboración internacional para estudiar el espacio cósmico"; CON ELLO, SEGÚN EL GOBIERNO SOVIÉTICO DISMINUIRÍA LA TIRANTEZ INTERNACIONAL Y SE RESTABLECERÍA LA CONFIANZA ENTRE LOS ESTADOS DE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL, CONTRIBUYENDO A EVITAR EL PELIGRO DE UNA GUERRA MUNDIAL. ESA Y OTRAS PROPOSICIONES AL RESPECTO FUERON ESTUDIADAS POR LA PRIMERA COMISIÓN DEL 11 AL 24 DE NOVIEMBRE DE 1958 COMO PUNTOS - A) Y B) DEL TEMA 60 DEL PROGRAMA, TOMANDO COMO BASE LOS DOCUMENTOS: A/C.1/L.219 Y REV. 1 Y A/C.1/L.220 Y REV. 1, MISMOS EN LOS QUE SE SOLICITABA LO SIGUIENTE:

"A) No usar el espacio ultraterrestre con fines militares y lanzar cohetes según un patrón internacional;

B) Supresión de bases militares en territorios extranjeros;

C) Institución de un control adecuado de cumplimiento de las obligaciones descritas en los incisos A y B supra; y

D) Crear un organismo internacional de cooperación en el estudio del espacio extraterrestre".

CON BASE EN EL ESTUDIO DE LA CUESTIÓN, LA PRI-

MERA COMISIÓN PROPUSO A LA ASAMBLEA GENERAL LA ADOPCIÓN DE LA RESOLUCIÓN EN QUE SE CONTENÍA LA ESENCIA DE LAS PROPOSICIONES ESTUDIADAS, YA QUE EN MAYO DE 1958 EL ENTONCES SECRETARIO GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS DAG HAMMARSKJOLD, CALIFICÓ AL ESPACIO COMO: "INAPROPIABLE Y NO SUJETO A SOBERANIA" AL DECIR QUE: "outer space has been considered - as to belonging to no one and as not being subject to appropriation or to sovereignty" (15). EL 13 DE DICIEMBRE DE ESE AÑO LA ASAMBLEA GENERAL EMITIÓ LA RESOLUCIÓN 1348 (XIII) EN LA QUE: "...deseosa de obtener la información más completa posible sobre los muchos problemas que plantea el uso del espacio ultraterrestre..."; APROBÓ LA INTEGRACIÓN DE UNA "Comisión Especial sobre la Utilización y Exploración del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos".

LA ASAMBLEA GENERAL ENCARGÓ A ESA COMISIÓN EL ESTUDIO DE LAS SIGUIENTES CUESTIONES:

"a) Las actividades y recursos de las Naciones Unidas, organismos especializados e internacionales en relación con el uso del espacio ultraterrestre:

15. SE EXPRESÓ ASÍ EN UN DISCURSO EN MIAMI. CFR. SEARA VÁZQUEZ MODESTO, INTRODUCCIÓN AL DERECHO INTERNACIONAL CÓSMICO, MÉXICO, 1961, UNAM, 1ª ED.

b) La esfera en que se podría emprender adecuadamente bajo los auspicios de las Naciones Unidas, una cooperación y programas internacionales sobre el uso del espacio ultraterrestre con fines pacíficos en beneficio de los Estados, sea cual fuere su grado de desarrollo económico o científico, teniendo en cuenta entre otras cosas, las siguientes propuestas:

- i) Continuación con carácter permanente de -- las investigaciones acerca del espacio ultraterrestre que actualmente se realizan -- en relación con el Año Geofísico Internacional. (16)
- ii) Organización del intercambio y difusión de la información respecto de las investigaciones sobre el espacio ultraterrestre.
- iii) Coordinación de los programas nacionales -- de investigación científica para el estudio del espacio ultraterrestre y prestación de ayuda y colaboración para ejecutar dichos programas.

c) Las disposiciones que podrían adoptarse en el

16. SE LLEVÓ A CABO A PARTIR DEL 1º DE JULIO DE 1957 Y TERMINÓ EL 31 DE DICIEMBRE DE 1958.

futuro en materia de organización, para facilitar la cooperación internacional en este campo dentro y fuera de la estructura de las Naciones Unidas;

d) La naturaleza de los problemas jurídicos que - pueda plantear la ejecución de programas de exploración del - espacio ultraterrestre." (17)

LA COMISIÓN SESIONÓ A PARTIR DEL 6 DE MAYO Y - HASTA EL 25 DE JUNIO DE 1959, TERMINANDO SU INFORME EL 14 DE JULIO DEL MISMO AÑO, MISMO QUE CONSTA EN EL DOCUMENTO A/4141 MEDIANTE EL QUE INFORMÓ LOS RESULTADOS DEL ESTUDIO DE LAS SIGUIENTES CUESTIONES:

"1. Actividades y recursos de las Naciones Unidas - y sus agencias especializadas, así como otros organismos internacionales relacionados con el uso del espacio.

2. Aspectos generales de colaboración de todos -- los países.

3. Acuerdos futuros para propiciar la cooperación

17. PUNTO 1 DE LA RESOLUCIÓN 1348 (XIII). SOBRE ESA CUESTIÓN LA COMISIÓN INFORMÓ A LA ASAMBLEA GENERAL EN SU 14º PERIODO DE SESIONES MEDIANTE EL DOCUMENTO A/4141 Y ADEMÁS PROPUSO LA RESOLUCIÓN RESPECTIVA EN EL DIVERSO - A/4009, LA CUAL FUE APROBADA EN LA 792ª SESIÓN PLENARIA CELEBRADA EL 13 - DE DICIEMBRE DE 1958; SEGÚN LA RESOLUCIÓN LA COMISIÓN QUEDÓ INTEGRADA POR ARGENTINA, AUSTRALIA, BÉLGICA, BRASIL, CANADÁ, CHECOSLOVAQUIA, ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, FRANCIA, INDIA, IRÁN, ITALIA, MÉXICO, POLONIA, REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE, REPÚBLICA ÁRABE UNIDA, SUECIA Y LA -- UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS.

internacional en materia especial.

4. Problemas jurídicos de la naturaleza de las actividades especiales."

LA COMISIÓN ESPECIAL FUE SUSTITUIDA POR UNA DE FINITIVA, LA CUAL QUEDÓ INTEGRADA CON 24 PAÍSES. (18)

A DOS AÑOS DE LA CREACIÓN DE LA "COMISIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN Y EXPLORACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE - CON FINES PACÍFICOS", ÉSTA FUE DESIGNADA COMO: "el elemento central de la cooperación internacional en la exploración y - utilización del espacio ultraterrestre" (19). LA COMISIÓN SE REUNIÓ EN SESIÓN ORDINARIA EL 27 DE NOVIEMBRE DE 1961 Y -- RINDIÓ SU INFORME AL RESPECTO EN EL DOCUMENTO A/4987, EN ESE PERIODO DE SESIONES SE ELEGIÓ A LOS FUNCIONARIOS DEL ÓRGANO.

LA FUNCIÓN DE LA COMISIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN Y EXPLORACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS, ES EXAMINAR LA EVOLUCIÓN Y LAS PERSPECTIVAS DE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN LA EXPLORACIÓN Y UTILIZACIÓN DEL ESPACIO UL-

18. EL HECHO CONSTA EN LA RESOLUCIÓN 1472 (XIV) DEL 12 DE DICIEMBRE DE - 1959, EN LA QUE SE DESIGNÓ A LOS SIGUIENTES PAÍSES: ALBANIA, ARGENTINA, AUSTRALIA, AUSTRIA, BÉLGICA, BRASIL, BULGARIA, CANADÁ, CHECOSLOVAQUIA, ESTADOS UNIDOS, FRANCIA, HUNGRÍA, INDIA, IRÁN, ITALIA, JAPÓN, MÉXICO, POLONIA, RUMANÍA, REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE, REPÚBLICA-ARABE UNIDA, SUECIA Y LA UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS. ESTOS ESTADOS SESIONARON EN 1960 Y 1961 CON LA OBLIGACIÓN DE PRESENTAR UN - INFORME A LA ASAMBLEA GENERAL, EN SU 16º PERIODO DE SESIONES.

19. RESOLUCIÓN 1721 "B", PÁRRAFO INICIAL.

TRATERRESTRE, ASI COMO EL ESTUDIO DE LOS PROBLEMAS JURÍDICOS QUE PROVOCAN ESAS ACTIVIDADES. ESTÁ INTEGRADA POR DOS SUBCOMISIONES, UNA DE ASUNTOS JURÍDICOS Y OTRA DE ASUNTOS CIENTÍFICOS Y TÉCNICOS; AMBAS SESIONAN EN PERIODOS ANUALES Y PRESENTAN INFORMES A LA COMISIÓN PRINCIPAL.

LA COMISIÓN, HA LOGRADO LA EXPANSIÓN SISTEMÁTICA Y ORDENADA DE LAS ACTIVIDADES CIENTÍFICAS EN EL ESPACIO, -- ADEMÁS DE QUE EN EL PLANO JURÍDICO SE HA LLEGADO A LA CONCERTACIÓN DE VARIOS ACUERDOS INTERNACIONALES QUE REGULAN CUESTIONES FUNDAMENTALES COMO LOS PRINCIPIOS JURÍDICOS A QUE DEBE CEÑIRSE LA UTILIZACIÓN Y EXPLORACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y LOS CUERPOS CELESTES, LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS POR OBJETOS ESPACIALES, EL SALVAMENTO Y LA RESTITUCIÓN DE ASTRONAUTAS, EL REGISTRO DE LAS NAVES ESPACIALES, LA TELEOBSERVACIÓN DE LA TIERRA POR SATÉLITES. ACTUALMENTE SE ESTUDIAN ASPECTOS COMO LA DESNUCLEARIZACIÓN Y DESMILITARIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, EL USO DE FUENTES DE ENERGÍA NUCLEAR EN EL MISMO, ASI COMO SU DEFINICIÓN Y DELIMITACIÓN ADEMÁS DE LA NECESIDAD DE EVITAR UNA CARRERA ARMAMENTISTA EN TAL MEDIO (temas sobre los que están en proyecto sendos acuerdos).

EL NÚMERO DE MIEMBROS DE LA COMISIÓN HA AUMENTADO PAULATINAMENTE Y A LA FECHA TIENE 55; SU COMPOSICIÓN ORIGINAL DE 24. AUMENTÓ A 28 EN 1961 AL AGREGARSE: CHAD, MARRUECOS, MONGOLIA Y SIERRA LEONA (resolución 1721 "E" XVI) EN 1974 SE ADHIRIERON NUEVE PAÍSES QUE SON: REPÚBLICA FEDERAL DE

ALEMANIA, CHILE, INDONESIA, KENYA, NIGERIA, PAKISTÁN, REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE ALEMANIA, SUDÁN Y VENEZUELA (resolución 3182 XXVIII párrafo 2B) EN 1977 SE INTEGRARON; BENIN, COLOMBIA, ECUADOR, FILIPINAS, IRAQ, NÍGER, PAÍSES BAJOS, REPÚBLICA UNIDA DE CAMERÚN, TURQUÍA Y YUGOSLAVIA (punto 1 -- de la resolución A/32/195 "B" y documento A/32/499); EN 1980 SE HIZO LA ÚLTIMA ADICIÓN DE MIEMBROS CON: ALTO VOLTA, ESPAÑA, REPÚBLICA ARABE SIRIA, URUGUAY Y VIETNAM, ADEMÁS DE GRECIA - QUE LLENÓ LA VACANTE QUE DEJABA TURQUÍA SEGÚN LA RESOLUCIÓN - DE LAS NACIONES UNIDAS A/RES/35/16. (20)

EN EL SENO DE LA COMISIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN Y EXPLORACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS Y EN PARTICULAR EN LA SUBCOMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS, SE HAN ELABORADO ALGUNOS ACUERDOS INTERNACIONALES A SABER: EL PRIMERO EN CONCRETARSE FUE EL "ACUERDO SOBRE LOS PRINCIPIOS QUE DE-

20. ACTUALMENTE INTEGRAN LA COMISIÓN: ALBANIA, ALTO VOLTA, ARGENTINA, -- AUSTRALIA, AUSTRIA, BÉLGICA, BENIN, BRASIL, BULGARIA, CAMERÚN, CANADÁ, CHAD, CHECOSLOVAQUIA, CHILE, CHINA, COLOMBIA, ECUADOR, EGIPTO, ESPAÑA, ESTADOS UNIDOS, FILIPINAS, FRANCIA, GRECIA, HUNGRÍA, INDIA, INDONESIA, IRÁQ, ITALIA, JAPÓN, KENYA, LÍBANO, MARRUECOS, MÉXICO, MONGOLIA, NÍGER, NIGERIA, -- PAÍSES BAJOS, PAKISTÁN, POLONIA, REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA -- DEL NORTE, REPÚBLICA ARABE SIRIA, REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE ALEMANIA, REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA, REPÚBLICA ISLÁMICA DE IRÁN, RUMANIA, SIERRA LEONA, SUDÁN, SUECIA, UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS, URUGUAY, VENEZUELA, VIETNAM Y YUGOSLAVIA, SIN EMBARGO TAMBIÉN SON MIEMBROS: BURKINA FASO, PORTUGAL Y TURQUÍA QUE ALTERNAN SUS PARTICIPACIONES CON ALTO VOLTA, ESPAÑA Y GRECIA RESPECTIVAMENTE EN PERIODOS TRIENIALES. ÚLTIMAMENTE FUE ACEPTADA INMARSAT E INTERCOSMOS COMO OBSERVADORES PERMANENTES SEGÚN PUNTO 4.A DE LA RESOLUCIÓN A/RES/42/68 Y PUNTO 7 DEL DOCUMENTO A/AC.105/L.178.

BEN REGIR LAS ACTIVIDADES DE LOS ESTADOS EN LA EXPLORACIÓN Y - UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE INCLUSO LA LUNA Y OTROS CUERPOS CELESTES, QUE FUE TERMINADO EN EL 5º PERIODO DE SESIONES DE LA SUBCOMISIÓN Y DADO A CONOCER EN EL ANEXO DE LA RESOLUCIÓN 2221 (XXI), DE FECHA 19 DE DICIEMBRE DE 1966; SE -- ABRIÓ A FIRMA EL 27 DE ENERO DE 1967 Y ENTRÓ EN VIGOR EL 10 DE OCTUBRE DEL MISMO AÑO. CONTIENE EN ESENCIA, LA DECLARACIÓN -- DE PRINCIPIOS JURÍDICOS QUE SE HABÍA HECHO EN LA RESOLUCIÓN -- 1962 (XVIII) (21). HASTA EL 30 DE JUNIO DE 1985 HABÍA 84 -- ESTADOS PARTE Y OTROS 30 LO HABÍAN FIRMADO PERO NO RATIFICADO.

EL SEGUNDO ACUERDO ES EL DE SALVAMENTO Y DEVOLUCIÓN DE ASTRONAUTAS Y LA RESTITUCIÓN DE OBJETOS LANZADOS AL ESPACIO ULTRATERRESTRE, MISMO QUE FUE ESTUDIADO ENTRE 1962 Y 1967, SIENDO TERMINADO DURANTE EL 6º PERIODO Y DADO A CONOCER EN LA RESOLUCIÓN 2345 (XXII) EL 19 DE DICIEMBRE DE 1967; SE -- ABRIÓ A FIRMA EL 22 DE ABRIL DE 1968 Y ENTRÓ EN VIGOR EL 3 DE DICIEMBRE DEL MISMO AÑO. QUEDÓ INTEGRADO CON 10 ARTÍCULOS QUE REGLAMENTAN LOS RELATIVOS V Y VIII DEL TRATADO SOBRE LOS PRINCIPIOS JURÍDICOS.

POSTERIORMENTE EN LA RESOLUCIÓN 2777 (XXVI) DE-

21. EL TRATADO CONSTA DE 17 ARTÍCULOS ENTRE LOS QUE ESTÁN PRINCIPALMENTE-- LOS 9 PRINCIPIOS JURÍDICOS DE LA DECLARACIÓN CONTENIDA EN LA RESOLUCIÓN -- MENCIONADA. CFR. EVERYONE'S UNITED NATIONS, A HANDBOOK ON THE WORK OF THE UNITED NATIONS. U. N. DEPARTMENT OF PUBLIC INFORMATION, NEW YORK, -- 1966, 10ª ED., PP. 177 Y 190 A 194.

FECHA 29 DE NOVIEMBRE DE 1971 SE DIO A CONOCER EL CONVENIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL POR DAÑOS CAUSADOS POR OBJETOS ESPACIALES QUE HABÍA ESTADO EN ESTUDIO DESDE EL 2º PERIODO DE SESIONES DE LA SUBCOMISIÓN; SE ABRIÓ A FIRMA EL 29 DE MARZO DE 1972 Y ENTRÓ EN VIGOR EN SEPTIEMBRE DE ESE AÑO. EL CONVENIO CONTIENE 28 ARTÍCULOS QUE REGULAN EN DETALLE LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO VII DEL TRATADO SOBRE LOS PRINCIPIOS JURÍDICOS.

EN LA RESOLUCIÓN 3235 (XXIX) DEL 12 DE DICIEMBRE DE 1974, LA ASAMBLEA GENERAL ADOPTÓ EL CONVENIO SOBRE EL REGISTRO DE OBJETOS LANZADOS AL ESPACIO ULTRATERRESTRE CONSTITUÍDO DE 12 ARTÍCULOS QUEDÓ ABIERTO A FIRMA EL 14 DE ENERO DE 1975 Y ENTRÓ EN VIGOR EL 15 DE SEPTIEMBRE DEL AÑO SIGUIENTE. ESTE CONVENIO FUE ESTUDIADO DESDE EL 8º PERIODO DE SESIONES PERO FUE TERMINADO HASTA EL 13º.

CUATRO AÑOS DESPUÉS DE HABER ENTRADO EN VIGOR ESTE ÚLTIMO ACUERDO, LA ASAMBLEA GENERAL EMITIÓ LA RESOLUCIÓN A/RES/34/68 DEL 5 DE DICIEMBRE DE 1979, EN LA QUE CONSTA EL ACUERDO QUE DEBE REGIR LAS ACTIVIDADES DE LOS ESTADOS EN LA LUNA Y OTROS CUERPOS CELESTES SU ESTUDIO Y ELABORACIÓN SE SOLICITARON EN LA RESOLUCIÓN 2779 (XXVI) DE 1971, A LA SUBCOMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS, LA CUAL TERMINÓ EL TRABAJO DURANTE SU 18º PERIODO DE SESIONES, POR LO QUE EL ACUERDO QUEDÓ ABIERTO A FIRMA EL 18 DE DICIEMBRE DE 1979 Y ENTRÓ EN VIGOR EL 11 DE JULIO DE 1984; HASTA EL 30 DE JUNIO DE 1985 HABÍA SIDO RATIFI

CADO POR 5 ESTADOS Y FIRMADO POR OTROS 6.

EN EL 37º PERIODO DE LA ASAMBLEA GENERAL, LA PRIMERA COMISIÓN PRESENTÓ UN PROYECTO DE RESOLUCIÓN PARA LA INCLUSIÓN EN EL SIGUIENTE PERIODO DEL TEMA: "Concertación de un Tratado sobre la Prohibición del Emplazamiento de Armas de -- Cualquier Tipo en el Espacio Ultraterrestre", MISMO QUE HABÍA SIDO PROPUESTO DESDE EL 27 DE OCTUBRE POR UN GRUPO DE 20 PAÍSES (resolución A/RES/37/699) (22). FINALMENTE ESA CUESTIÓN FUE INCLUIDA COMO EL TEMA 55 DEL PROGRAMA (resolución -- A/RES/37/83).

EL USO DE ARMAS EN EL ESPACIO AÚN NO ESTÁ PROSCRITO PERO YA SE HAN INICIADO Y AVANZADO EN BUENA MEDIDA LOS TRABAJOS PARA LOGRARLO, RAZÓN POR LA QUE FUE ELABORADO EL PROYECTO DE RESOLUCIÓN A/RES/38/633 DEL 10 DE DICIEMBRE DE 1983.

EN EL 29º PERIODO DE LA COMISIÓN, LA SUBCOMISIÓN TERMINÓ EL ESTUDIO DE LOS PRINCIPIOS JURÍDICOS DE LA TELE OBSERVACIÓN DE LA TIERRA DESDE EL ESPACIO, MISMO CONJUNTO DE PRINCIPIOS QUE FUE ADOPTADO POR LA ASAMBLEA GENERAL MEDIANTE LA RESOLUCIÓN A/RES/41/65 DEL 3 DE DICIEMBRE DE 1986.

SE TRATA DE UN CONJUNTO DE 15 PRINCIPIOS JURÍDICOS QUE REGULAN LA TELEOBSERVACIÓN EN GENERAL, EXPRESANDO LO QUE DEBE ENTENDERSE POR TELEOBSERVACIÓN Y POR ACTIVIDADES DE --

22. Cfr. DOCUMENTOS: A/C.1/37/L.8 Y A/C.1/37/L.64 Y REV. 1.

TELEOBSERVACIÓN, REGISTRO DE INFORMACIÓN (en provecho e interés de la humanidad) DE CONFORMIDAD CON EL DERECHO INTERNACIONAL, LA CARTA DE LAS NACIONES UNIDAS, EL TRATADO SOBRE LOS PRINCIPIOS QUE DEBEN REGIR LAS ACTIVIDADES DE LOS ESTADOS EN LA EXPLORACIÓN Y UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE - INCLUSO LA LUNA Y OTROS CUERPOS CELESTES, RESPETANDO EL PRINCIPIO DE LA SOBERANÍA PLENA Y PERMANENTE DE LOS ESTADOS SOBRE SUS RIQUEZAS Y RECURSOS NATURALES, PROMOVRIENDO LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL.

SE INSTA A LOS ESTADOS PARA QUE EXPLOTEN ESTACIONES DE RECEPCIÓN, ARCHIVO, ELABORACIÓN E INTERPRETACIÓN DE DATOS; IMPONE LA OBLIGACIÓN DE QUE LOS ESTADOS INFORMEN DE LOS PROGRAMAS DE TELEOBSERVACIÓN QUE REALICEN DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO IV DEL CONVENIO DE REGISTRO DE OBJETOS LANZADOS AL ESPACIO ULTRATERRESTRE. PLANTEA COMO OBJETIVO DE LA TELEOBSERVACIÓN, LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ASÍ COMO DE LA HUMANIDAD CONTRA LOS DESASTRES NATURALES.

ADEMÁS DE LO REFERIDO LOS TRABAJOS DE LA COMISIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN Y EXPLORACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS Y EN ESPECIAL DE LA SUBCOMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS, EXISTEN LOS SIGUIENTES PROYECTOS DE ACUERDO: "Principios Jurídicos que han de Regir la Utilización -- por los Estados, de Satélites Artificiales de la Tierra para las Transmisiones Internacionales Directas por Televisión; -- Principios para Regular la Órbita Geostacionaria; Principios Relativos a la Utilización de Fuentes de Energía Nuclear en -

el Espacio Ultraterrestre"; Y EXISTE ASIMISMO LA CELEBRACIÓN DE DOS CONFERENCIAS INTERNACIONALES SOBRE "exploración y utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos" AMBAS CELEBRADAS EN VIENA, EN 1968 LA PRIMERA Y EN 1982 LA SEGUNDA. (23)

EN EL PERIODO DE SESIONES CORRESPONDIENTE A 1988 LA SUBCOMISIÓN JURÍDICA ESTUDIÓ LA INCLUSIÓN DE UN NUEVO TEMA SEGÚN SE LO HABÍA SOLICITADO LA ASAMBLEA GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS EN LAS RESOLUCIONES A/41/64 Y A/42/68; ESE TEMA ES EL SIGUIENTE: "Examen de los aspectos jurídicos relacionados con la aplicación del principio de que la exploración y utilización del espacio ultraterrestre debe realizarse en beneficio e interés de todos los Estados, teniendo especialmente en cuenta las necesidades de los países en desarrollo".

DURANTE LAS SESIONES ORDINARIAS CELEBRADAS EN ABRIL DE 1989, LA SUBCOMISIÓN DETERMINÓ QUE EL NUEVO TEMA DE ESTUDIO, TIENE DOS ASPECTOS:

A) EL ESPACIO ULTRATERRESTRE SE PUEDE EXPLOTAR Y ESTO DEBE BENEFICIAR A TODOS LOS ESTADOS: Y

23. CFR. LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS: A/37/646 p. 15, A/37/669, A/38/647, A/AC.105/L.178, A/RES/2221 (XXI), A/CONF.101/10, A/41/20 p. 32, A/AC.105/C.2/L.147, A/AC.105/370, A/AC.105/C.2/L.154/REV. 5, A/AC.105/C.2/L.175/ - Add. 3 y A/AC.105/L.178/Add. 3.

B) LAS ACTIVIDADES ESPACIALES DE UN ESTADO NO DEBEN PERJUDICAR A LAS DE LOS OTROS.

TAMBIÉN SE ESTABLECIÓ QUE ESTÁ MUY VINCULADO A LAS LEGISLACIONES NACIONALES Y QUE A TRAVÉS DE SU ESTUDIO SE PODRÍA LLEGAR A LA FORMULACIÓN DE UN INSTRUMENTO JURÍDICO QUE TUVIERA POR OBJETO UNA DISTRIBUCIÓN MÁS AMPLIA DE LOS BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ESPACIALES ENTRE TODOS LOS ESTADOS.

HASTA ESTE PUNTO HEMOS VISTO LOS ASPECTOS HISTÓRICOS DEL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y AHORA CONTINUAREMOS CON OTRO TEMA.

B) CONCEPTO Y CONTENIDO.

CON EL PASO DEL TIEMPO EL CONOCIMIENTO SE DESA

ROLLÓ EN FORMA CONSTANTE; DEL MISMO MODO SUCEDIÓ CON EL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE PARA REGULAR LAS ACTIVIDADES DEL HOMBRE EN LA ZONA ESPACIAL. ELLO SE DEBE A QUE LA FUNCIÓN GENERAL DEL DERECHO ES REGULAR LAS RELACIONES HUMANAS QUE SE DAN EN CUALQUIER MEDIO EN EL QUE EL HOMBRE EXISTA; ELLO ESTÁ DEMOSTRADO CON EL HECHO DE QUE AL INICIARSE Y FLORECER LAS EXPLORACIONES MARÍTIMAS, EL "JUS GENTIUM" CUBRIÓ LAS NECESIDADES JURÍDICAS DE ENTONCES AL ESTABLECER LA FORMA DE REGULACIÓN JURÍDICA A QUE QUEDARÍAN SUJETAS LAS RELACIONES HUMANAS EN EL MAR, TOMADO ENTONCES COMO VÍA DE ACCESO A DIVERSOS LUGARES.

EN LA ACTUALIDAD, LAS NECESIDADES DE REGULACIÓN JURÍDICA SE PRESENTAN EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE PUES LA INCURSIÓN DEL HOMBRE EN EL MISMO, HACE NECESARIA LA PRESENCIA DEL DERECHO CON SU CAUDAL REGULADOR, LO CUAL HA DADO LUGAR A LA FORMACIÓN DEL "DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE".

NO ES RECOMENDABLE QUE A ESTA NUEVA RAMA DE LA CIENCIA JURÍDICA SE LE APLIQUEN LOS PRINCIPIOS DE OTRAS MATERIAS SINO QUE SE DEBE PROPUGNAR POR LA CREACIÓN DE TODO UN SISTEMA JURÍDICO APLICABLE SÓLO A LAS ACTIVIDADES ASTRONÁUTICAS. POR OTRA PARTE DEBIDO A LA ANALOGÍA QUE EXISTE ENTRE EL DERECHO AERONÁUTICO Y EL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, ÉSTE ÚLTIMO HA TOMADO ALGUNOS PRINCIPIOS GENERALES DEL PRIMERO, PERO HA CONSERVADO TOTALMENTE SU AUTONOMÍA.

LA DENOMINACIÓN ANTES ANOTADA, BASA SU PROPIE

DAD PRIMERAMENTE EN EL MEDIO EN EL QUE SE DESARROLLAN LAS ACTIVIDADES QUE REGULA Y EN SEGUNDO LUGAR EN LA NATURALEZA DE LAS PROPIAS ACTIVIDADES, POR LAS CONSECUENCIAS JURÍDICAS QUE PROVOCAN DENTRO DE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL. ALGUNOS AUTORES - COMO COOPER, HAYLEY Y EL MEXICANO ABELARDO ROJAS, DENOMINAN A ESTA RAMA COMO: "ESPACIAL" ; EL ÚLTIMO DE LOS MENCIONADOS - ENGLOBALA EN ESTA MATERIA A LAS TELECOMUNICACIONES Y LAS RELACIONES CON SERES DE OTROS PLANETAS O GALAXIAS.

OTRA DENOMINACIÓN ES: "Derecho Cósmico" UTILIZADA POR EL MAESTRO MODESTO SEARA VÁZQUEZ; UNA MÁS ES "Derecho Astronáutico, Interplanetario -usada por Aldo Armando -- Cocca y Heroldo Valledao- Cosmonáutico, Galáctico, Meta -- Derecho" Y OTRAS SIMILARES, PERO CON LAS QUE SE IDENTIFICA SIEMPRE LA MISMA MATERIA: EL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE.

EL NOMBRE DE ESTA SINGULAR RAMA DEL DERECHO, SE DEBE OBTENER A LAS ACTIVIDADES QUE REGULA Y QUE SON: LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA APROPIADA PARA EFECTUARLA, LAS NAVES PARA EL TRANSPORTE ESPACIAL, LA ESPECIALIZACIÓN DE EL PERSONAL QUE LA EJECUTA, LA EXPLORACIÓN DEL ESPACIO Y LOS PRINCIPIOS A QUE DEBE CEÑIRSE LA MISMA, LA REGULACIÓN DENTRO DE LA QUE SE HALLAN LOS CUERPOS CELESTES Y SU UTILIZACIÓN, EXPLORACIÓN Y EXPLOTACIÓN, LAS RELACIONES QUE SE ESTABLECERÍAN EN EL CASO DE LA EXISTENCIA DE SERES EXTRATERRESTRES, LA SITUACIÓN JURÍDICA DE LOS SATÉLITES ARTIFICIALES, LA NATURALEZA DEL ESPACIO Y DE LOS CUERPOS CELESTES, LA DELIMITACIÓN DE LOS

RESPECTIVOS ÁMBITOS DE VALIDEZ DEL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y DEL DERECHO AERONÁUTICO.

TODA ESA PROBLEMÁTICA DEBE SER REGULADA POR ÉSTA MATERIA YA QUE LAS OTRAS RAMAS DEL DERECHO NO SON APLICABLES PARA ELLO; POR LO MISMO REVISTE GRAN IMPORTANCIA Y EN LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS RECIBE UNA ATENCIÓN ESPECIAL DEBIDO A QUE EL ESPACIO ULTRATERRESTRE HA SIDO CONSIDERADO PATRIMONIO COMUN DE LA HUMANIDAD (24); LA PREOCUPACIÓN POR EL ESPACIO ULTRATERRESTRE EXISTE EN TODOS LOS PAÍSES DEL MUNDO Y POR ELLO HAN CELEBRADO EN POCO TIEMPO DOS CONFERENCIAS EN MATERIA ESPACIAL (25), ADEMÁS DE MÚLTIPLES ACUERDOS SOBRE ESTA CUESTIÓN.

HABIENDO HABLADO DE LA DENOMINACIÓN Y DEL CONTENIDO DE ESTA MATERIA, PASAMOS AHORA A CONSIDERAR EL CONCEPTO DE LA MISMA.

BAUZÁ ARAUJO CITADO POR EL JURISTA MEXICANO -- ABELARDO ROJAS (26), EXPLICA QUE: "El Derecho Astronáutico estudia la calificación y regulación jurídica de todos los factores concurrentes en la astronáutica, así como las relaciones de Derecho, públicas o privadas, nacionales o inter-

24. TAL CALIFICATIVO Y CATEGORÍA HAN SIDO CONFERIDOS A ESTE MEDIO POR LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS Y EN ESPECIAL POR LA COMISIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN Y EXPLORACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS.

25. LA PRIMERA SE EFECTUÓ DEL 14 AL 27 DE AGOSTO DE 1968 Y LA SEGUNDA -- DEL 9 AL 21 DE AGOSTO DE 1982.

26. ROJAS ROLDÁN ABELARDO, NOTAS SOBRE DERECHO ESPACIAL, MÉXICO, 1969 1ª ED., LEX, P. 123.

nacionales que surgen en razón de esa actividad".

ESTA DEFINICIÓN NO NOS SIRVE DE MUCHO YA QUE NO OFRECE UNA IDEA DE LO QUE DEBE ENTENDERSE COMO ASTRONÁUTICA, - POR LO QUE SE TRATA DE UN CONCEPTO VAGO.

HAROLDO VALLADAO PIENSA QUE: "El Derecho Interplanetario estudia los problemas jurídicos del espacio interplanetario" (27); COMPLEMENTA DICHIENDO QUE SU CONTENIDO LO CONSTITUYEN LOS PROBLEMAS JURÍDICOS PROVENIENTES DEL LANZAMIENTO Y COLOCACIÓN DE SATÉLITES, ASI COMO DE LOS RESULTADOS DEL-DESCUBRIMIENTO Y USO DEL ESPACIO INTERPLANETARIO; AGREGA QUE DEBE ESTAR INSPIRADO EN UN ESPÍRITU UNIVERSALISTA, RESISTENTE A LOS EMBATES DE LA SOBERANÍA NACIONAL Y AL EGOÍSMO DE LOS INDIVIDUOS. AFIRMA QUE ESTE DERECHO INTERPLANETARIO Y EL DERECHO INTER - GENTES PLANETARIAS, TENDRÁ UN CARÁCTER GENÉRICO Y COMPLETAMENTE COSMOPOLITA PUESTO QUE SEGÚN ÉL, REGIRÁ A TODOS LOS SERES DEL UNIVERSO, SEAN TERRESTRES, MARCIANOS, SELENITAS O ALGÚN OTRO LUGAR DEL ESPACIO, EN CUANTO A SUS RELACIONES JURÍDICAS RECÍPROCAS. (28)

LA DEFINICIÓN DE VALLADAO ES INCOMPLETA PUES SÓLO HABLA DE LAS RELACIONES JURÍDICAS EN EL ESPACIO INTERPLANETARIO PERO SIN ESPECIFICAR EL ORIGEN DE ESAS RELACIONES.

POR SU PARTE EL MAESTRO MODESTO SEARA, DICE -

27. HAROLDO VALLADAO, DERECHO INTERPLANETARIO Y DERECHO INTER - GENTES - PLANETARIAS, BOLETÍN DEL INSTITUTO DE DERECHO COMPARADO DE MÉXICO, NO. 38 AÑO XIII, 1960, PP. 11 A 37.

28. IDEM. PÁGS. 30 Y 37.

QUE SE PODRÍA CONSIDERAR AL "Derecho Cósmico como el que regula las relaciones entre los Estados respecto del espacio interplanetario, buscando una estrecha interrelación con el Derecho Internacional" (29). CON ESTE CONCEPTO EL MAESTRO - SEARA DEJA DE LADO LA PLENA RELACIÓN QUE EXISTE ENTRE LAS NORMAS DEL DERECHO INTERNACIONAL Y LAS DEL DERECHO DEL ESPACIO - ULTRATERRESTRE; AL MANIFESTAR QUE ESA RELACIÓN SE ESTÁ BUSCANDO; ELLO NO ES ASÍ YA QUE AMBAS MATERIAS ESTÁN EN COMPLETA CORRESPONDENCIA DEBIDO A LA NATURALEZA JURÍDICA DE LAS PROPIAS ACTIVIDADES QUE REGULAN.

MIGUEL ALEMÁN VELAZCO EXPRESA QUE EL "Derecho Espacial es aquél que comprende las normas relativas a cosas, personas, obligaciones, contratos e instituciones ligadas - íntimamente entre sí y que tienen al espacio como escenario - común". (30)

FRANCOZ RIGAULT POR SU PARTE MANIFIESTA: "El Derecho Espacial es la rama del Derecho que se ocupa de la -- normativización jurídica de los fenómenos biológicos y humanos, así como de las actividades sociales que tienen lugar -- en el espacio , considerando las causas que lo originan y -- sus relaciones entre sí, comprendiéndose asimismo los transportes, las comunicaciones las maniobras y sus servicios -- conexos". (31)

29. SEARA V. M., OP. CIT., P. 9.

30. ALEMÁN VELAZCO MIGUEL, LOS SECRETOS Y LAS LEYES DEL ESPACIO, MÉXICO, 1962, 5/ED., HELIO/MÉXICO S.A., PÁGS. 223 Y 224.

31. ÍDEM. P. 223. CITADO POR MIGUEL ALEMÁN.

ESTOS DOS ÚLTIMOS ESCRITORES CAEN EN LA VAGUEDAD Y EN LA IMPRECISIÓN PUES HABLAN SÓLO DE ELEMENTOS QUE PUEDEN CONFLUIR Y LIGARSE EN EL ESPACIO SIN ESPECIFICAR SI ES ATMOSFÉRICO (que está sujeto a soberanía) O BIEN EXTRATERRESTRE (que no está sujeto a la soberanía de ningún Estado)..

EL SOVIÉTICO V. VERESCHETIN EXPRESA QUE "El Derecho Espacial Internacional rige las relaciones entre los Estados, respecto de sus actividades espaciales basándose en la observación estricta del principio de la soberanía nacional". (32)

PARA LOS EFECTOS DE ESTE TRABAJO, ENTENDEMOS POR DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, EL CONJUNTO DE NORMAS JURÍDICAS DE DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO QUE SE ENCARGA DE REGULAR LAS RELACIONES JURÍDICAS QUE SE DAN EN RAZÓN DE LA EXPLORACIÓN Y USO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y LOS CUERPOS CELESTES QUE EN EL MISMO EXISTEN, ASI COMO DE LAS CONSECUENCIAS JURÍDICAS QUE DE AHÍ RESULTEN.

EL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE ES UNA RAMA DEL DERECHO CUYAS NORMAS SON DE INTERÉS UNIVERSAL POR LA MATERIA QUE REGULAN, YA QUE ESTÁ INMERSA EN EL CAMPO DEL DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO ESTRICTAMENTE; SUS NORMAS REGULAN LA CONDUCTA DEL HOMBRE EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE ASI COMO LAS RELACIONES QUE SURGEN COMO CONSECUENCIA DEL ESTABLECIMIENT

32. ERA VASILÉVSKAIA, ET. AL., EL COSMOS Y EL DERECHO, COMPILACIÓN DE LA ACADEMIA DE CIENCIAS DE LA U. R.S.S., MOSCÚ, 1985, NAÚKA, s/ED., - P. 30.

TO DE INFRAESTRUCTURA, LA EXPLORACIÓN Y USO O LA POSIBLE EXPLOTACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y LOS CUERPOS CELESTES.

RESPECTO DEL CONCEPTO DE LA MATERIA, NO TENEMOS AUXILIO POR PARTE DE LOS TRATADISTAS PUES LOS QUE SOBRE ESTA MATERIA ESCRIBEN, EN OCASIONES DEJAN DE LADO ESTE PUNTO; NO OBSTANTE ELLO LO MÁS IMPORTANTE ES EL ÁMBITO ESPACIAL DE VALIDEZ O APLICACIÓN DEL MISMO. LA PROBLEMÁTICA SE ESTABLECE PRECISAMENTE EN CUANTO A LA DELIMITACIÓN DE LOS RESPECTIVOS ÁMBITOS DE APLICACIÓN ENTRE EL DERECHO AERONÁUTICO Y EL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, PUES AL RESPECTO NO HAY TODA VÍA UNA DETERMINACIÓN, LO CUAL HACE DIFÍCIL SABER A PARTIR DE CUAL PUNTO O LÍNEA EN EL ESPACIO, RIGE EL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y EN CUAL DEJA DE NORMAR EL DERECHO AERONÁUTICO.

ALGUNOS AUTORES NO SE DETIENEN A ANALIZAR LA CUESTIÓN DE LOS LÍMITES ALUDIDOS Y EN EL SENO DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, TAMPOCO SE HA PODIDO LLEGAR A LA SOLUCIÓN DEL PROBLEMA.

LO QUE SÍ ES CLARO EN NUESTRA MATERIA, ES QUE SE TRATA DE UNA VARIANTE AUTÓNOMA, LIGADA AL DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO, RIGE AL ESPACIO ULTRATERRESTRE QUE NO ESTÁ SUJETO AL RÉGIMEN DE PROPIEDAD PARTICULAR SINO QUE ES UNA ZONA CONSIDERADA COMO PATRIMONIO DE TODAS LAS PERSONAS DEL MUNDO CONSIDERADO COMO UNIDAD; TAL CARÁCTER HA SIDO DECLARADO YA POR LAS NACIONES AL DARLE AL ESPACIO, EL CALIFICATIVO Y CATEGORÍA DE PATRIMONIO COMUN DE LA HUMANIDAD DANDO OPCIÓN

CON ELLO A QUE TODAS LAS PERSONAS DEL UNIVERSO PARTICIPEN EN SU EXPLORACIÓN Y UTILIZACIÓN ASI COMO EN EL APROVECHAMIENTO DE LOS BENEFICIOS QUE ELLO REPORTE.

LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS HA DECLARADO QUE TAMPOCO LA LUNA Y LOS OTROS CUERPOS CELESTES DE NUESTRA GALAXIA SON SUSCEPTIBLES DE APROPIACIÓN PARTICULAR O NACIONAL, PUES PERTENECEN A TODA LA HUMANIDAD POR IGUAL Y DEBEN SER USADOS EN BENEFICIO DE LA MISMA; ESTE CRITERIO SE COMPLEMENTA CON LA CONSIDERACIÓN DEL PROPIO ORGANISMO, EN EL SENTIDO DE QUE LOS ASTRONAUTAS, CUALQUIERA QUE SEA EL PAÍS QUE LOS ENVÍA AL ESPACIO, SE CONSIDERAN ENVIADOS DE LA HUMANIDAD ENTERA (33), LO CUAL REFUERZA EL CARÁCTER DE PATRIMONIO COMÚN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y DE LOS CUERPOS CELESTES, INCLUIDA LA LUNA.

SE REALZA EL CARÁCTER UNIVERSAL QUE REVISTE LA EXPLORACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE (en la que se debe dar en su mayor expresión la cooperación internacional) CON LO MANIFESTADO POR EL MINISTRO DE LA INDIA: VIKI KRISHNA MENON, EN EL CIERRE DE LOS DEBATES DE LA ASAMBLEA GENERAL EN SEPTIEMBRE DE 1957, AL EXPRESAR QUE: "se deben olvidar las fronteras domésticas en ese aspecto". (34)

33. ASI FUE PACTADO POR LOS ESTADOS EN EL TRATADO RESPECTIVO, SEGÚN SE LEE EN SUS ARTÍCULOS 1, 2 Y 5.

34. CITADO POR MODESTO SEARA V., OP. CIT., P. 47, EN DONDE DICE QUE: "THEREFORE THIS IS TIME TO COME TO AN AGREEMENT SO THAT THERE WILL BE A SHARING OF KNOWLEDGE WHERE KNOWLEDGE IS FREE AND WHERE HUMANITY WOULD NOT BE DIVIDED BY DOMESTIC WALLS".

EL CALIFICATIVO DE PATRIMONIO COMÚN DE LA HUMANIDAD QUE TIENEN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y LOS CUERPOS CELESTES, FUE DECLARADO TAMBIÉN EN EL TEXTO DEL ARTÍCULO 2 DEL TRATADO SOBRE LOS PRINCIPIOS JURÍDICOS QUE DEBEN REGIR LAS ACTIVIDADES DE LOS ESTADOS EN LA EXPLORACIÓN Y UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, INCLUSO LA LUNA Y OTROS CUERPOS CELESTES, DE 1967; EN ESTE DOCUMENTO SE ACLARA QUE LA ESENCIA DE COSA COMÚN DADA A TAL MEDIO, QUEDA SUJETA AL DERECHO INTERNACIONAL Y A LA CARTA DE LAS NACIONES UNIDAS. SIMILAR DECLARACIÓN SE HIZO EN 1979 EN EL ACUERDO QUE DEBE REGIR LAS ACTIVIDADES DE LOS ESTADOS EN LA LUNA Y OTROS CUERPOS CELESTES. (35)

35. RESOLUCIONES 2222 (XXI) ANEXO Y A/RES/34/68 ANEXO, PRINCIPALMENTE; SE PUEDEN VER ADEMÁS LAS SIGUIENTES RESOLUCIONES: 1721 (XVI) "A" INCISO "B" DEL PUNTO 1; Y 1962 (XVIII) PRINCIPIOS 1, 2, 3 Y 4.

C) NATURALEZA JURIDICA
DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE.

QUEDÓ ASENTADO EN EL CAPÍTULO ANTERIOR, QUE EL ESTADO EJERCE SOBERANÍA SOBRE EL ESPACIO AÉREO SUPERESTANTE A SU TERRITORIO, POR LO QUE DEBE CONSIDERARSE QUE FORMA PARTE - DEL MISMO.

LA SOBERANÍA DE LOS ESTADOS NO LLEGA SIN EMBARGO A AQUÉLLA ZONA DEL ESPACIO EN LA QUE NO HAY AIRE, PUES HA SIDO RECONOCIDA INTERNACIONALMENTE SÓLO EN EL ESPACIO AÉREO Y POR OTRA PARTE A LA ZONA ESPACIAL EN LA QUE NO HAY AIRE, SE - LE HA DESIGNADO CON LA CATEGORÍA DE INAPROPIABLE Y NO SUJETA - A SOBERANÍA. ÉSTA PARTE DE LA ATMÓSFERA TERRESTRE SE RIGE POR UN RÉGIMEN JURÍDICO ESPECIAL MEDIANTE EL CUAL SE TRATA DE CONSERVARLA COMO "PATRIMONIO COMÚN DE LA HUMANIDAD" DE MODO QUE NINGÚN ESTADO PUEDE PRETENDER DERECHOS DE PROPIEDAD O EXCLUSIVIDAD SOBRE LA MISMA NI SOBRE LOS CUERPOS CELESTES.

EL CONCEPTO DE "Patrimonio Común de la Humanidad" TIENE UN ANTECEDENTE QUE ES EL DE "Bien Común de la Humanidad" MISMO QUE SURTIÓ EN EL SIGLO XIX CON MOTIVO DE LA - COLONIZACIÓN QUE EUROPA REALIZABA EN VARIOS LUGARES, YA QUE - EN LA CELEBRACIÓN DEL CONGRESO DE BERLÍN SE CONSIDERÓ QUE: -- "La colonización es un derecho cuya justificación estriba en - sus finalidades mismas, que apuntan a ayudar a los pueblos re - trasados y a poner el TESORO COMUN DE LA HUMANIDAD al servi-

cio de los europeos", QUE EN AQUELLA ÉPOCA ERAN LOS ÚNICOS COMPETENTES PARA EXPLOTAR ESE "TESORO" SEGÚN EL PRINCIPIO - SIGNIFICATIVO DEL DERECHO QUE TIENE EL FUERTE DE AYUDAR AL DÉBIL.

ASI, PODEMOS DEDUCIR QUE EN SUS INICIOS ESE - CONCEPTO SE EJERCÍA COMO UN DERECHO DE MOVILIDAD Y SUPERFICIE EN EL QUE SE CONCEBÍA COMO FACTIBLE, LA APROPIACIÓN INDIVIDUAL DE LA COSA O PATRIMONIO COMÚN DE ACUERDO CON LOS RECURSOS DEL PAÍS QUE PRETENDÍA EJERCER ESOS DERECHOS.

EN LA ACTUALIDAD LA "res communis omnia" Y EL "patrimonio común de la humanidad" SON UNA FORMA DE DISCIPLINAR LOS APETITOS DE LAS POTENCIAS, YA QUE IMPIDEN LA -- APROPIACIÓN INDIVIDUAL DE LA "cosa común" Y RECONOCEN POR - EL CONTRARIO, LOS DERECHOS PATRIMONIALES DE TODA LA HUMANI-- DAD SOBRE LOS RECURSOS DE TODO TIPO SITUADOS MÁS ALLÁ DE LOS LÍMITES DE LA JURISDICCIÓN DE LOS ESTADOS.

EN CONSECUENCIA, TAL CONSIDERACIÓN LLEVA A LA NECESIDAD DE CONSIDERAR A LA HUMANIDAD EN SU CONJUNTO Y A CONCEDERLE PERSONALIDAD JURÍDICA COMO ENTE Y POR LO TANTO, TITULAR DE LOS DERECHOS PATRIMONIALES QUE PUEDAN DESPRENDERSE - DE LA EXPLOTACIÓN DE LAS ZONAS SUJETAS A DICHO RÉGIMEN ECONÓMICO.

ESTE CONCEPTO ESTÁ HACIENDO VARIAR AL DERECHO ECONÓMICO INTERNACIONAL Y EN CONCEPTO DE MOHAMED BEDJOUI TIENE UN CARÁCTER UTÓPICO Y FORMA PARTE DE LA "ciencia ficción"

DEL DERECHO, SEGÚN LA FASE ACTUAL DEL DESARROLLO DE LA HUMANIDAD. (36)

PARA MODESTO SEARA ES NECESARIO ANTES DE HABLAR DEL CARÁCTER DEL ESPACIO, EL DEFINIRLO, PARA LO QUE SE REQUIERE LIMITARLO (según él mismo) LO QUE EN SU CONCEPTO NO ES POSIBLE TODA VEZ QUE EL ESPACIO ES UN CONTINENTE Y NO UN CONTENIDO, POR LO QUE SÓLO SE PODRÍA LIMITAR UNA PARTE TOMANDO COMO BASE UN PUNTO FIJO DE LA TIERRA, LO CUAL NO ES FACTIBLE YA QUE NUESTRO PLANETA SE ENCUENTRA EN CONSTANTE MOVIMIENTO. AGREGA QUE ES INCORRECTO CALIFICAR AL ESPACIO ULTRATERRESTRE COMO UNA "res communis omnis" YA QUE AL NO SER DEFINIBLE, TAMPOCO SE LE PUEDE ATRIBUIR LA CARACTERÍSTICA DE UNA "res" POR ELLO CONSIDERA QUE LA NATURALEZA DE COSA COMÚN ATRIBUIDA AL ESPACIO ULTRATERRESTRE, NO PUEDE SER VÁLIDA YA QUE EL MISMO NO ES SIQUIERA UNA "cosa".

NO OBSTANTE LA OPINIÓN DEL PROFESOR SEARA, CONSIDERO QUE EL CALIFICATIVO DE COSA QUE TIENE ESTE MEDIO, NO ES INCORRECTO DE POR SÍ YA QUE SI ACASO SE TRATA DE UNA FICCIÓN JURÍDICA, SU JUSTIFICACIÓN ES SERVIR PARA SOLUCIONAR EL PROBLEMA DE LA NATURALEZA JURÍDICA QUE DEBE DARSE AL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y POR OTRA PARTE, NO SALE DE LO QUE LOS ROMANOS CONSIDERABAN COMO "COSA" EN TEORÍA JURÍDICA (37). POR

36. BEDJOUI MOHAMED, HACIA UN NUEVO ORDEN ECONÓMICO INTERNACIONAL, SIGUE ME, SALAMANCA ESPAÑA, 1979, 1ª ED., PP. 186 A 200.

37. FLORIS MARGADANT GUILLERMO, DERECHO ROMANO, PORRÚA, MÉXICO, 1978, 8ª ED., P. 209: "COSA ES TODO ELEMENTO CORPÓREO O INCORPÓREO DEL MUNDO-EXTERIOR QUE PUEDE PRODUCIR UNA SATISFACCIÓN AL HOMBRE".

LO ANTERIOR PODEMOS DEDUCIR QUE EL ESPACIO, SEA ATMOSFÉRICO O BIEN ULTRATERRESTRE, SÍ ES UNA COSA EN EL SENTIDO JURÍDICO PUESTO QUE SE PUEDE CONSIDERAR COMO UN ELEMENTO QUE SIRVE PARA SATISFACER AL HOMBRE Y QUE EN ESTE CASO ES INCORPÓREO Y ESTÁ FUERA DEL COMERCIO.

MANFRED LACHS EXPLICA QUE NO ES DABLE EJERCER SOBERANÍA EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE TODA VEZ QUE EL ESTABLECIMIENTO DE FRONTERAS Y LÍMITES NO ES POSIBLE EN EL MISMO, DEBIDO AL CONSTANTE MOVIMIENTO DE LA TIERRA, CONTINÚA DICIENDO QUE NI EL ESPACIO ULTRATERRESTRE NI LOS CUERPOS CELESTES SON SUSCEPTIBLES DE APROPIACIÓN Y MUCHO MENOS DE RECLAMOS DE SOBERANÍA POR MEDIO DE OCUPACIÓN O DE ALGÚN OTRO MODO.

LOS ARGUMENTOS QUE OFRECE SON LOS MISMOS QUE SOSTIENE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, LOS CUALES QUEDARON ASENTADOS Y RESUMIDOS EN EL ARTÍCULO 2 DEL TRATADO SOBRE LOS PRINCIPIOS JURÍDICOS QUE DEBEN REGIR LAS ACTIVIDADES DE LOS ESTADOS EN LA EXPLORACIÓN Y UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE INCLUSO LA LUNA Y OTROS CUERPOS CELESTES; ELLO ESTÁ COMPLEMENTADO CON EL RESTO DE LO ESTABLECIDO EN EL DOCUMENTO REFERIDO. (38)

EN LA REALIDAD PODEMOS APRECIAR SITUACIONES ALGO DIFERENTES YA QUE NO TODOS LOS PAÍSES DEL MUNDO PUEDEN DE-

38. EN EL ARTÍCULO ARRIBA CITADO SE ESTABLECE QUE: "EL ESPACIO ULTRATERRESTRE INCLUSO LA LUNA Y OTROS CUERPOS CELESTES NO PODRÁN SER OBJETO DE APROPIACIÓN NACIONAL POR REIVINDICACIÓN DE SOBERANÍA, USO U OCUPACIÓN NI DE NINGUNA OTRA FORMA".

DICARSE A LA EXPLORACIÓN ESPACIAL Y POR LO QUE RESPECTA A AQUELLOS QUE SI PUEDEN, NO COMPARTEN CON LOS OTROS PAÍSES LOS BENEFICIOS QUE OBTIENEN DE LAS MISMAS, AÚN CUANDO DEBEN REALIZARSE "en nombre de toda la humanidad" (39)

LACHS CONVERGE CON SEARA RESPECTO DE QUE NO ES POSIBLE CONSIDERAR COMO COSA EN SENTIDO JURÍDICO AL ESPACIO ULTRATERRESTRE, POR LO QUE TAMBIÉN PIENSA QUE NO ES CORRECTO DE NOMINARLO "res communis omnia" RAZÓN POR LA QUE CALIFICA A ESE MEDIO NATURAL COMO "INMERSO EN LA ESFERA DE LA ACTIVIDAD DE LOS ESTADOS COMO EN UN MEDIO AMBIENTE".

LAS CONSIDERACIONES DE ESTE AUTOR SALEN DEL MARCO DE LO QUE ES LA NATURALEZA JURÍDICA DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE EN VIRTUD DE QUE ÉSTE NO ES UNA COSA COMÚN DE LOS HOMBRES, ALGO QUE PUEDE APROVECHAR A LA HUMANIDAD EN FORMA INDIVIDUALIZADA Y PARTICULAR, SIN OBLIGACIÓN DE COMPARTIR O COOPERAR SI NO QUE SE TRATA DE UN MEDIO CUYA NATURALEZA JURÍDICA ES MUY ESPECIAL PORQUE SE LE HA DADO EL RANGO DE PATRIMONIO COMÚN DE LA HUMANIDAD, LO CUAL DA LUGAR A UN CONCEPTO AMPLIO Y DE MAYOR ALCANCE FILANTRÓPICO YA QUE SI BIEN ES CIERTO QUE TODOS LOS INTEGRANTES DEL GÉNERO HUMANO PUEDEN DISPONER DEL MISMO Y LOS CUERPOS CELESTES QUE AHÍ COEXISTEN, LOS BENEFICIOS QUE DE TAL USO RESULTAREN, DEBEN APROVECHAR A LA HUMANIDAD POR ENTERO COMO UNA UNIDAD Y NO ÚNICAMENTE A UNOS CUANTOS INDIVIDUOS EN FOR

39. Así se estableció en el artículo 1 del Tratado mencionado.

MA AISLADA Y PARTICULAR. LA DIFERENCIA ENTRE AMBAS SITUACIONES ES MUY SUTIL PERO DE CONSECUENCIAS JURÍDICAS COMPLETAMENTE DIVERSAS; EN EL PRIMER CASO LOS BENEFICIOS PUEDEN APROVECHAR LÍCITAMENTE SÓLO A AQUELLAS PERSONAS QUE HACEN USO DEL OBJETO O DEL MEDIO AL QUE SE LE HA ASIGNADO TAL CARACTERÍSTICA; EN EL SEGUNDO EL PROVECHO DEBE SER PARA TODO EL GÉNERO HUMANO INDEPENDIEMENTE DE SU NÚMERO O NACIONALIDAD. (40)

SEBASTIÁN ESTRADÉ ABORDA EL PROBLEMA DICHIENDO QUE LA SOBERANÍA NACIONAL SE EXTIENDE POR LO MENOS A 200 KILÓMETROS DE ALTURA EN EL ESPACIO Y QUE A PARTIR DE TAL LÍMITE YA NO ES POSIBLE HABLAR DE SOBERANÍA; SIN EMBARGO CONSIDERA QUE EL REFERIDO LÍMITE ES FLEXIBLE PUES LOS ESTADOS PUEDEN EJERCER DERECHOS SOBERANOS A ALTURAS MAYORES. SEGÚN NOS DICE LOS JURISTAS SOVIÉTICOS CONCEBÍAN ILIMITADA A LA SOBERANÍA A PRINCIPIOS DE 1951, POR LO QUE EN 1956 LA UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS DECLARÓ ESTAR PREPARADA PARA EXTENDER SUS DERECHOS DE SOBERANÍA SOBRE "TODO" EL ESPACIO SITUADO SOBRE SU TERRITORIO, EN VIRTUD DE LO CUAL SI ALGÚN PROYECTIL O COHETE PASABA POR EL MISMO, CONSIDERARÍAN VIOLADOS SUS DERECHOS TERRITORIALES. (41)

LAS CONSIDERACIONES DE LA SOBERANÍA ILIMITADA DE LOS SOVIÉTICOS, DESAPARECIERON CUANDO ELLOS MISMOS LANZA-

40. AL RESPECTO SE PUEDEN CONSULTAR LAS SIGUIENTES RESOLUCIONES DE LA O. N. U.: 1721 (XVI), 1962 (XVIII), 2222 (XXI) Y A/RES/38/68.

41. ESTRADÉ RODOREDA SEBASTIÁN, EL DERECHO ANTE LA CONQUISTA DEL ESPACIO, BARCELONA ESPAÑA, 1964, s/ED., ARIEL, P. 58.

RON SU PRIMER SATÉLITE (el Sputnik I) ASI COMO AL INICIARSE LA CELEBRACIÓN DEL AÑO GEOFÍSICO INTERNACIONAL, YA QUE EN ESE LAPSO SE LANZARON NUMEROSOS COHETES SONDA Y SATÉLITES, TODO LO CUAL NO FUE CONSIDERADO COMO VIOLATORIO DE LA SOBERANÍA NACIONAL DE NINGÚN ESTADO. CON BASE EN ELLO LA COMISIÓN ESPECIAL SOBRE LA EXPLORACIÓN Y UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS, CONCLUYÓ QUE EN PRINCIPIO EL ESPACIO ULTRATERRESTRE PODRÍA SER USADO Y EXPLORADO LIBREMENTE EN CONDICIONES DE IGUALDAD, DE CONFORMIDAD CON EL DERECHO INTERNACIONAL Y LOS ACUERDOS FUTUROS. (42)

HAROLDO VALLADAO NO ESTÁ DE ACUERDO CON LACHS Y SEARA RESPECTO DE LA CONSIDERACIÓN DE QUE EL ESPACIO NO ES UNA COSA SINO QUE PARA ÉSTE JURISTA EL ESPACIO ULTRATERRESTRE ES UNA "res communis universi" LO QUE EN SU CRITERIO SIGNIFICA QUE ES LIBRE E INAPROPIABLE Y EN ATENCIÓN A LO ESTABLECIDO EN EL DERECHO ROMANO, A DISPOSICIÓN DE TODA LA HUMANIDAD, PUES ES FACULTAD DE TODO HOMBRE SU UTILIZACIÓN PARA ATENDER A LAS NECESIDADES DE LA VIDA (43). ACLARA QUE EL PROBLEMA A RESOLVER NO ES EL DE LA APROPIACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE SINO LA PRETENDIDA EXCLUSIVIDAD DEL MISMO, LO QUE NO ES POSIBLE DEBIDO A QUE ESTE MEDIO ES UNA "cosa común".

EN RAZÓN DE QUE SE CONSIDERA COMO PATRIMONIO COMÚN DE LA HUMANIDAD AL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y A LOS CUER

42. ESTRADÉ R. S., OP. CIT., P. 59.

43. VALLADAO H., OP. CIT., P. 25.

POS CELESTES, DESDE 1958 SE HA PUGNADO PORQUE TAL MEDIO NO SE CONVIERTA EN UN CAMPO MILITAR PARA FORTALECER ASI, LA PAZ MUNDIAL; AL RESPECTO TENEMOS QUE EL 15 DE MARZO DE 1958 LA UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS, PRESENTÓ A LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS UNA SOLICITUD PARA QUE SE INCLUYERA EL TEMA TITULADO: "PROBLEMAS DEL USO DEL ESPACIO CÓSMICO PARA FINES MILITARES, ELIMINACIÓN DE LAS BASES MILITARES EXTRANJERAS SITUADAS EN EL TERRITORIO DE OTROS PAÍSES Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA EL ESTUDIO DEL ESPACIO CÓSMICO" EN EL 13º PERIODO DE SESIONES (documento A/3818 de 17 de marzo de 1958); EL OBJETIVO DE LA PROPUESTA SEGÚN EL MEMORANDUM EXPLICATIVO ERA MOTIVAR LA CELEBRACIÓN DE UN ACUERDO, PARA LO CUAL SE ELABORÓ UN PROYECTO QUE SE HIZO CONSTAR EN EL PROPIO DOCUMENTO, EN CUYO PUNTO 4 SE PROPONÍA LA CREACIÓN DE UN ÓRGANO DE LAS NACIONES UNIDAS ENCARGADO DE LA COLABORACIÓN INTERNACIONAL PARA ESTUDIAR EL ESPACIO CÓSMICO.

MESES DESPUÉS DE LA PROPUESTA SOVIÉTICA, TAMBIÉN LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA SOLICITARON LA INCLUSIÓN DE UN TEMA PARA EL MISMO PERIODO DE SESIONES, BAJO EL TÍTULO "PROGRAMA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN LAS CUESTIONES RELATIVAS AL ESPACIO ULTRATERRESTRE" (documento A/3902 de fecha 2 de septiembre de 1958); LA RAZÓN DE LA SOLICITUD NORTEAMERICANA CONSISTIÓ EN QUE CONSIDERARON QUE LO RELATIVO AL ESPACIO ULTRATERRESTRE "concierne a toda la humanidad" Y QUE LAS ACTIVIDADES EN EL MISMO, DEBEN LLEVARSE DE ACUERDO CON UNA ADECUADA "coordinación internacional" QUE LLEVARÍA A ENRIQUE--

CER NOTABLEMENTE LA VIDA HUMANA.

EL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y LOS CUERPOS CELESTES DEBEN SER CONSIDERADOS COMO PATRIMONIO COMÚN DE LA HUMANIDAD Y EN CONSECUENCIA NINGÚN ESTADO PUEDE PRETENDER EJERCER SOBRE LOS MISMOS, FUERZA EN CONTRA DE OTROS ESTADOS; ASIMISMO SE DEBE IMPEDIR EL ARMAMENTISMO DE TODO TIPO, PUES DE LO CONTRARIO EN POCO TIEMPO TENDRÍAMOS UN ESTACIONAMIENTO ESPACIAL DE ARMAS. DE NO EVITARSE LO ANTERIOR, SE LLEGARÍA AL EXTREMO DE QUE LOS ESTADOS CON MAYOR NÚMERO DE ARMAS EN ÓRBITA, INTENTARIAN OBTENER EXCLUSIVIDAD SOBRE ALGUNA O VARIAS ZONAS DEL ESPACIO O DE LOS CUERPOS CELESTES.

ESA IDEA HA PREOCUPADO A TODOS LOS ESTADOS, PRINCIPALMENTE A LOS DÉBILES; AL RESPECTO PODEMOS CITAR EL PROYECTO DE RESOLUCIÓN PRESENTADA EL 7 DE NOVIEMBRE DE 1958 POR LA U. R. S. S. A LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE "La prohibición del uso del espacio ultraterrestre para fines militares", CLASIFICADO CON EL NÚMERO A/C.1/L.219-(44); Y TAMBIÉN SE PUEDE MENCIONAR EL PROYECTO DE RESOLUCIÓN PARA ELABORAR UN ACUERDO ESPECÍFICO SOBRE LA DESMILITARIZACIÓN DEL ESPACIO, EL CUAL TAMBIÉN ES UNA PROPUESTA SOVIÉTICA LA CUAL CONSTA EN EL DOCUMENTO A/36/192.

44. DE TAL DOCUMENTO PRESENTÓ EL 18 DE NOVIEMBRE DE 1958, UNA AMPLIACIÓN Y REVISIÓN ESPECÍFICAMENTE SOBRE EL PUNTO 4 DEL DOCUMENTO INICIAL, PARA INCLUIR EL REGLAMENTO DE LA COMISIÓN PARA LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA EL ESTUDIO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE. DOCUMENTO A/C.1/L.219/REV. 1.

YA QUE LOS CUERPOS CELESTES Y EL ESPACIO ULTRA TERRESTRE NO PUEDEN SER OBJETO DE APROPIACIÓN, LO RELATIVO A ESTOS MEDIOS NATURALES DEBERÁ SER ESTUDIADO SIEMPRE EN BASE A LA CARTA DE LAS NACIONES UNIDAS Y EL DERECHO INTERNACIONAL, EN INTERÉS Y PROVECHO DEL GÉNERO HUMANO, EN CONDICIONES DE IGUALDAD.

EN 1959 EL COMITÉ ESPECIAL SOBRE LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS, EXPRESÓ QUE CON MOTIVO DEL AÑO GEOFÍSICO INTERNACIONAL, LOS COHETES-LANZADOS AL ESPACIO, HABÍAN CRUZADO EL CIELO DE MUCHOS PAÍSES SIN QUE EN NINGÚN CASO SE HUBIERAN HECHO RECLAMOS DE SOBERANÍA, POR LO QUE SE PODRÍA ESTABLECER EL PRINCIPIO DE QUE TODO EL MUNDO PUEDE DISPONER LIBREMENTE Y EN CONDICIONES DE IGUALDAD, DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE.

LUEGO DEL ALUNIZAJE DE UN VEHÍCULO SOVIÉTICO - NO TRIPULADO EN 1960, TANTO LA UNIÓN SOVIÉTICA COMO LOS ESTADOS UNIDOS, DECLARARON SU DESEO POR "desecher toda reivindicación de soberanía o reclamos de apropiación nacional"; - LO CUAL CRISTALIZÓ EN LA "DECLARACIÓN DE PRINCIPIOS JURÍDICOS EN QUE DEBEN BASARSE LOS ESTADOS EN LA EXPLORACIÓN Y UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE", ESTABLECIDA EN LA RESOLUCIÓN 1962 (XVIII); AUNQUE ES DE MENCIONARSE QUE LO RESPECTIVO TAMBIÉN SE HABÍA ESTABLECIDO SOMERAMENTE EN LA RESOLUCIÓN-1721 (XVI) "A".

MEDIANTE ESAS RESOLUCIONES SE HIZO UNA TOTAL -

EXCLUSIÓN DE LOS RECLAMOS DE SOBERANÍA NACIONAL O APROPIACIÓN PARTICULAR SOBRE EL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y LOS CUERPOS CELESTES. (45)

ACTUALMENTE LA ASAMBLEA GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS ASI COMO LA COMISIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN Y EXPLORACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS, SE ENCUENTRAN SUMAMENTE PREOCUPADAS POR EL PELIGRO INMINENTE DE QUE SE LLEGUE A DESARROLLAR UNA CARRERA ARMAMENTISTA EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y LOS CUERPOS CELESTES, YA QUE SU EXPLORACIÓN Y UTILIZACIÓN SÓLO DEBEN REALIZARSE EN BENEFICIO DE LA HUMANIDAD.

EN LOS DOCUMENTOS A/C.1/43/L.12 Y REV.1, A/C.1/43/L.27, A/C.1/43/L.30 Y A/C.1/43/L.36, ASI COMO EN LAS RESOLUCIONES A/RES/41/53 Y A/RES/42/33, SE LLEGÓ A LA CONCLUSIÓN DE QUE LA CONFERENCIA DE DESARME DEBÍA MANTENER ACTIVO UN COMITÉ AD HOC QUE SE ENCARGUE DE ESTUDIAR LA CUESTIÓN DE EVITAR UNA CARRERA DE ARMAS EN EL ESPACIO.

SEGÚN REDZINHALD DEKANÓSOV, EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE ESTÁ DETERMINADO POR LO DISPUESTO EN LA RESOLUCIÓN 1721 (XVI), EN LA DECLARACIÓN DE PRINCI-

45. EN EL PUNTO 1 INCISO "B" DEL APARTADO "A" DE LA RESOLUCIÓN 1721(XVI) SE DETERMINA QUE: "EL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y LOS CUERPOS CELESTES... NO PODRÁN SER OBJETO DE APROPIACIÓN NACIONAL..."; POR OTRA PARTE EN EL TERCER PRINCIPIO DE LA DECLARACIÓN DE PRINCIPIOS JURÍDICOS QUE CONSTA EN LA RESOLUCIÓN 1962 (XVIII) SE ESTABLECE QUE: "...NO PODRÁN SER OBJETO DE APROPIACIÓN NACIONAL MEDIANTE REIVINDICACIÓN DE SOBERANÍA, USO U OCUPACIÓN, ..."; AL RESPECTO SE PUEDEN CONSULTAR LOS ARTÍCULOS I AL V DEL ANEXO A LA RESOLUCIÓN 2222 (XXI) Y LOS RELATIVOS 2, 4 Y 5 DEL ANEXO A LA RESOLUCIÓN A/RES/34/68.

PIOS JURÍDICOS Y EN EL TRATADO DE 1967; EXPLICA QUE LAS ANTERIORES DISPOSICIONES HAN ESTABLECIDO BÁSICA Y CATEGÓRICAMENTE DOS PRINCIPIOS: "el de la utilización común y el de la no -- apropiación"; SIN EMBARGO ACLARA QUE EL ESPACIO ULTRATERRESTRE NO ES UNA RES COMMUNIS OMNIA YA QUE DE SER ASÍ LA SOBERANÍA ESTATAL SE EXTENDERÍA SOBRE TALES MEDIOS, LO CUAL ES INDEBIDO.

AGREGA ESTE TEÓRICO QUE NO HAY AÚN UN CONCEPTO CLARO PARA IDENTIFICAR LO QUE ES EL PATRIMONIO COMÚN DE LA HUMANIDAD POR LO QUE PARA ÉL, SE TRATA DE UN TERRITORIO INTERNACIONAL PORQUE ESTÁ ABIERTO AL USO DE TODOS LOS ESTADOS SIN QUE ALGUNO PUEDA PROCLAMAR SOBERANÍA SOBRE EL MISMO. CONTI-- NÚA DICIENDO QUE EL USO COMÚN DE LOS RECURSOS NATURALES DE -- LOS CUERPOS CELESTES SIGNIFICA QUE NO HAY DISCRIMINACIÓN SINO PLENA IGUALDAD, ADEMÁS DE LA PROHIBICIÓN DE LAS PRETENSIONES DE EXCLUSIVIDAD. (46)

NO OBSTANTE, PARECE QUE ESTE ESCRITOR SE CONTRADICE AL DETERMINAR QUE EL USO COMÚN PROVOCA QUE EL DERECHO DE PROPIEDAD SE EXTIENDA SOBRE LOS CUERPOS CELESTES Y SUS RECURSOS, CITA AL RESPECTO EL CRITERIO DE SU COMPATRIOTA ERA-VASILÉVSKAIA QUIEN EXPRESA: "...todos los Estados sin excepción tienen derecho a utilizarlos en igual medida y sin ninguna discriminación. Sin embargo ningún Estado debe preten-

der obtener derechos exclusivos y privilegios, en detrimento de los intereses de los otros Estados". (47)

EL CONCEPTO DE PATRIMONIO COMUN DE LA HUMANIDAD FRENA AL MOMENTO DE SU APLICACIÓN LAS INTENCIONES EXCLUSIVAS DE LOS ESTADOS PODEROSOS PORQUE IMPIDE LA EXISTENCIA DE DERECHOS DE PROPIEDAD Y EXCLUSIVIDAD, PUESTO QUE EL USO Y LA EXPLORACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y DE LOS CUERPOS CELESTES PARA BENEFICIO PARTICULAR ES DESDE LUEGO, ILÍCITO.

ASIMISMO EL CONCEPTO ANTERIOR, EXCLUYE TODA -- DISCRIMINACIÓN ENTRE LOS PUEBLOS Y POSTULA EN TODO MOMENTO EL BENEFICIO UNIVERSAL EN EL ÁMBITO ESPACIAL O GEOGRÁFICO ASI COMO EN EL TEMPORAL.

C A P I T U L O I I I .

' L O S F A C T O R E S G E O F I S I C O S ' .

A) PORQUE ESTABLECER FRONTERAS
ENTRE EL ESPACIO AEREO Y EL
ESPACIO ULTRATERRESTRE.

PARA DESARROLLAR ESTE PUNTO, PRIMERAMENTE DARÉ UNA SOMERA VISIÓN SOBRE EL CONCEPTO Y LA FUNCIÓN DE UNA FRONTERA Y LUEGO PASARÉ AL ESCLARECIMIENTO DE LA NECESIDAD DE ESTABLECER UN LÍMITE ENTRE EL ESPACIO AÉREO Y EL ULTRATERRESTRE.

UNA FRONTERA ES EL PERÍMETRO DENTRO DEL CUAL SE ENCIERRA EL ESPACIO TERRITORIAL PERTENECIENTE A UN PARTICULAR O AL ESTADO, QUE SIN EMBARGO, NO ESCAPA A CAMBIOS MOTIVADOS POR EL MOVIMIENTO NATURAL Y CONSTANTE DE LA TIERRA; DEBIDO A ESE CAMBIO NATURAL ES MÁS CORRECTO HABLAR DE UNA ZONA FRONTERIZA QUE DE UNA LÍNEA DE FRONTERA ENTRE LOS DIFERENTES PAÍSES DEL MUNDO, YA QUE LA MISMA QUEDA EN UN MOMENTO DADO, EN UN PLANO DE ABSTRACCIÓN EN TANTO QUE LA OTRA, POR SU EXTENSIÓN SE PUEDE PALPAR.

AL RESPECTO ALDO ARMANDO COCCA PIENSA QUE EL -

CONCEPTO DE UNA FRONTERA "HA DE SER FIJO E INMUTABLE" YA QUE DETERMINA EL ÁMBITO DE LAS COMPETENCIAS ESTATALES. (1)

LA FRONTERA ES UNA LÍNEA QUE DETERMINA LOS RESPECTIVOS LÍMITES TERRITORIALES DE DOS O MÁS PAÍSES, DENTRO - DE LOS QUE LOS ESTADOS PUEDEN EJERCER SU PODER SOBERANO, PERO FUERA DE LOS CUALES NO PUEDEN EXTENDER SU SOBERANÍA. (2)

ESTA LÍNEA COINCIDE EN OCASIONES CON LÍNEAS NATURALES COMO CORDILLERAS, RÍOS, Y LAGOS. EN EL CASO DE LOS LÍMITES FRONTERIZOS EN EL ESPACIO, NO EXISTEN ELEMENTOS DE TAL ESPECIE Y NO ES SIQUIERA POSIBLE TRAZARLOS DE MODO ARTIFICIAL, POR LO QUE SÓLO SE LES ESTABLECE COMO UNA SUCESIÓN VERTICAL DE LOS PUNTOS FRONTERIZOS TERRESTRES HACIA LA ATMÓSFERA PERO POR NATURALEZA SON IMPALPABLES E INDETERMINADOS EN CUANTO A SU ALTURA.

ES POSIBLE QUE LOS GEÓGRAFOS CONSIDEREN QUE -- UNA FRONTERA NO ES MÁS QUE LA LÍNEA QUE SEPARA DOS ZONAS (3) PERO POLÍTICAMENTE UNA FRONTERA MARCA LA CIRCUNSCRIPCIÓN ESPACIAL DEL EJERCICIO DE LOS DERECHOS Y FINES POLÍTICOS DE UN ESTADO EN EL DOMINIO PRIVADO DEL MISMO (4). INTERNACIONALMENTE UNA FRONTERA ES EL LÍMITE DE EXTENSIÓN DEL PODER SOBERANO

1. COLLONELLO VITTORIO ADAMI, NATURAL FRONTIERS IN RELATION TO INTERNATIONAL LAW, LONDRES, 1927, OXFORD UNIVERSITY PRESS, S/ED., P. 2; Y - VIDELA E. F., OP. CIT., P. 20.

2. COLLONELLO V. A., OP. CIT., P. 4: EXPLICA QUE EN EL "DIZZIONARIO - DELLA ECONOMIA E DEL COMMERCIO" DE ITALIA, SE DEFINE A LA FRONTERA COMO: "LA LÍNEA EN QUE LOS LÍMITES DE UN ESTADO TOCAN LOS DE OTRO".

3. LAPRADELLE PAUL DE, LA FRONTIÈRE, ÉTUDE DE DROIT INTERNATIONAL, PARÍS, 1929, EDITIONS INTERNATIONAUX, S/ED., P. 10.

4. COLLONELLO V. A., OP. CIT., P. 11.

DE UN ESTADO.

A UNA FRONTERA SE LE PUEDE CONSIDERAR EN UN DOBLE ASPECTO SEGÚN LA TEORÍA, UNO ES SIMBÓLICO Y EL OTRO FORMAL; EN EL ASPECTO SIMBÓLICO REPRESENTA EL ESPACIO TERRITORIALMENTE DELIMITADO DE UN ESTADO; EN EL FORMAL DENOTA EL ÁMBITO EN EL QUE SE EXTIENDE EL PODER SOBERANO DEL ESTADO O SEA LA SEPARACIÓN DE DOS COMPETENCIAS Y EL NACIMIENTO DE LAS RELACIONES POLÍTICAS ENTRE LOS ESTADOS. EN AMBOS SENTIDOS, LA FRONTERA ESTÁ REGULADA TANTO NACIONAL COMO INTERNACIONALMENTE Y PUEDE SER TERRESTRE, MARINA O AÉREA.

HAY DOS FUENTES QUE DAN ORIGEN AL ESTABLECIMIENTO DE FRONTERAS ENTRE LOS ESTADOS: UNA NACIONAL Y OTRA INTERNACIONAL; EN EL PRIMERO, SE PUEDE DECIR QUE LA PROGRESIVA EXPANSIÓN DE LA SOCIEDAD, LA NECESARIA ESTABILIZACIÓN DEL ORDEN POLÍTICO Y ADMINISTRATIVO, LA DIVERSIFICACIÓN DE LOS CENTROS HABITACIONALES, LA CONSECUENTE AMPLIACIÓN DE LA RED DE CAMINOS Y DE LAS COMUNICACIONES, ASI COMO FACTORES MILITARES Y ECONÓMICOS, PROVOCAN QUE SE DELIMITEN EN EL INTERIOR DE UN PAÍS, ZONAS DIFERENTES ENTRE SÍ, DEFINIDAS POR UN BORDE FRONTERIZO.

EN EL PLANO INTERNACIONAL, SE ESTABLECEN CO-LINDANCIAS QUE DAN ORIGEN A ENTIDADES DIFERENTES QUE COEXISTEN COMO UNIDADES INDIVIDUALES EN LA COMUNIDAD INTERNACIONAL. (5)

EN EL ÁMBITO INTERNO EL ESTABLECIMIENTO DE LA FRONTERA CORRESPONDE A LA NECESIDAD DE SATISFACER LOS PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DE LEGALIDAD E IGUALDAD INTERNAS, ASI COMO LA COMPETENCIA PARA REGULAR Y REPRIMIR LAS ACTITUDES LESIVAS AL GRUPO SOCIAL.

EN EL ORDEN INTERNACIONAL EL ESTABLECIMIENTO DE FRONTERAS SE VE MOTIVADO POR CUESTIONES POLÍTICAS, LAS RELACIONES INTERNACIONALES Y LA DETERMINACIÓN DEL PODER SOBERANO DE LOS ESTADOS; ASI COMO LA RESPONSABILIDAD ESTATAL. DE LA FALTA DE UNA FRONTERA INTERNACIONAL O DE SU INEXACTO ESTABLECIMIENTO, SE PUEDEN DESPRENDER DISPUTAS DE GRAN MAGNITUD Y DE GRAVES CONSECUENCIAS, PUES EL TERRITORIO DE UN ESTADO ES COMPONENTE ESENCIAL DE SU PATRIMONIO; POR EL CONTRARIO, DEL CORRECTO ESTABLECIMIENTO DE LAS RESPECTIVAS DIVISIONES Y DE SU DEMARCACIÓN MATERIAL, SE ORIGINAN SÓLO BUENAS RELACIONES PUES SE DA LUGAR A LA INDIVIDUALIDAD TERRITORIAL Y A LA INDEPENDENCIA DE LOS ESTADOS; ASÍ ES COMO SURGE LA SEGURIDAD NACIONAL COMO UNA CONSECUENCIA POLÍTICA.

COMO SE INDICÓ ANTES, LAS FRONTERAS PUEDEN SER NATURALES O BIEN ARTIFICIALES; SE DIJO TAMBIÉN QUE LAS PRIMERAS SE FORMAN POR RÍOS, LAGOS O CORDILLERAS, LAS OTRAS SE MATERIALIZAN MEDIANTE ALGUNA BARRERA MANUFACTURADA POR EL HOMBRE Y PUEDEN SER CERCAS, MURALLAS O MUROS.

PARA SITUARNOS EN NUESTRA MATERIA, LUEGO DE LA ANTERIOR INTRODUCCIÓN, TENEMOS QUE EN EL ESPACIO AÉREO LAS FRONTERAS VERTICALES SÓLO QUEDAN MARCADAS POR LA SUCESIÓN VER-

TICAL TAMBIÉN: DE LAS LÍNEAS FRONTERIZAS TERRESTRES A LO LARGO DEL PROPIO ESPACIO EN LA ATMÓSFERA; ESOS LÍMITES SON EXTREMADAMENTE ABSTRACTOS Y MÓVILES, DEBIDO A LA ACTIVIDAD DE NUESTRO PLANETA.

LA EXPLORACIÓN ESPACIAL OFRECE GRANDES PROVECHOS PERO ES NECESARIO PRIMERO DELIMITAR AL ESPACIO AÉREO Y AL ULTRATERRESTRE, YA QUE EN AMBOS RIGEN SISTEMAS JURÍDICOS DIFERENTES; LA FRONTERA EN ESTA PARTE DEL TERRITORIO ESTATAL (el espacio aéreo) ESTÁ REGULADA POR EL DERECHO INTERNACIONAL Y TIENE GRAN IMPORTANCIA POR SER EL MARCO QUE RESTRINGE LA SOBERANÍA NACIONAL. POR AMBAS CAUSAS SE HA DICHO EN VARIAS OCASIONES QUE LA ALTITUD A LA QUE DEBE LLEGAR EL ESPACIO COMO PARTE DEL TERRITORIO NACIONAL, ES DECIR LOS LÍMITES HORIZONTALES ENTRE EL ESPACIO AÉREO Y EL ULTRATERRESTRE, DEBEN FIJARSE EN EL PUNTO AL QUE LLEGAN LOS INTERESES DE LOS ESTADOS, LO CUAL ES MUY RELATIVO YA QUE ÉSTOS TIENEN DIVERSOS INTERESES Y SUS CAPACIDADES PARA ATENDERLOS TAMBIÉN SON EN EXTREMO VARIADAS Y ADEMÁS IMPREDECIBLES. (6)

QUIZÁS SE BASAN EN CONSIDERACIONES MILITARES PARA EXTENDER SU ESPACIO AÉREO TERRITORIAL HASTA LA ALTURA EN LA QUE YA NO HAY "nada que temer" DE LOS OTROS ESTADOS; LAS PRETENSIONES DE PROTEGER INTERESES NACIONALES PODRÍAN EXTEN-

6. COLLONELLO V. A., OP. CIT., P. 69. ESTE TRATADISTA EXPRESA QUE: "...THAT SOVEREIGN STATES EXERCISE SOVEREIGNTY WITHIN THE SPACE SITUATED ABOVE THEIR OWN TERRITORY ONLY AS FOR AS THE LIMITS OF THEIR INTERESTS EXTEND AND BEYOND THESE LIMITS SPACE BELONGS TO ALL".

DERSE ILIMITADAMENTE, POR LO QUE ES NECESARIA UNA DETERMINACIÓN ESPECÍFICA PUES NO ES POSIBLE UNA CONSTANTE Y EFECTIVA SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA DEL USO DEL ESPACIO.

LA LIMITACIÓN QUE SE COMENTA OBEDECE TAMBIÉN A LA INTENCIÓN DE MANTENER LAS BUENAS RELACIONES POLÍTICAS ENTRE LOS ESTADOS ASI COMO A LA DETERMINACIÓN DE LA JURISDICCIÓN NACIONAL. EN EL ESPACIO ES OBVIA LA IMPOSIBILIDAD DE FIJAR FRONTERAS ARTIFICIALES POR LO QUE SÓLO PUEDE HACERSE MEDIANTE LA CONSIDERACIÓN DE FACTORES FÍSICOS DE LA ATMÓSFERA TERRESTRE O CON LA TAJANTE Y ARBITRARIA DEFINICIÓN DE UN ACUERDO.

DELIMITAR O DEFINIR EL ESPACIO PARA DISTINGUIR ENTRE AÉREO Y ULTRATERRESTRE, ES NECESARIO A FIN DE DETERMINAR EL RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE EN CADA PARTE DEL ESPACIO, PUESTO QUE EXISTEN A LA FECHA VARIOS ACUERDOS INTERNACIONALES EN RELACIÓN CON EL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y AÚN NO SE SABE A CIENCIA CIERTA SU ÁMBITO DE APLICACIÓN Y VALIDEZ (7). POR OTRA PARTE SE DICE QUE LA SOBERANÍA NO SE EXTIENDE AL ESPACIO ULTRATERRESTRE NI A LOS CUERPOS CELESTES PERO EN TANTO NO SE DEFINA AL PRIMERO, NO SE SABRÁ HASTA DONDE ES QUE PUEDE LLEGAR TAL POTESTAD ESTATAL.

ESTABLECER EL LÍMITE ES NECESARIO PARA DETERMINAR SI UN ACTO DE RELEVANCIA LEGAL EN RELACIÓN CON EL ESPACIO

7. LO RELATIVO SE PUEDE CONSULTAR EN EL APARTADO A) DEL CAPÍTULO II DE ESTE TRABAJO, PP. 59 A 67.

ESTÁ SUJETO AL DERECHO AERONÁUTICO O BIEN AL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE.

SOLUCIONAR EL PROBLEMA SIGNIFICA APORTAR UN ELEMENTO MÁS PARA LA EXISTENCIA Y PERMANENCIA DE LAS BUENAS RELACIONES ENTRE LOS ESTADOS DE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL YA QUE COMO SE SEÑALÓ ANTES, LA FALTA DE FRONTERAS O SU INEXACTA DETERMINACIÓN PUEDE DAR LUGAR A DISPUTAS INTERNACIONALES.

POR LO TANTO EL LÍMITE ALUDIDO ENTRE EL ESPACIO AÉREO Y EL ULTRATERRESTRE REQUIERE SER FIJADO Y EN CONSECUENCIA NOS DARÁ LA DEFINICIÓN DE LO QUE HA DE ENTENDERSE COMO ACTIVIDAD AERONÁUTICA O ASTRONÁUTICA.

EL ESTABLECIMIENTO DE LOS LÍMITES MULTI ALUDIDOS DEBERÁN FIJARSE MEDIANTE UN ACUERDO INTERNACIONAL, CON EL FIN DE QUE SEA ACEPTADO POR TODOS LOS PAÍSES Y ELLO PUEDA LLEVAR A QUE LO RESPETEN.

**B) CONSIDERACIONES GEOFISICAS
DEL ESPACIO AEREO Y DEL
ESPACIO ULTRATERRESTRE.**

LA SUPERFICIE TERRESTRE SOBRE LA QUE CAMINAMOS ESTÁ RODEADA POR UNA GRAN CAPA DE GASES, QUE EN SU CONJUNTO CONOCEMOS COMO "ATMOSFERA": SE TRATA DEL ESPACIO AÉREO Y -- DEL ULTRATERRESTRE, SEGÚN LA ALTURA DE QUE SE HABLE.

ESA MASA DE AIRE ESTÁ COMPUESTA POR VARIOS ELEMENTOS QUÍMICOS CUYO NÚMERO Y VOLUMEN VARIAN DE ACUERDO CON LA ALTURA; EN LA PARTE DE LA ATMÓSFERA A LA QUE LLAMAMOS ESPACIO AÉREO LA COMPOSICIÓN ES LA SIGUIENTE:

NITRÓGENO	(N ₂)	-	78.08%
OxÍGENO	(O ₂)	-	20.95%
ARGÓN	(Ar)	-	0.93%
GASES RAROS		-	0.036%

EN LA ATMÓSFERA HAY VARIOS FACTORES FÍSICOS COMO LA PRESIÓN, LA DENSIDAD Y LA TEMPERATURA; ESTOS VARIAN EN RELACIÓN CON LA ALTURA, LA CUAL DETERMINA TAMBIÉN EL CAMBIO DE SUS COMPONENTES QUÍMICOS E INCLUSIVE EL DESVANECIMIENTO DEL AIRE COMO LO REQUERIMOS PARA ABASTECER NUESTROS PULMONES.

LA PRESIÓN DISMINUYE CON LA ALTURA: AL NIVEL-

DEL MAR ES DE 760 MM. (milímetros de mercurio), A 20 KILÓMETROS DE ALTURA ES DE 25 MM., A 40 KMS. ES DE SÓLO 2 MM., A 60 KMS. ES DE 0.2 MM., A 80 KMS. ES DE 0.01 MM., Y A 400 KMS. ES DE 0. 000 000 01 MM.

EL AIRE SE ENRARECE EN UN FACTOR DE 10% POR CADA 10 MILLAS DE ALTURA (8); POR LO QUE A UNA ALTURA DE -- 200 KILÓMETROS ES COMPARABLE AL VACÍO TOTAL.(9)

LA TEMPERATURA DECRECE 6.5° CENTÍGRADOS POR KILÓMETRO DE ALTURA, EN CIERTAS CAPAS Y EN OTRAS SE ELEVA. (10)

EL AIRE SE COMPONE DE GASES QUE HAY EN LA ATMÓSFERA, ES UN COMPUESTO COMPRESIBLE LO CUAL SIGNIFICA QUE - LAS CAPAS INFERIORES SON MÁS DENSAS QUE LAS SUPERIORES, POR - LO CUAL A NIVEL DEL MAR LA DENSIDAD ES DE SÓLO 1.2 KILOGRAMOS POR METRO CÚBICO Y A 5 KMS. ES DE 0.7 KGS/M³.

LA ATMÓSFERA SE DIVIDE EN CAPAS, ÉSTAS SON: LA TROPOSFERA QUE VA DE LOS 0 A LOS 16 KMS. DE ALTURA; LA ESTRATOSFERA DE 20 A 60 KMS.; LA MESOSFERA DE 60 A 85 Y ENTRE 85 Y 100 KMS. DE ALTURA EXISTE LA TERMOsfERA; A PARTIR DE ÉSTE ÚLTIMO PUNTO Y HASTA 750 KMS. DE ALTURA, SE ENCUENTRA LA MAGNETOSFERA. (11)

8. BOYD R. L. F., LA INVESTIGACIÓN DEL ESPACIO, MÉXICO, 1962, F.C.E., 1ª ED. EN ESPAÑOL, P. 8.
9. RUDAUX LUCIEN, ET. AL., ASTRONOMÍA, ESPAÑA, 1962, LABOR, S/ED., P.109.
10. DINSMORE JOHN A., ET. AL., ASTRONOMY, NUEVA YORK, 1956, CROMWELL COMPANY, 2ª ED., P. 172. ESTE AUTOR DICE QUE LA TEMPERATURA DECRECE UN GRADO FARENHEIT POR CADA 300 PIES DE ALTURA.
11. MILLER ALBERT, ET. AL., ELEMENTS OF METEOROLOGY, COLUMBUS OHIO, 1970, PUBLISHING COMPANY, S/ED., PP. 18 A 20.

LA TROPOSFERA ES LA CAPA INFERIOR DE LA ATMÓSFERA; CONTIENE EL 75% DE LA MASA MOLECULAR O GASEOSA DE LA MISMA, ADEMÁS DE QUE AHÍ SE CONCENTRA CASI TODO EL VAPOR DE AGUA Y LOS AEROSOL (partículas de humo, polvo y sal marina) SU TEMPERATURA ES DESCENDENTE A RAZÓN DE 6.5° CENTÍGRADOS POR KILÓMETRO. EN SU PARTE SUPERIOR HAY UNA CAPA DE AIRE FRÍO SOBRE OTRA DE AIRE CALIENTE, AMBAS INTERACTÚAN ENTRE SÍ FORMANDO UN ESTRATO ISOTÉRMICO AL CUAL SE LE LLAMA TROPOPAUSA Y SE ENCUENTRA A UNA ALTURA DE APROXIMADAMENTE 8 KILÓMETROS EN EL ECUADOR Y 16 EN LOS POLOS.

LA SEGUNDA CAPA DE LA ATMÓSFERA SE LLAMA ESTRATOSFERA Y SE ENCUENTRA A PARTIR DE LA TROPOPAUSA, LLEGANDO A UNOS 50 KILÓMETROS; CONTIENE LA MAYOR PARTE DEL OZONO (gas provocado por la ionización del oxígeno y que nos protege de la influencia de los rayos infrarrojos del Sol); SU TEMPERATURA ES DE CERO GRADOS CENTÍGRADOS A NIVEL DE LA TROPOPAUSA Y DESCENDE CON LA ALTURA.

LA MESOSFERA ES LA TERCERA CAPA; SE CONSIDERA COMO PARTE DE LA ATMÓSFERA SUPERIOR DE LA TIERRA; AL IGUAL QUE LA TERMOESFERA, LA EXOSFERA Y LA MAGNETOSFERA; SU TEMPERATURA A NIVEL DE LA ESTRATOPAUSEA (estrato isotérmico de la estratosfera) ES DE -90° CENTÍGRADOS A UNA ALTURA DE 80 KILÓMETROS, PERO AUMENTA CON LA ALTURA Y TIENE SU ESTRATO ISOTÉRMICO LLAMADO MESOPAUSEA; A PARTIR DEL CUAL SE INICIA LA TERMOESFERA.

LA TERMOESFERA SE EXTIENDE POR ARRIBA DE LOS --

100 KILÓMETROS DE ALTURA, EN ÉSTA EXISTE UNA TENUE ATMÓSFERA QUE PRESENTA UNA DÉBIL RESISTENCIA A LOS VEHÍCULOS ESPACIALES Y LA DENSIDAD ES MUY PEQUEÑA. LA ABSORCIÓN DE LA RADIACIÓN ULTRAVIOLETA DEL OXÍGENO ATÓMICO, ES MAYOR A UNOS 350 KILÓMETROS Y LA TEMPERATURA ES DE APROXIMADAMENTE 1200° KELVIN.

SOBRE LOS 100 KILÓMETROS, LOS RAYOS "X" Y ULTRAVIOLETA CAUSAN LA IONIZACIÓN DE LAS MOLÉCULAS, POR LO QUE A ESTA CAPA TAMBIÉN SE LE DENOMINA: IONOSFERA.

LA EXOSFERA Y LA MAGNETOSFERA SE EXTIENDEN A MÁS DE 500 Y 750 KILÓMETROS DE ALTURA RESPECTIVAMENTE, SUS COMPONENTES SON OXÍGENO, NITRÓGENO Y HELIO IONIZADOS EN UN 1%; LOS DOS ÚLTIMOS COMPONENTES ESCAPAN HACÍA ARRIBA DEBIDO A SU PESO MOLECULAR Y A LA FALTA DE CHOQUES ENTRE SUS MOLÉCULAS.

A UNA DISTANCIA DE 2000 KILÓMETROS, SÓLO ES POSIBLE ENCONTRAR ELECTRONES Y PROTONES LIBRES, LO CUAL CONSTITUYE LA COMPOSICIÓN DE LA MAGNETOSFERA EN DONDE SE ENCUENTRAN LOS CINTURONES DE VAN ALLEN (cinturones de radiación -- que circundan la Tierra) MISMOS QUE SE FORMAN POR LA CAPTACIÓN DE PARTÍCULAS IONIZADAS POR EL SOL Y QUE SE EXTIENDEN A UNOS 3200 KILÓMETROS DE DISTANCIA.

CON LA ALTURA LAS MOLÉCULAS NO DIFUNDEN LA LUZ NI EL SONIDO, POR LO QUE SE DA LUGAR AL VACÍO Y A LA PLENA OSCURIDAD. LA EXTENSIÓN DE LA ATMÓSFERA TERRESTRE NO SE PUEDE PRECISAR EN CUANTO A SU ALTURA, LIMITÁNDOLA A CIERTO NIVEL COMO SU FIN, DEBIDO A QUE A CIERTA DISTANCIA SE MEZCLA -

CON LAS ATMÓSFERAS DEL SOL Y DE LA LUNA; AUNQUE CADA VEZ SE VUELVE MÁS TENUE, NO SE HA FIJADO UN LÍMITE CIERTO DE LA ATMÓSFERA.

LA DISTANCIA QUE EXISTE ENTRE LA TIERRA Y LA LUNA ES DE 348,000 KILÓMETROS Y SUS CAMPOS GRAVITATORIOS SE TOCAN A UNOS 40,000 ; EN TANTO QUE LA DISTANCIA MEDIA ENTRE EL SOL Y LA TIERRA ES DE 149'501,000 KILÓMETROS Y SUS RESPECTIVAS ATMÓSFERAS SE CONFUNDEN A 180,000 KMS. DE ALTURA.

NO OBSTANTE TODO LO ANTERIOR ALGUNOS FÍSICOS CONSIDERAN QUE LA ATMÓSFERA TERRESTRE LLEGA SÓLO A 1000 KMS. CON UNA FORMACIÓN FÍSICA QUE AÚN PUEDE INFLUIR EN LA TIERRA, YA QUE SE CALCULA QUE TAL DISTANCIA ES EL LÍMITE AL QUE LLEGAN LAS MOLÉCULAS DE AIRE LANZADAS AL ESPACIO POR LA ACCIÓN CENTRÍFUGA DE NUESTRO PLANETA; ASIMISMO LA FUERZA DE GRAVEDAD NO TIENE TEORICAMENTE UN LÍMITE DETERMINADO PERO SE ANULA CON LOS CAMPOS GRAVITATORIOS DEL SOL, LA LUNA Y LOS OTROS PLANETAS. (12)

LA CARGA ELÉCTRICA DE LA TIERRA Y SU FUERZA MAGNÉTICA, DESCIENDEN SU INTENSIDAD CON LA ALTURA DE LA ATMÓSFERA; LA PRIMERA DE ÉSTAS ES DE SÓLO 100 VOLTS POR METRO Y A UNOS 8 KILÓMETROS ES MUY BAJA. PARA QUE UN CUERPO SE LIBERE DE LA ATRACCIÓN DE LA FUERZA DE GRAVEDAD DE LA TIERRA, ES NECESARIO QUE DESARROLLE UNA VELOCIDAD DE ESCAPE DE APROXIMADAMENTE 11.18 KMS/SEG; CON UNA FUERZA SIMILAR INICIAN SU VUE

LO LOS VEHÍCULOS ESPACIALES Y SÓLO EN AQUÉLLA PARTE DE LA ATMÓSFERA EN QUE LA GRAVEDAD ES DÉBIL Y NO PRESENTA RESISTENCIA O LA QUE PRESENTA ES MÍNIMA, ESOS VEHÍCULOS YA NO ENCUENTRAN NADA QUE AMINORE SU DESPLAZAMIENTO Y PUEDEN ALCANZAR SU VELOCIDAD MÁXIMA DE AVANCE.

LA CABINA DE UN VEHÍCULO ESPACIAL DEBE MANTENER EN SU INTERIOR CONDICIONES IGUALES A LAS QUE EXISTEN EN LA TIERRA Y PARA ELLO LA NAVE REQUIERE DE UN EFICIENTE SISTEMA DE ABASTO DE OXÍGENO ASI COMO UNA CONSTANTE EXPULSIÓN DE BIÓXIDO DE CARBONO (CO_2) Y VAPOR DE AGUA; PERO EL OXÍGENO DE LA CABINA DEBE MANTENER LA PRESIÓN ADECUADA (3.1 libras por pulgada cuadrada) YA QUE LO CONTRARIO PUEDE PROVOCAR EXCESO DE OXÍGENO EN LA SANGRE, QUE DA LUGAR A UNA ENFERMEDAD LLAMADA PEROXIA.

EN EL ESPACIO EL HOMBRE DEBE ESTAR PROTEGIDO DE LA RADIACIÓN ULTRAVIOLETA Y SUS EFECTOS, YA QUE ÉSTA ES MUY INTENSA; ASIMISMO SE LE DEBE RESGUARDAR DEL VACÍO Y DE LOS GRANDES CAMBIOS DE TEMPERATURA QUE HAY EN LAS DIFERENTES CAPAS ATMOSFÉRICAS. TAMBIÉN PUEDEN AFECTAR AL HOMBRE, LA MICROGRAVIDEZ, LA INGRAVIDEZ Y LA DESCOMPRESIÓN, POR LO QUE PARA CONTRARRESTAR TODOS LOS RIESGOS DEL VIAJE ESPACIAL SE CONSTRUYEN NAVES Y SE DISEÑAN TRAJES ADECUADOS, OBJETIVO AL QUE AYUDAN LOS ADELANTOS DE LA MEDICINA Y BIOLOGÍA ESPACIAL.

LA INGRAVIDEZ PROVOCA IRREGULARIDADES EN LOS SISTEMAS CARDIOVASCULAR, VESTIBULAR Y DE LOCOMOCIÓN DEL HOMBRE; EL FUNCIONAMIENTO DEL CORAZÓN NO ES NORMAL EN CONDICIO-

NES DE INGRAVIDEZ Y POR ELLO LA SANGRE PROVENIENTE DE LOS PIES SE AGOLPA EN EL CEREBRO, EL CUELLO Y EL TORAX (1 a 2 litros) ESTO CAUSA QUE LA CARA SE HINCHE Y QUE SE ENCOJAN LAS PIERNAS, LO CUAL SE DEBE A LA POSICIÓN HORIZONTAL QUE GUARDA EL CUERPO DURANTE EL VUELO ESPACIAL. EL SISTEMA VESTIBULAR QUE ES EL QUE REGULA EL SENTIDO DEL EQUILIBRIO, DEL CUAL DEPENDEN LA POSTURA Y LA PRECISIÓN EN LOS MOVIMIENTOS, TAMBIÉN SE AFECTA; ASIMISMO SE PRESENTAN FALLAS EN LOS REFLEJOS, LOS MÚSCULOS, LOS TENDONES, LAS ARTICULACIONES, LA PIEL, LOS OJOS Y LOS OÍDOS INTERNOS.

LA PARED DE LOS OÍDOS ESTÁ CUBIERTA POR UNA CAPA DE CÉLULAS LLAMADA EPITELIO, SOBRE LA CUAL SE ENCUENTRAN PEQUEÑOS CRISTALES RICOS EN CALCIO CONOCIDOS COMO OTOLITOS, MISMO QUE EJERCEN PRESIÓN EN LOS CILIOS O FILAMENTOS QUE CUBREN LAS CÉLULAS EPITELIALES Y DE ESE MODO SE REGULA EL EQUILIBRIO DEL CUERPO; CON LA INCLINACIÓN DE LA CABEZA SE MODIFICA LA POSICIÓN DE LOS CILIOS Y LA ORIENTACIÓN DEL CUERPO DEBIDO A QUE SE ESTIMULAN LAS CÉLULAS EPITELIALES Y LAS TERMINACIONES NERVIOSAS DEL CEREBRO, CON LO QUE SE ENVÍAN MENSAJES AL SISTEMA NERVIOSO CENTRAL Y EN PARTICULAR AL CEREBELO QUE AL ACTUAR SOBRE LOS MÚSCULOS, RESTABLECEN EL EQUILIBRIO DEL ORGANISMO. TODA ESTA FUNCIÓN SE ALTERA EN EL ESPACIO DADO QUE LOS OTOLITOS NO PRESIONAN ADECUADAMENTE AL EPITELIO.

LOS MÚSCULOS Y EL ESQUELETO SUFREN LOS EFECTOS DE LA INGRAVIDEZ QUE EXISTE EN EL ESPACIO; LA FALTA DE PESO PROVOCA EL RELAJAMIENTO DE LOS MÚSCULOS, LOS DISCOS INTERVER

VERTEBRALES SE ESTIRAN; LO QUE EXPLICA EL TEMPORAL AUMENTO DE ESTATURA DE LOS ASTRONAUTAS; LOS HUESOS SE DESMINERALIZAN SE ATROFIAN Y DISMINUYE SU VOLUMEN; A ELLO SE UNE LA PÉRDIDA DE CALCIO EN LA ORINA (0.5% del total del organismo). (13)

TODOS ESOS CAMBIOS A LOS QUE EL HOMBRE ESTÁ SUJETO EN EL ESPACIO, DETERMINAN EL USO DE LA TECNOLOGÍA PARA PRESERVARLO DE LOS MISMOS, INDICAN TAMBIÉN LA DIVERSA FORMA DE VIDA A QUE PUEDEN QUEDAR SUJETOS LOS ASTRONAUTAS TEMPORALMENTE EN EL CUMPLIMIENTO DE UNA MISIÓN; ES DECIR QUE LAS CONDICIONES A QUE SE SUJETAN SON DIFERENTES A LAS QUE EXISTEN EN OTRAS PARTES DE LA ATMÓSFERA Y DE LAS QUE PRIVAN EN LA SUPERFICIE DE NUESTRO PLANETA.

EL HOMBRE NECESITA DE LAS CONDICIONES DE QUE GOZA EN LA TIERRA, CUANDO ESTÁ EN VUELO, POR LO QUE SE INTENTA ENCONTRAR LA FORMA DE MANTENER EN LAS CABINAS DE LOS VEHÍCULOS LA PRESIÓN NECESARIA; IGUALMENTE SUCEDE CON LOS TRAJES ESPACIALES QUE DEBEN ESTAR NIVELADOS PARA QUE EN SU INTERIOR EXISTA LA PRESIÓN A LA QUE TRABAJA NORMALMENTE EL ORGANISMO, CON LO CUAL SE EVITA LA DESCOMPRESIÓN EN EL CASO DE QUE LA NAVE PIERDA PRESIÓN. LAS CONDICIONES DE ABASTO DE OXÍGENO VARIAN DE ACUERDO CON EL TIPO DE VEHÍCULO.

UN AVIÓN PRECISA DEL AIRE PARA DAR LUGAR A SU SUSTENTACIÓN, EN CAMBIO LOS COHETES LO REQUIEREN ÚNICAMENTE-

13. Cfr. DOCUMENTO A/CONF.101/BO/1, DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS.

EN SU INTERIOR, PUES PARA LA PROPULSIÓN USAN TURBORREACTORES QUE SE ALIMENTAN DE GAS (para lo que se valen del principio de la Tercera Ley de Newton: "acción - reacción").

EN LA CONSTRUCCIÓN DE UN VEHÍCULO ESPACIAL SE DEBE TOMAR EN CUENTA LA VELOCIDAD QUE DESARROLLARÁ, ASI COMO LA FUERZA DE LAS ONDAS DE CHOQUE DEL AIRE, LAS CUALES OBSTACULIZAN EL DESPLAZAMIENTO DE LOS MISMOS Y PROVOCAN EL CALENTAMIENTO DE LA SUPERFICIE EXTERIOR SEGÚN LA VELOCIDAD QUE DESARROLLA EL VEHÍCULO, LO QUE DETERMINA LA TEMPERATURA QUE ALCANZA.

LOS AVIONES SUPERSÓNICOS DESARROLLAN UNA VELOCIDAD SUPERIOR A LA DEL SONIDO (2.2. veces la velocidad del sonido) Y ALCANZAN UNA TEMPERATURA DE 170° CENTÍGRADOS, EN TANTO QUE A 3.2 MACH LA TEMPERATURA ES COMO DE 400°; PARA RESISTIR TANTO CALOR SE REQUIERE DE UNA ESTRUCTURA MUY RESISTENTE (que pueda ser de acero); ASI COMO QUE SE ELIMINEN EN TODO LO POSIBLE LAS VENTANILLAS Y QUE EN EL INTERIOR DEL VEHÍCULO FUNCIONE UN EFECTIVO SISTEMA DE REFRIGERACIÓN. UN AVIÓN SUPERSÓNICO VUELA A 5 MACH O MÁS Y POR ELLO NO PODRÍA SER -- CONSTRUÍDO CON ACERO SINO QUE ES NECESARIA UNA ESTRUCTURA DE MOLIBDENO, NIOBIO O BERILIO (de los llamados metales raros) PARA SER UN VEHÍCULO EFICIENTE. (14)

EN LA EXPLORACIÓN DEL ESPACIO NO ES POSIBLE -- USAR AVIONES DEBIDO A LA FALTA DE AIRE QUE PRIVA EN EL ESPA--

CIO ULTRATERRESTRE YA QUE NO PODRÍAN SUSTENTARSE EN ESTE MEDIO PORQUE LA COMPOSICIÓN GASEOSA DEL AIRE ESTÁ COMPLETAMENTE DILUIDA; POR ELLO SE USAN COHETES CUYO SISTEMA DE PROPULSIÓN Y SUSTENTACIÓN NO NECESITAN AIRE Y PUEDEN DESPLAZARSE TANTO EN ÉSTE COMO EN EL VACÍO (y aún en el agua); NO LES ES NECESARIO EL USO DEL OXÍGENO DE LA ATMÓSFERA PUES SUS MOTORES PRODUCEN SU PROPIO PODER PROPULSOR, CUYA INTENSIDAD PERMITE ESCAPAR A LA FUERZA DE ATRACCIÓN TERRESTRE; SU COMBUSTIBLE VARÍA POR LO QUE PUEDE CONSISTIR EN UNO O DOS LÍQUIDOS O BIEN UN SÓLIDO (combinación de productos químicos como la nitroglicerina y la nitrocelulosa) O BIEN LA COMBINACIÓN DE UN LÍQUIDO Y UN SÓLIDO; SEAN LOS QUE FUEREN AL REACCIONAR QUÍMICAMENTE PROVOCAN EL ESCAPE A GRANDES VELOCIDADES DE GASES CALIENTES Y LA REACCIÓN DE ÉSTOS CON EL MEDIO, DA LUGAR A LA PROPULSIÓN DE LOS VEHÍCULOS.

LOS JETS TIENEN IGUAL PRINCIPIO DE PROPULSIÓN PERO SU SISTEMA DE DESPLAZAMIENTO ES DIFERENTE YA QUE SU COMBUSTIBLE (la kerosina) REQUIERE DE REACCIONAR CON EL OXÍGENO DEL AIRE PARA HACER FUNCIONAR LAS TURBINAS DEL MOTOR.

UN COHETE LLEVA SU PROPIO SISTEMA OXIGENADOR O ALGÚN OXIDANTE, POR LO QUE SUS TURBINAS TRABAJAN IGUALMENTE DONDE HAY OXÍGENO QUE EN DONDE NO EXISTE.

LA VELOCIDAD QUE ALCANZAN LOS COHETES SE DEBE TANTO A LA TEMPERATURA DE LOS GASES QUE EXPULSAN COMO AL PESO MOLECULAR DE LOS MISMOS, LO QUE DA LUGAR A QUE SE DESARRO--

LLEN GRANDES VELOCIDADES QUE PUEDEN LLEGAR HASTA A 18 000 MILLAS POR HORA EN ÓRBITAS CERCANAS A LA TIERRA Y DE 25000 MILLAS EN VIAJES MÁS LARGOS; SIN EMBARGO DEBIDO A LA GRAVEDAD Y A LAS ONDAS DE CHOQUE DEL AIRE, ESA VELOCIDAD NO SE PUEDE DESARROLLAR DE INMEDIATO SINO HASTA QUE SE VENCEN ÉSTOS FACTORES.

C) SOLUCIONES DE DIVERSOS AUTORES.

RESPECTO A OFRECER UN LÍMITE PARA EL ESPACIO AÉREO Y EL ULTRATERRESTRE O MÁS BIEN, DEL ÁMBITO ESPACIAL DE VALIDEZ DEL DERECHO EN CADA UNO DE ESOS ESPACIOS, LOS TEÓRICOS NO TRATAN EL PUNTO DE MODO CONCLUSIVO Y TAMPOCO LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS HA OFRECIDO UN CRITERIO DE SOLUCIÓN PARA EL PROBLEMA; EN ESTA PARTE DEL TRABAJO VEREMOS ALGUNAS OPINIONES DE DIVERSOS AUTORES ASI COMO LOS PUNTOS DE

VISTA DE LOS ESTADOS DEL MUNDO EN EL SENO DE LA COMISIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN Y EXPLORACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE - CON FINES PACÍFICOS.

SEBASTIÁN ESTRADÉ HABLA DEL PROBLEMA CON UNA DIVISIÓN DE LA ATMÓSFERA EN CUATRO CAPAS (tropósfera, estratosfera, ionosfera y exosfera), DE LAS QUE LA ÚLTIMA SE EXTIENDE POR ARRIBA DE LOS 1000 KMS. Y LLEGA AL INFINITO (15); SE BASA EN LAS CONSIDERACIONES DE HUBERTUS STRUGHOLD (especialista en medicina espacial) PARA DECIR QUE LA ALTURA DE LA ATMÓSFERA EN QUE ES POSIBLE LA VIDA HUMANA (línea fisiológica cero) SIN APARATOS SOFISTICADOS DE REGULACIÓN AUTOMÁTICA, NO SE ELEVA MÁS ALLÁ DE 20 KMS. YA QUE SOBRE TAL ALTURA LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA ES INSUFICIENTE PARA PROVEER ADECUADAMENTE DE AIRE A LOS PULMONES; AÑADE QUE OTRA CIRCUNSTANCIA QUE ES NECESARIO CONSIDERAR ES EL LÍMITE PARA LA AERONAVEGACIÓN QUE SE SITÚA A 50 KMS. DE ALTURA APROXIMADAMENTE, YA QUE MÁS ARRIBA SÓLO ES POSIBLE MEDIANTE LA PROPULSIÓN POR CONTROL DE REACCIÓN; HABLA TAMBIÉN DE LA LÍNEA MECÁNICA CERO, EN LA QUE SEGÚN EXPLICA YA NO HAY RESISTENCIA DEL AIRE O BIEN LA QUE EXISTE ES MÍNIMA, LÍMITE QUE SE SITÚA A 200 KMS. DE ALTURA, MISMA QUE CONSIDERA QUE PODRÍA CONSTITUIR EL LÍMITE ENTRE EL ESPACIO AÉREO Y EL ULTRATERRESTRE.

EL MISMO AUTOR NOS OFRECE UNA OPINIÓN DE UN EXPERTO DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA Y DEL ESPA

CIO DE ESTADOS UNIDOS (N.A.S.A.) ROBERT JASTROW, QUIEN SUGIERE QUE LOS LÍMITES ENTRE ESOS ESPACIOS DEBEN FIJARSE EN AQUELLA ZONA EN QUE LA DENSIDAD ATMOSFÉRICA ES TAN BAJA QUE PERMITE LA ORBITACIÓN DE UN VEHÍCULO SIN SOMETERLO A LA POSIBLE DESTRUCCIÓN POR FRICCIÓN, LO QUE EN SU CONCEPTO PODRÍA SUCEDER A UNOS 160 KMS. DE ALTURA. (16)

EL CONGRESO INTERNACIONAL DE ASTRONÁUTICA CELEBRADO EN BARCELONA EN 1958, FUE EL PRINCIPIO PARA QUE SURGIERA LA PROPOSICIÓN DE SITUAR EL LÍMITE REFERIDO EN UNA LÍNEA LLAMADA "KARMAN" MISMA QUE SE UBICA A 90 KILÓMETROS DE ALTURA.

ESTRADÉ EXPLICA QUE MÁS ALLÁ DE 200 KMS. DEBERÍA LLAMARSE: "ESPACIO EXTERIOR", MISMO QUE LLEGARÍA A 1200 KMS. Y ARRIBA DE ESA ALTURA SE INICIARÍA LO QUE SE DENOMINA ATMÓSFERA EXTERIOR O ESPACIO INTERGALÁCTICO.

GUILLERME, AUTOR CITADO POR EL MAESTRO SEARA (17), CONSIDERA QUE EL LÍMITE EN QUE SE INICIA EL ESPACIO ULTRATERRESTRE SE FIJA EN DONDE LAS AERONAVES TAL Y COMO LAS CONOCEMOS ACTUALMENTE, ESTÁN EN POSIBILIDAD DE NAVEGAR SIN PROBLEMAS.

POR SU PARTE JOHN C. COOPER (18), ESTABLECE EL LÍMITE EN DONDE LA DENSIDAD DEL AIRE NO ES SUFICIENTE PARA PROVOCAR LA RESISTENCIA AERODINÁMICA QUE AFECTA EL VUELO DE -

16. ESTRADÉ R. S., OP. CIT., P. 52.

17. SEARA V. M., OP. CIT., P. 38.

18. IDEM.

LAS AERONAVES, CALCULANDO ESE LÍMITE A UNAS 60 MILLAS DE ALTURA (95 kilómetros aproximadamente).

JOHN C. HOGAN OTRO AUTOR CITADO POR M. SEARA, EXPRESA QUE: "cuando los abogados y jueces usaron el término ESPACIO AEREO estaban pensando en la troposfera, que es la región más baja de nuestra atmósfera". (19)

EN LA CONVENCION DE PARÍS SE ESTABLECIÓ QUE EL ESPACIO AÉREO ES AQUÉLLA ZONA DE LA ATMÓSFERA EN QUE EL AIRE ES LO SUFICIENTEMENTE DENSO COMO PARA PERMITIR QUE LOS APARATOS SE MANTENGAN VOLANDO, LO CUAL SEGÚN EL CRITERIO DE JULIÁN VERPLAETSE SUCEDE EN LAS DOS PRIMERAS CAPAS ATMOSFÉRICAS; CONSIDERA EL AUTOR QUE EN LA PRIMERA LA RESPIRACIÓN HUMANA ES NORMAL Y NO HAY NECESIDAD DE APARATOS O SISTEMAS DE ABASTECIMIENTO, PERO EN LA SEGUNDA NO SUCEDE LO MISMO. VERPLAETSE EXPLICA QUE AQUÉLLA PARTE EN QUE TERMINA EL ESPACIO INTERIOR Y COMIENZA PROPIAMENTE EL ESPACIO EXTERIOR, PUEDE LLAMARSE "aeropausa, pre-espacio o pseudo-atmósfera", QUE SERÍA LA ZONA QUE PERMITIRÍA CASI LIBREMENTE EL PASO ORBITACIONAL DE LOS SATÉLITES ARTIFICIALES.

FAWCETT JAMES CONSIDERA QUE SE PODRÍA DECIR -- QUE UNA NAVE ESPACIAL NO SE ENCUENTRA EN EL ESPACIO EXTERIOR HASTA QUE ESCAPA DEL CONTROL GRAVITACIONAL DE LA TIERRA, NO OBSTANTE EL ESPACIO AÉREO ES ENTENDIDO EN FUNCIÓN DE LAS AERONAVES Y EL ESPACIO EXTERIOR EN FUNCIÓN DE LOS COHETES (20) ;

19. SEARA V. M., OP. CIT., P. 39.

20. FAWCETT J. E. S., OP. CIT., P. 17.

OBSERVA ESTE AUTOR QUE PARA LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, PODRÍA SER LO MISMO EL ESPACIO EXTERIOR Y LA ÓRBITA SATELITARIA PUES ACLARA QUE EN LA RESOLUCIÓN 1721 (XVII) "B" DE LA ASAMBLEA GENERAL, EL ENCABEZADO HABLA DE LA COOPERACIÓN EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y SU PRIMER PUNTO DETERMINA UNA PETICIÓN RESPECTO DE LA ORBITACIÓN DE SATÉLITES ARTIFICIALES, POR LO QUE CONSIDERA QUE HAY UN JUEGO DE PALABRAS RESPECTO DE UNA MISMA ZONA. SIN EMBARGO AGREGA QUE LA ACTUAL ORBITACIÓN SATELITARIA SE PUEDE EXTENDER EN EL ESPACIO EXTERIOR Y NO OBSTANTE ELLO EL PERIGEO DE UN SATÉLITE NO ES DETERMINANTE PARA DIVIDIR EL ESPACIO; CONCLUYE AL EXPRESAR QUE DEL ESPACIO SE TIENE UNA NOCIÓN MÁS O MENOS CLARA DADA LA CONNOTACIÓN QUE ORDINARIAMENTE SE LE CONCEDE, PERO EN LO QUE NO HAY NADA CONCLUYENTE ES EN CUANTO A SUS LÍMITES SUPERIORES POR LO QUE AL RESPECTO MANIFIESTA QUE LOS MISMOS SE PODRÍAN SITUAR EN LA LÍNEA EN QUE SE PIERDE LA SUSTENTACIÓN AERODINÁMICA -- (según él mismo a 52 millas) O EN LA LÍNEA "VON KARMAN".

EN SÍ EL ESPACIO SE EXTIENDE A LO ILIMITADO, PERO EN LO QUE AL DERECHO INCUMBE NO ES POSIBLE CONTINUAR EN LA INDETERMINACIÓN QUE PREVALECE RESPECTO DE LOS LÍMITES ENTRE EL ESPACIO AÉREO Y EL ULTRATERRESTRE, DEBIDO A LAS DIFERENTES CONSECUENCIAS JURÍDICAS QUE SE DESPRENDEN CON MOTIVO DE LAS ACTIVIDADES QUE SE REALIZAN EN AMBOS ESPACIOS, PUES SON ÁMBITOS SUJETOS A DIVERSOS RÉGIMENES JURÍDICOS; EN NUESTRA MATERIA LA DIFERENCIA ENTRE ESOS ESPACIOS NO ES LA DISTANCIA A LA QUE SITUAN EN LA ATMÓSFERA SINO LAS CIRCUNSTANCIAS -

DE DERECHO QUE PRIVAN EN CADA UNO DE ESTOS.

EN EL SENO DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS NO SE HA RESUELTO NADA AL RESPECTO, SIN EMBARGO LA CUESTIÓN HA ESTADO ENCARGADA A LA COMISIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN Y EXPLORACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS DESDE EL INICIO DE SUS ACTIVIDADES Y EN ESPECIAL A LA SUBCOMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS DEL PROPIO ÓRGANO, PARA QUE OFREZCAN A LA COMUNIDAD INTERNACIONAL LA SOLUCIÓN DEL PROBLEMA.

EN LA RESOLUCIÓN 1348 (XIII) MEDIANTE LA CUAL SE CREÓ LA COMISIÓN ESPECIAL SOBRE LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS, SE SOLICITÓ A ESTE ÓRGANO QUE ESTUDIARA E INFORMARA A LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, SOBRE: "...d) La naturaleza de los problemas jurídicos que puede plantear la ejecución de programas de exploración del espacio ultraterrestre...", ENTRE OTRAS COSAS; EL INFORME RESPECTIVO DEBERÍA PRESENTARSE EN EL 14º PERIODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA GENERAL Y ASÍ LO HIZO LA COMISIÓN EN EL DOCUMENTO A/4141 DE FECHA 14 DE JULIO DE 1959, MISMO EN EL QUE BAJO EL TEMA: "La cuestión de determinar donde comienza el espacio ultraterrestre" (inciso "A" punto III, - capítulo III del Informe), SE ESTUDIÓ LA CUESTIÓN RESOLVIENDO QUE POR EL MOMENTO NO ERA PRIORITARIO NI PRUDENTE EN BASE A LA EXPERIENCIA Y LOS CONOCIMIENTOS ADQUIRIDOS, SOLUCIONAR EL PROBLEMA POR LO QUE RESOLVER LA CUESTIÓN DETERMINANDO UN PUNTO FIJO DE DELIMITACIÓN NO SERÍA CORRECTO.

EL ESTUDIO DE LA CUESTIÓN HA SIDO ENCARGADO --
POR LA ASAMBLEA GENERAL A LA SUBCOMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS
EN MUCHAS DE SUS RESOLUCIONES EN LAS QUE SE LE HA SOLICITADO
QUE RINDA UN INFORME; ALGUNAS DE ESAS RESOLUCIONES SON: 1472
(XIV) "A" DE FECHA 12 DE DICIEMBRE DE 1959, 1721 (XVI) "A, B
Y E" DEL 20 DE DICIEMBRE DE 1961, 1962 (XVIII) II DEL 13 DE
DICIEMBRE DE 1963, 2130 (XX) III DEL 21 DE DICIEMBRE DE 1965,
2222 (XXI) INCISO B) DEL PUNTO 4, FECHADA EL 19 DE DICIEMBRE
DE 1966, 2260 (XXII) DEL 3 DE NOVIEMBRE DE 1967, 2463 (XXIII)
"B" DE FECHA 20 DE DICIEMBRE DE 1968, 2601 (XXIV) DEL 16 DE
DICIEMBRE DE 1969, 2733 (XXV) "C" DE FECHA 16 DE DICIEMBRE -
DE 1970, 3182 (XXVIII) DEL 18 DE DICIEMBRE DE 1973, 3234 -
(XXIX) FECHADA EL 12 DE DICIEMBRE DE 1974, A/RES/32/196 "A"-
DEL 20 DE DICIEMBRE DE 1977, A/RES/33/16 DEL 10 DE NOVIEMBRE
DE 1978, A/RES/34/66 DE FECHA 23 DE NOVIEMBRE DE 1979, A/RES
35/14 DE FECHA 3 DE NOVIEMBRE DE 1980 Y A/RES/36/35 DEL 15 DE
DICIEMBRE DE 1983.

EL TEMA ES ESTUDIADO POR LA SUBCOMISIÓN DESDE
QUE RECIBIÓ EL ENCARGO ESPECÍFICO DE ESTUDIAR EL TEMA, EN LA
RESOLUCIÓN 2222 (XXI) POR LO CUAL PRESENTA INFORMES ANUALES A
LA COMISIÓN PRINCIPAL

EN LOS DOS PRIMEROS PERIODOS DE SESIONES DE LA
SUBCOMISIÓN, ÉSTA RECIBIÓ LA PROPUESTA DE VARIOS TEMAS PERO
NINGUNO DE ESTOS SOBRE LA DELIMITACIÓN DEL ESPACIO ULTRATE--
RRESTRE POR LO QUE EL TEMA NO SE ESTUDIÓ; LO MISMO SUCEDIÓ -
EN EL 4º Y 5º PERIODO SEGÚN SE EXPRESA EN LOS INFORMES RESPEC

TIVOS (documentos A/AC.105/29 y A/AC.105/35) EN LOS QUE SE ACLARA QUE NO HUBO TIEMPO SUFICIENTE PARA EL ESTUDIO DE LA CUESTIÓN. (21)

EN 1970 O SEA EN EL 9º PERIODO, INFORMÓ EN EL DOCUMENTO A/.../85 QUE AUNQUE SE TUVO TIEMPO Y ADEMÁS EL DOCUMENTO PREPARADO POR LA SECRETARÍA DE LA ASAMBLEA GENERAL A/AC.105/C.2/7, EL TEMA NO SE HABÍA ESTUDIADO PORQUE EL TIEMPO QUE TENÍAN PARA TERMINAR EL ESTUDIO COMPLETO, ERA INSUFICIENTE; UN INFORME SIMILAR APARECE EN EL DOCUMENTO A/AC.105/94 DEL 10º PERIODO, EN EL QUE SE ACLARA QUE SE RECIBIÓ LA PROPUESTA DE ARGENTINA, FRANCIA Y OTROS PAÍSES (documento A/AC.105/C.2/L.80 y Revs. 1 y 2) PARA EL TRATAMIENTO DEL PROBLEMA.

EN EL SIGUIENTE PERIODO DE SESIONES EL TEMA FIGURÓ EN EL PROGRAMA BAJO EL RUBRO "OTRAS CUESTIONES" PERO AÚN ASÍ EL INFORME FUE OMISO AL RESPECTO DE LA DELIMITACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE (documento A/AC.105/101); IGUAL SUCEDIÓ EN EL 12º PERIODO PUES EN EL DOCUMENTO A/AC.105/115 ASÍ SE INFORMÓ; SIMILAR FUE EL INFORME RELATIVO AL 13º PERIODO, SEGÚN SE LEE EN EL DOCUMENTO A/AC.105/133.

EN EL 16º PERIODO EFECTUADO EN 1977, EL TEMA FIGURÓ COMO PUNTO 5 DEL PROGRAMA PERO NO SE TOCÓ SEGÚN FUE EXPLICADO POR FALTA DE TIEMPO. EN 1978 LA CUESTIÓN SE ESTUDIÓ MÁS QUE EN EL FONDO, EN CUANTO A DETERMINAR SI ERA O NO UN -

21. CFR. LOS INFORMES REALTIVOS ASI COMO LOS DOCUMENTOS A/AC.105/5 DE 1962 Y A/AC.105/12 DE 1967.

PROBLEMA CUYA RESOLUCIÓN ERA PRIORITARIA; SE INCLUYÓ EL ESTU-
DIO DE LA ESENCIA JURÍDICA DE LA ÓRBITA GEOESTACIONARIA RES-
PECTO DE LA CUAL LOS PAÍSES ECUATORIALES HACEN RECLAMOS DE SO-
BERANÍA POR CONSIDERAR QUE FORMA PARTE DE SUS RECURSOS NATURA-
LES, EN TANTO QUE LOS OTROS PAÍSES NIEGAN ESE CARÁCTER.

ACTUALMENTE EL DEBATE SE HA CENTRADO EN CONSI-
DERAR Y RESOLVER PRIMERO, SI LA CUESTIÓN DE LA DELIMITACIÓN-
O DEFINICIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE TIENE CARÁCTER Prio-
ritario o bien si se puede postergar indefinidamente por ser
algo inútil de definir; se estudia también si acaso la órbi-
ta geoestacionaria es parte de los recursos naturales de los
países ecuatoriales o si por el contrario, es parte del pa-
trimonio de la humanidad.

SE DISCURRE AL RESPECTO PORQUE LA ÓRBITA MEN-
CIONADA ES UNA FAJA DE ESPACIO SITUADO SOBRE EL ECUADOR TE-
RRESTRE A APROXIMADAMENTE 35680 KMS. SOBRE EL NIVEL DEL MAR -
EN LA CUAL ES POSIBLE EL CONTACTO CONTÍNUO CON SEÑALES DE CO-
MUNICACIÓN ENTRE ESTACIONES TERRENAS Y SATÉLITES EN ÓRBITA. -
EN ESTA ZONA NO ES POSIBLE QUE ORBITE UN SÍMNUMERO DE SATÉLI-
TES YA QUE SU SATURACIÓN PROVOCA PROBLEMAS DE INTERFERENCIA -
EN LAS EMISIONES.

LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS TRABAJA
EN LA ELABORACIÓN DE UNA SERIE DE NORMAS PARA EL USO EQUITATI-
VO DE DICHA ZONA, YA QUE SIENDO PARTE DEL PATRIMONIO COMÚN -
DE LA HUMANIDAD DEBE SER UN RECURSO UTILIZADO Y EXPLOTADO POR
TODOS LOS MIEMBROS DE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL, EN FORMA -

PROGRAMADA PORQUE SE DEBE TOMAR EN CUENTA A LOS 275 SATÉLITES QUE YA LA ORBITAN EN LA ACTUALIDAD PUES SU NÚMERO SE ELEVA -- CONSTANTEMENTE. (22)

EN 1979 LA SUBCOMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS RE CIBIÓ UNA PROPUESTA ESPECÍFICA PARA RESOLVER EL PROBLEMA, LA CUAL FUE ELABORADA POR LA UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS (documentos A/AC.105/L.112 y A/AC.105/C.2/L.121), - RESPECTO DE CONSIDERAR LA EXTENSIÓN DEL ESPACIO AÉREO HASTA - LA ALTURA DE 100 Ó 110 KMS. SOBRE EL NIVEL DEL MAR, PERO NO EXPLICÓ EL PORQUE DE TAL PROPOSICIÓN.

EN EL DEBATE, ALGUNAS DELEGACIONES SE INCLINARON POR CONSIDERAR QUE NO ERA NECESARIO ESTABLECER UN LÍMITE - POR EL MOMENTO, PARA OTRAS NO ERA BENÉFICO HACERLO PUES ELLO PODRÍA ACARREAR FUERTES PROBLEMAS EN EL FUTURO; HUBO OTROS -- PAÍSES QUE SI CONSIDERABAN OPORTUNO ESTABLECER UN LÍMITE PARA - RESOLVER LA CUESTIÓN CUANTO ANTES, DE ÉSTAS DELEGACIONES HUBO ALGUNAS QUE SE ADHIRIERON A LA PROPUESTA SOVIÉTICA EN TANTO -- QUE LAS DEMÁS LA DESECHARON, SEGÚN CONSTA EN LAS ACTAS TAQUIGRÁFICAS Y EN EL INFORME DE ESTE AÑO. (23)

EN EL 20º PERIODO DE SESIONES CELEBRADO EN 1981 LA SUBCOMISIÓN INFORMÓ (en el documento A/AC.105/288) QUE ALGUNOS ESTADOS CONSIDERABAN NECESARIO RESOLVER LA CUESTIÓN PARA

22. CFR. EVERYONE'S UNITED NATIONS, A HANDBOOK ON THE WORK OF THE U. N. - 10ª ED., NEW YORK, 1986, PP. 177 A 179.

23. CFR. DOCUMENTO A/AC.105/240, "INFORME DE LA SUBCOMISIÓN DE ASUNTOS - JURÍDICOS, 18º PERIODO DE SESIONES"; Y A/AC.105/PV 190 A 203, "ACTAS TA - QUIGRÁFICAS". LA PROPUESTA CONSTA EN EL ANEXO IV DEL INFORME.

ESTABLECER EL RÉGIMEN JURÍDICO QUE PREVALECE EN EL ESPACIO; -
EXPLICARON QUE LA SOBERANÍA SE VERÍA REFORZADA EN EL ESPACIO
AÉREO Y SE REDUCIRÍA LA POSIBILIDAD DE QUE SURGIERAN CONFLICTOS
INTERNACIONALES; SE AGREGÓ POR OTRA PARTE QUE EL PROBLEMA
LLEVABA 15 AÑOS EN ESTUDIO SIN QUE SE HUBIERA RESUELTO, -
POR LO QUE YA ERA NECESARIO CONCLUIRLO. EN EL MISMO DOCUMENTO
SE ACLARÓ QUE LA SOLUCIÓN NO SE ENCUENTRA EN LOS CRITERIOS
TÉCNICO/CIENTÍFICOS. NUEVAMENTE ALGUNAS DELEGACIONES APOYARON
LA PROPUESTA SOVIÉTICA (HECHA DOS AÑOS ANTES) Y OTRAS -
PROPUSIERON RESOLVER EL ASUNTO SEPARÁNDOLO DE LA PROBLEMÁTICA
QUE PRESENTA LA ÓRBITA GEOESTACIONARIA.

EN EL SIGUIENTE PERIODO, AL ANALIZAR EL PUNTO
LA SUBCOMISIÓN CONSIDERÓ QUE AL MISMO SE LE DEBERÍA DAR EL CA
RÁCTER DE PRIORITARIO Y QUE ERA NECESARIO ENCARGAR SU ESTUDIO
A UN GRUPO DE TRABAJO Y LLEGAR A LA CONCERTACIÓN DE UN ACUERDO
INTERNACIONAL; ALGUNAS DELEGACIONES OPINARON QUE EL PERI
GEO DE LOS SATÉLITES QUE CIRCUNDAN LA TIERRA, SE TENÍA DESDE
HACÍA VARIOS AÑOS COMO UNA DELIMITACIÓN CONSUECUDINARIA Y NA
TURAL, POR LO QUE EN BASE EN LOS PRINCIPIOS DEL DERECHO IN
TERNACIONAL, ASÍ DEBÍA RESOLVERSE LA CUESTIÓN; OTROS PAÍSES
CONSIDERARON QUE EL PROBLEMA DEBERÍA RESOLVERSE POR SEPARADO
DE LA ÓRBITA GEOESTACIONARIA; OTROS MÁS ARGUMENTARON QUE LA
SOLUCIÓN ERA INNECESARIA PORQUE UN ESPACIO AÉREO AMPLIO SERÍA
UN PROBLEMA PARA LOS ESTADOS SIN RECURSOS PUES NO PODRÍAN --
EJERCER ADECUADAMENTE SU SOBERANÍA EN EL MISMO.

SIMILAR FUE EL DEBATE DE LOS DOS SIGUIENTES PE

RIODOS DE SESIONES; DE LOS DEBATES DEL 23º PERIODO, CELEBRADO EN 1984 SURGIÓ LA CONSIDERACIÓN DE QUE SE ESTUDIARÍA POR SEPARADO LO RELATIVO A LA ÓRBITA GEOESTACIONARIA, SEGÚN EL INFORME QUE CONSTA EN EL DOCUMENTO A/AC.105/337, EN EL CUAL APARECE LA PROPUESTA SOVIÉTICA PRESENTADA EN EL DOCUMENTO DE TRABAJO A/AC.105/C.2/L.139 AL RESPECTO DE LA DELIMITACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE ASÍ COMO OTRA PROPUESTA SOBRE UN "Proyecto de principios para Regular la Órbita Geoestacionaria", PRESENTADA EN EL DOCUMENTO A/AC.105/C.2/L.147.

SIN EMBARGO EN LOS 24º Y 25º PERIODOS LA SUBCOMISIÓN CONSTITUYÓ UN GRUPO DE TRABAJO SOBRE EL TEMA: "ASUNTOS RELATIVOS A LA DEFINICION Y DELIMITACION DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y EL CARACTER Y UTILIZACION DE LA ORBITA GEOSTACIONARIA INCLUIDA LA CONSIDERACIÓN DE MEDIOS, ARBITRIOS Y PROCEDIMIENTOS PARA ASEGURAR LA UTILIZACIÓN RACIONAL Y EQUITATIVA DE LA ÓRBITA, SIN DESCONOCER EL PAPEL DE LA UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES; EN 1985 Y 1986 AMBAS CUESTIONES SE ESTUDIARON EN FORMA CONJUNTA PORQUE ASÍ LO DETERMINÓ LA ASAMBLEA GENERAL DE LA O. N. U. EN LA RESOLUCIÓN A/RES/36/96.

EN ESOS PERIODOS SE ESTUDIARON LOS DOCUMENTOS RELATIVOS, PERO TAMPOCO SE PUDO ESTABLECER SI EL DETERMINAR LOS LÍMITES DEL ESPACIO ES NECESARIO O SI NO LO ES; NUEVAMENTE SE DIERON OPINIONES EN CONTRA DE LA SOLUCIÓN DEL PROBLEMA, PERO SE DECLARÓ QUE SE TRATA DE UNA CUESTIÓN "de carácter jurídico relacionada con la soberanía, la igualdad y la integridad territorial de los Estados"; TAMBIÉN SE DIJO QUE LA

DELIMITACIÓN DEBERÍA HACERSE HASTA QUE EXISTIERA UNA NECESIDAD PRACTICA YA QUE AUNQUE LOS REGÍMENES JURÍDICOS TÁNTO DEL ESPACIO AÉREO COMO DEL ULTRATERRESTRE SON DIVERSOS, ELLO NO ES UN MOTIVO SUFICIENTE PARA LLEGAR A LA SOLUCIÓN DEL PROBLEMA.

SE DISCUTIÓ ADEMÁS SOBRE LA NECESIDAD DE REGULAR EL USO EQUITATIVO DE LA ÓRBITA GEOESTACIONARIA, CONSIDERANDO QUE SE ENCUENTRA DENTRO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y ES PARTE DEL PATRIMONIO COMÚN DE LA HUMANIDAD. A TAL CONSIDERACIÓN SE OPONEN LOS PAÍSES ECUATORIALES PUES TIENEN A LA ÓRBITA COMO PARTE DE SUS RECURSOS NATURALES. (24)

ESTA CONTRAPOSICIÓN CONSTITUYE LA PRIMERA NECESIDAD TEÓRICA Y PRÁCTICA DE QUE HABLAN QUIENES NO ESTÁN DE ACUERDO CON LA FIJACIÓN DE LOS LÍMITES ESPACIALES, PUESTO QUE SE DEBE DETERMINAR SI LA ÓRBITA GEOESTACIONARIA FORMA PARTE DEL PATRIMONIO COMÚN DE LA HUMANIDAD O BIEN SI ES PATRIMONIO EXCLUSIVO DE LOS PAÍSES ECUATORIALES.

PARECE EVIDENTE LA NECESIDAD DE DELIMITAR EL ESPACIO, YA QUE SI LA ÓRBITA SE ENCUENTRA DENTRO DEL ESPACIO AÉREO, ES INDUDABLE QUE FORMA PARTE DEL TERRITORIO DE LOS PAÍSES ECUATORIALES Y POR OTRA PARTE SI DICHA ÓRBITA SE UBICA EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE, FORMA PARTE DEL PATRIMONIO COMÚN DE LA HUMANIDAD LO QUE DA LUGAR A LA NECESIDAD DE FORMU-

24. CFR. DOCUMENTOS: A/AC.105/352 Y A/AC.105/370, RELATIVOS A LOS INFORMES RENDIDOS POR LA SUBCOMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS EN EL 24º Y 25º PERIODO, MISMOS QUE SE CELEBRARON EN 1986 Y 1987 RESPECTIVAMENTE.

LAR UN CONJUNTO DE PRINCIPIOS JURÍDICOS PARA REGULAR EL USO ORDENADO Y EQUITATIVO DE LA ÓRBITA GEOESTACIONARIA.

EN EL 27º PERIODO CELEBRADO EN 1988, ALGUNAS DELEGACIONES MANIFESTARON QUE LA DELIMITACIÓN DEL ESPACIO ES UNA NECESIDAD PRÁCTICA A PESAR DE QUE NO EXISTAN CRITERIOS CIENTÍFICOS PRECISOS; OTRAS EXPRESARON LO CONTRARIO Y OTRAS MÁS CONSIDERARON QUE ERA PROBABLE QUE NO SE LLEGARA A UN CONSENSO POR LO QUE SERÍA NECESARIO APLAZAR EL ESTUDIO DEL PROBLEMA HASTA EL MOMENTO EN EL QUE SURGIERAN PROBLEMAS PRÁCTICOS.

EN 1989 EN LOS DEBATES DEL 28º PERIODO SE EMITIERON CONSIDERACIONES SIMILARES A LAS VERTIDAS EN EL PERIODO ANTERIOR Y SE REFRENDÓ ADEMÁS, LA IDEA DE NO CONTINUAR CON EL PROBLEMA HASTA EN TANTO NO HUBIERA UNA NECESIDAD REAL. (25)

CONGRUENTE CON LOS INFORMES RECIBIDOS DE LA SUBCOMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS, LA COMISIÓN PRINCIPAL INFORMÓ A LA ASAMBLEA GENERAL TODO LO ANTES RESEÑADO, SEGÚN SE PUEDE VER EN SUS INFORMES. (26)

VOLVIENDO CON LOS TRATADISTAS, ALGUNOS HAN POSTULADO ALGUNA TESIS SOBRE EL PROBLEMA QUE SE VIENE TRATANDO, EN OCASIONES SE ARGUMENTA QUE EL LÍMITE PODRÍA SITUARSE-

25. CFR. LOS DOCUMENTOS: A/AC.105/411, A/42/20, A/AC.105/430, A/43/20, A/AC.105/C.2/L.175 Add. 6. NO SE HA DETERMINADO SI DEFINIR EL ESPACIO ES NECESARIO O BIEN SI ES ALGO INÚTIL Y PROBLEMÁTICO.

26. CFR. LOS DOCUMENTOS: A/4141, A/4087, A/5181, A/5549 y Add. 1, A/6042, A/6431, A/8420, A/8720, A/9020, A/9620, A/32/20, A/33/20, A/43/20, A/35/20, A/36/20, A/37/20, A/38/20, A/39/20, A/40/20, A/41/20, A/42/20, A/43/20 y A/44/20.

EN UNA DE LAS CAPAS ATMOSFÉRICAS; OTROS CON PRECISIÓN EXPLICAN QUE SE PUEDE ESTABLECER EN LA LÍNEA QUE DA FIN A LA ATMÓSFERA METEOROLÓGICA (situada a 85 kms. de altura) MÁS ALLÁ - DE DONDE LOS FENÓMENOS FÍSICOS NO INFLUYEN EN LA TIERRA; SE HA PROPUESTO ASIMISMO ESTABLECER LA FRONTERA ESPACIAL, EN DONDE TERMINAN LOS EFECTOS DE LA ATRACCIÓN DE LA GRAVEDAD TERRESTRE.

OTRAS OPINIONES SON EN EL SENTIDO DE QUE SE LE DEBE SITUAR EN LA ALTURA EN QUE EL AIRE AÚN SIRVE PARA LA SUSTENTACIÓN DE LOS AVIONES O BIEN EN EL PERIGEO DE LOS SATÉLITES ARTIFICIALES; TAMBIÉN SE HA PROPUESTO QUE SE FIJE EN DONDE TERMINA LA FUERZA CENTRÍFUGA TERRESTRE. ALGUNOS MÁS DETERMINAN LOS LÍMITES EN UNA ZONA ENTRE 20 Y 800 KMS. DE ALTURA.

LA BARRA AMERICANA DE DERECHO DEL ESPACIO EXTERIOR EXPONE QUE EL ESPACIO AÉREO SE EXTIENDE HASTA LA ALTITUD EN QUE SON NORMALES LOS VUELOS DE AERONAVES SIN QUE EN TODO CASO, PUEDA EXTENDERSE MÁS ALLA DEL PERIGEO DE LA ÓRBITA DE LOS SATÉLITES; AGREGA QUE EL LÍMITE ENTRE EL ESPACIO AÉREO Y EL EXTERIOR SE ENCUENTRA EN ZONAS DE ALTO VUELO DE AVIONES -- (25 millas) Y BAJA ÓRBITA DE NAVES ESPACIALES (90 millas). (27)

LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE DERECHO (I. L. A.), INICIÓ EL ESTUDIO DE LA CUESTIÓN EN 1960 Y YA EN 1968 ESTABLECIÓ EL CRITERIO DE DETERMINAR LOS LÍMITES EN LA ÓRBITA -

27. KISH JOHN, THE LAW OF INTERNATIONAL SPACES, NETHERLANDS, 1973, -- SKIJTHUFF/LEIDEN, S/ED., TESIS DOCTORAL, P.44.

SATELITARIA MÁS BAJA. EN EL MISMO AÑO APROBÓ UNA PROPUESTA - EN VIRTUD DE LA QUE NINGÚN ESTADO PODRÍA REIVINDICAR DERECHOS DE SOBERANÍA POR ENCIMA DEL PERIGEO DE UN SATÉLITE DE LOS QUE ESTUVIERAN EN ÓRBITA EN ESE MOMENTO. (28)

EN EL INFORME DE LA COMISIÓN DE VERIFICACIÓN - DE PODERES, DOCUMENTO A/CONF.101/7 APARECE QUE EN PARTE DE - LOS DEBATES REALIZADOS DURANTE LA SEGUNDA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA EXPLORACIÓN Y UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS, ALGUNOS PAÍSES OBSERVARON QUE LA SOBERANÍA DEBE EXTENDERSE HASTA EL PUNTO DE LA - ÓRBITA GEDESTACIONARIA (pág.136, párr. 517).

J. C. COOPER DETERMINA QUE EL ESPACIO "ESTRATOSFÉRICO" PODRÍA DEFINIRSE COMO: "Aquél fuera de la superficie terrestre en que un satélite artificial puede describir - al menos una evolución alrededor del planeta Tierra". (29)

ALGUNOS AUTORES SE INCLINAN POR LA FIJACIÓN DE LOS LÍMITES EN LA LÍNEA "VON KARMAN" (que es en realidad -- una zona determinada con base en factores físicos fijada a -- 275 000 pies de altura por el húngaro Theodore von Karmán, especialista en aerodinámica) MISMA QUE SE SITÚA A 90 KMS. EN LA QUE UN VEHÍCULO ESTÁ SUJETO A VARIACIONES FUNCIONALES DE ACUERDO

28. CFR. DOCUMENTO A/AC.105/274 P. 26. INFORME ANUAL PRESENTADO EL 20 - DE JUNIO DE 1980 POR LA FEDERACIÓN ASTRONÁUTICA INTERNACIONAL A LA COMI-- SIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE.

29. VIDELA E. F., OP. CIT., P. 298.

CON LOS FACTORES FÍSICOS DEL ESPACIO. (30)

COMO SE PUEDE VER EL PROBLEMA ES MUY COMPLEJO, DEBIDO A QUE NO HAY ELEMENTOS QUE AYUDEN A SOLUCIONARLO; NI CIENTÍFICOS NI JURISTAS SE PONEN DE ACUERDO AL RESPECTO. LA SOLUCIÓN DE ESTA PROBLEMÁTICA CUESTIÓN SIGNIFICA DETERMINAR CON EXACTITUD LAS CONSECUENCIAS JURÍDICAS DE LOS ACTOS REALIZADOS EN CADA UNO DE LOS ESPACIOS DE LA ATMÓSFERA TERRESTRE EN QUE PUEDE ACTUAR EL HOMBRE.

LA SOVIÉTICA ERA VASILÉVSKAIA MANIFIESTA QUE HAY DOS CRITERIOS O ENFOQUES PARA LA DEFINICIÓN DEL ESPACIO, A SABER: "El extensional, caracterizado por proposiciones basadas en criterios científicos; y el funcional mediante el que se propone resolver el problema de acuerdo con el tipo de actividad que se realice, independientemente de la zona en la que suceda".

EXPLICA QUE EXISTE UN GRUPO DE JURISTAS QUE SE INCLINAN POR LA CREACIÓN DE UN RÉGIMEN LEGAL ÚNICO, TANTO PARA EL ESPACIO AÉREO COMO PARA EL ULTRATERRESTRE.

CONTINUA EXPRESANDO QUE EXISTEN PROPOSICIONES PARA CONSIDERAR TRES ZONAS DEL ESPACIO: UNA HASTA LA ALTURA EN QUE PUEDE OPERAR UN AERONAVE, OTRA A 460 KMS. Y SOBRE ESTA EL ESPACIO LIBRE; O BIEN ESTABLECER UNA ZONA INTERMEDIA DENOMINADA "MESOESPACIO" DEFINIENDO EL LÍMITE DEL ESPACIO AÉREO A 50 KMS. Y A 130 EL LÍMITE INFERIOR DEL ESPACIO ULTRA-

TERRESTRE, POR LO QUE LA ZONA INTERMEDIA SE FIJARÍA ENTRE 50 Y 130 KILÓMETROS.

OPINA. ESTA JURISTA QUE EL ESTABLECIMIENTO DE UNA TERCERA ZONA COMPLICARÍA INNECESARIAMENTE EL PROBLEMA.

OTRA SOLUCIÓN MENCIONADA POR ERA VASILÉVSKAIA, ES LA DE A. BUECKLING QUIEN CONSIDERA QUE SEGÚN EL TRATADO -- DEL ESPACIO, LA LÍNEA DE PERIGEIO PUEDE CONSIDERARSE COMO EL LÍMITE REFERIDO, MISMA QUE PROPONE SE FIJE A UNA ALTURA DE - 90 A 100 KILÓMETROS.

MENCIONA FINALMENTE LA PROPOSICIÓN SOVIÉTICA - PRESENTADA A LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, MEDIANTE LA QUE SE PROPONE QUE EL LÍMITE DEL ESPACIO QUEDE A UNA ALTURA DE 100 Ó 110 KMS., PERO ACLARA QUE LA ALTURA A LA QUE DEBE LLEGAR EL ESPACIO AÉREO TENDRÍA QUE SER ESTUDIADA YA QUE - SEGÚN SU CRITERIO NO SON COINCIDENTES AMBOS ESPACIOS.

ESTA TRATADISTA CONSIDERA QUE ES URGENTE DETERMINAR LOS LÍMITES DEL ESPACIO, PUES EN TANTO NO SE HAGA ESTÁRÁ INDEFINIDO EL ALCANCE DE LAS NORMAS DEL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE. (31)

SEGÚN PODEMOS APRECIAR ES COMPLETAMENTE NECESARIO RESOLVER EL PROBLEMA Y SU FUENTE HA DE SER UN TRATADO, YA QUE SI BIEN LOS FACTORES FÍSICOS AUXILIAN AL RESPECTO, NO -- SON DETERMINANTES DEBIDO A SU PROPIA NATURALEZA Y A LA DEL -- PLANETA. SIN EMBARGO LA SOLUCIÓN NO PUEDE SER TOTALMENTE AJENA A DICHS FACTORES.

C A P I T U L O I V .

“ DELIMITACION DE LOS
RESPECTIVOS AMBITOS
DE VALIDEZ ”.

A) CONSIDERACIONES GEOFISICAS EN BASE A
LAS QUE ES FACTIBLE ESTABLECER LOS
RESPECTIVOS LIMITES ENTRE EL ESPACIO
AEREO Y EL ULTRATERRESTRE.

EL ESTABLECIMIENTO DE LOS LÍMITES A QUE NOS HE
MOS VENIDO REFIRIENDO ENTRE EL ESPACIO AÉREO Y EL ULTRATERRES
TRE, NO SE PODRÁN DETERMINAR SÓLO EN BASE A UNA CONSIDERA--
CIÓN AISLADA SINO QUE POR EL CONTRARIO PARA ENCONTRAR LA SOLU
CIÓN SE DEBERÁN TOMAR EN CONSIDERACIÓN VARIOS FACTORES COMO
SON: LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE AMBOS ESPACIOS, LAS ---
CUESTIONES JURÍDICAS DEL CASO, LAS REPERCUSIONES POLÍTICAS,-
ECONÓMICAS Y SOCIALES.

LO ANTERIOR OBEDECE A QUE LA DETERMINACIÓN DE-
LOS ÁMBITOS DE VALIDEZ DEL DERECHO AERONÁUTICO Y DEL DERECHO
DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE ORIGINARÁ SITUACIONES INTERNACIO-
NALES QUE DESDE LUEGO DEBERÁN ESTAR REGULADAS JURÍDICAMENTE A

FIN DE QUE TANTO EL ESPACIO COMO LOS CUERPOS CELESTES, SEAN DE PROVECHO PARA LA HUMANIDAD Y NO PROVOQUEN PROBLEMAS.

LA SOLUCIÓN QUE SE PLANTEA EN EL PRESENTE TRABAJO, ENCUENTRA FUNDAMENTO EN LA INFORMACIÓN CIENTÍFICA QUE DE NUESTRA ATMÓSFERA PUEDE TOMARSE AL RESPECTO, PUES AÚN -- CUANDO LA FIJACIÓN DEL LÍMITE SEA UNA CUESTIÓN JURÍDICA, NO SE PUEDE DESCONOCER QUE INTERVENGAN EN LA MISMA ESOS FACTORES FÍSICOS, EN LOS CUALES HA DE BASARSE LA CONCLUSIÓN.

PARA RESOLVER EL PROBLEMA ES POSIBLE APOYARSE EN ALGUNA DE LAS CONSIDERACIONES FÍSICAS SIGUIENTES, NO OBSTANTE ELLO, NO NECESARIAMENTE SON LAS MÁS ADECUADAS SEGÚN VEMOS ENSEGUIDA AL ESTUDIAR CADA UNA DE ESAS POSIBILIDADES -- TÉCNICO - CIENTÍFICAS.

LAS PROPUESTAS REFERIDAS SON:

- A) ALGUNA DE LAS CAPAS ATMOSFÉRICAS.
- B) LA ALTURA EN QUE LOS AVIONES ALCANZAN SU MÁXIMA ELEVACIÓN.
- C) LA ÓRBITA SATELITARIA MÁS BAJA.
- D) LA ALTURA EN QUE LA PRESIÓN DEL AIRE ES IMPROPIA PARA LA SUSTENTACIÓN DE LOS AVIONES.
- E) LA ALTURA EN QUE LA FUERZA DE ATRACCIÓN TERRESTRE ES INFÍMA O DEJA DE EXISTIR.

AÚN CUANDO YA SE TIENE UNA SOMERA VISIÓN DE LOS

ELEMENTOS ANTES MENCIONADOS, ANALIZAREMOS CADA UNO EN CUANTO A SU PROPIEDAD PARA DETERMINAR LOS LÍMITES DEL ESPACIO. (1)

SABEMOS QUE LAS CAPAS ATMOSFÉRICAS SE ENCUENTRAN A DIFERENTES ALTURAS Y QUE ESTÁN CONSTITUIDAS POR DIVERSAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS, QUEDÓ ASENTADO TAMBIÉN QUE LA ATMÓSFERA TERRESTRE SE EXTIENDE CASI AL INFINITO; POR OTRA PARTE AUNQUE HAY CAPAS ATMOSFÉRICAS QUE PUEDEN CONSIDERARSE BÁSICAS PORQUE TODOS LOS CIENTÍFICOS LAS MENCIONAN, EXISTEN OTRAS QUE SÓLO SON DEFINIDAS POR ALGUNOS DE ELLOS Y ASIMISMO POR LOS JURISTAS QUE SOBRE ESTA MATERIA ESCRIBEN.

ALBERT MILLER POR EJEMPLO, DIVIDE LA ATMÓSFERA AGREGÁNDOLE DOS ZONAS MÁS, UNA DE LAS CUALES TIENE CONDICIONES FÍSICAS SIMILARES POR ELLO LA LLAMA "HOMOSFERA" LA CUAL UBICA A 80 KMS. DE ALTURA; DE LA SEGUNDA CAPA DICE QUE SE CARACTERIZA POR LA ESTRATIFICACIÓN DE SUS COMPONENTES POR SU PESO MOLECULAR Y DEBIDO A ELLO LA DENOMINA "HETEROSFERA"; EXPLICA QUE DE 80 A 90 KMS. DE ALTURA LOS GASES TIENEN VARIACIONES SIGNIFICATIVAS EN LO QUE RESPECTA AL OZONO, EL POLVO Y EL VAPOR DE AGUA DEBIDO A LAS REACCIONES FOTOQUÍMICAS DE LOS RAYOS "X" Y ULTRAVIOLETA DEL SOL, PUES SUS PARTÍCULAS ABSORVEN LA ENERGÍA RADIANTE DE ÉSTOS Y PIERDEN UNO O MÁS ELECTRONES, POR ELLO ES QUE EL OXÍGENO EMPIEZA A IONIZARSE A 50 KMS. DE ALTURA Y AL AUMENTAR ÉSTA SE ELEVA EL NIVEL DE OZONO-

1. SE RESEÑÓ LO CONDUCENTE EN EL INCISO "B" DEL CAPÍTULO III DE ESTE TRABAJO, VER PP. 99 A 109 INCLUSIVE.

(oxígeno atómico) EN LA ATMÓSFERA, LO CUAL DA LUGAR A LA FORMACIÓN DE LA "OZONOSFERA", QUE ABARCA LA ESTRATOSFERA Y PARTE DE LA MESOSFERA. (2)

LA IDEA DE DETERMINAR LOS LÍMITES EN UNA DE LAS CAPAS ATMOSFÉRICAS NO ES MALA, PERO SI POCO FUNCIONAL PUES COMO YA SE VIO. NO EXISTE UNA VARIEDAD DEFINIDA DE CAPAS SINO POR EL CONTRARIO, DEBIDO A LA COMPOSICIÓN FÍSICA DE LA ATMÓSFERA SURGEN NUEVAS CAPAS O ESTRATOS, VOLVIENDO A ESE ELEMENTO MUY IMPRECISO PARA RESOLVER EL PROBLEMA.

POR OTRA PARTE TAMPOCO ES ADECUADO DETERMINAR LOS LÍMITES CON BASE EN ALGUNA DE LAS CAPAS ATMOSFÉRICAS YA -- QUE LA TECNOLOGÍA PROVOCA QUE LOS AVIONES VUELEN CADA VEZ MÁS ALTO Y ELLO IMPIDE TOMAR COMO BASE EL HECHO DE QUE LOS AVIONES SÓLO PUEDAN LLEGAR A ALGUNA DE ESAS CAPAS, PUES LA AVIACIÓN MODERNA SOBREPASA LA PRIMERA DE LAS CAPAS PERO NO LLEGA AÚN A LA SEGUNDA, AUNQUE LA AVIACIÓN MILITAR SI PUEDE LLEGAR A LA MESOSFERA. POR LO ANTERIOR SURGE LA INTERROGANTE DE SABER -- CUÁL DE LAS CAPAS ATMOSFÉRICAS SERÍA ADECUADA PARA SITUAR EL LÍMITE ENTRE EL ESPACIO AÉREO Y EL ULTRATERRESTRE.

EN CUANTO SE REFIERE A LA SEGUNDA PROPUESTA, ES DECIR LA RELATIVA A LA FIJACIÓN DE LOS LÍMITES ESPACIALES, EN LA ALTURA EN QUE LOS AVIONES ALCANZAN SU MÁXIMA ELEVACIÓN, TENEMOS QUE COMO SE DIJO ARRIBA, LOS AVIONES COMERCIALES LLEGAN

A ELEVARSE EN PROMEDIO A 15 KILÓMETROS, SIN EMBARGO ELLO ES VARIABLE EN RAZÓN DE LA TÉCNICA APLICADA EN LA CONSTRUCCIÓN DE LAS AERONAVES; POR OTRA PARTE LA AVIACIÓN MILITAR ESTÁ MUCHO MÁS DESARROLLADA QUE LA COMERCIAL, POR LO QUE LOS AVIONES MILITARES PUEDEN ELEVARSE HASTA A 100 KMS. COMO EL AVIÓN COHETE "X-15", SIN EMBARGO NO TODOS LOS AVIONES MILITARES PUEDEN ALCANZAR TAL ELEVACIÓN. (3)

COMO SE PUEDE VER LA TECNOLOGÍA AERONÁUTICA NO TIENE UN PATRÓN DEFINIDO EN LA CONSTRUCCIÓN DE AERONAVES, LO CUAL HACE QUE TAMPOCO ESTO SIRVA DE PARÁMETRO PARA LA FIJACIÓN DE LOS LÍMITES ESPACIALES.

PASANDO AL ESTUDIO DE OTRA PROPUESTA, TENEMOS QUE ALGUNAS DE LAS ÓRBITAS SATELITARIAS SE ENCUENTRAN A 120 KMS. DE ALTURA, PERO ELLO ES VARIABLE DE ACUERDO CON EL TIPO DE SATÉLITE, SU FUNCIÓN Y EL AVANCE TECNOLÓGICO DEL PAÍS QUE LO CONSTRUYE, PUES HAY SATÉLITES QUE TIENEN SU APOGEO A SÓLO 63 KMS. (4), EN TANTO QUE OTROS LO TIENEN A 400; POR EJEMPLO EL "Explorer VIII" LANZADO EN 1960, TUVO SU APOGEO A 425 KMS. Y EL "Echo" SE ELEVÓ HASTA A 1121 KMS. EN EL MISMO AÑO.

POR LO ANTERIOR SERÍA POCO ADECUADO FIJAR LOS

3. AVIONES COMO EL "DC-10-30" PUEDEN ELEVARSE A 12800 METROS SOBRE EL NIVEL DEL MAR A UNA VELOCIDAD DE 926 KMS/H, O COMO EL BOEING 747 QUE VUELA A MÁS DE 10 KMS. A 520 MPH; EL BOMBARDERO INTERCONTINENTAL "B-1" PUEDE LLEGAR A 25 KMS. DE ALTURA.

4. COMO EL "MT-135/PR/300" DE TIPO METEOROLÓGICO LANZADO EL 1º DE NOVIEMBRE DE 1978 POR JAPÓN, CUYA MISIÓN ERA MEDIR LA TEMPERATURA DEL AIRE. CITADO EN EL "JAPAN INTERNATIONAL REPORT ON SPACE RESEARCH" DE 1979.

LÍMITES TOMANDO COMO BASE ESTE CRITERIO.

POR OTRA PARTE, LA PRESIÓN DEL AIRE BAJA CON LA ALTURA, POR LO QUE A MAYOR ALTURA MENOR PROBABILIDAD TIENEN LOS AVIONES DE ENCONTRAR SUSTENTACIÓN AERODINÁMICA, YA QUE EL AIRE CERCAÑO A LA SUPERFICIE TERRESTRE, ES PRESIONADO POR LAS CAPAS SUPERIORES Y COMO CONSECUENCIA DE LA ESTRATIFICACIÓN DE LOS GASES, LA PRESIÓN DECRECE 90% POR CADA 10 KMS DE ALTURA (a nivel del mar es de 1000 milibaras y a 10 kms., es de sólo 100); TAMBIÉN SE DEBE TOMAR EN CUENTA LA DENSIDAD DEL AIRE Y LA CONCENTRACIÓN DE OXÍGENO E HIDRÓGENO MOLECULAR PUES ESOS FACTORES FÍSICOS DECRECEN CON LA ALTURA. LA TEMPERATURA DISMINUYE 6.5° CENTÍGRADOS POR KILÓMETRO EN LA TROPOSFERA PERO AUMENTA EN LA ESTRATOSFERA Y VUELVE A DESCENDER EN LA MESOSFERA HASTA A -95° CENTÍGRADOS EN EL LÍMITE DE LA MESOPAUSA, VOLVIENDO A ELEVARSE EN LA TERMOsfERA HASTA A 1200° - A 400 KILÓMETROS. (5)

LAS VARIACIONES ANTES APUNTADAS TRAEN COMO CONSECUENCIA QUE EN LA CONSTRUCCIÓN DE AERONAVES Y COHETES, SE TENGA CUIDADO DE NO PASAR POR ALTO LAS CONDICIONES FÍSICAS A LAS QUE SE SUJETARÁN EN SU FUNCIONAMIENTO, YA QUE DE NO TOMARSE EN CUENTA, PODRÍA PROVOCARSE EL MAL FUNCIONAMIENTO DE LOS APARATOS.

ES DEBIDO A LA INDEFINIDA COMPOSICIÓN FÍSICA DE LA ATMÓSFERA Y A SU CONSTANTE VARIACIÓN, QUE TAMPOCO LA -

DENSIDAD O LA PRESIÓN DEL AIRE PUEDE SER LA BASE PARA LA SOLUCIÓN DEL PROBLEMA, DEBIDO A SU VARIABILIDAD, PUES NO SE PODRÍA TENER UNA DEFINICIÓN CIERTA SINO QUE TENDRÍA QUE SER AJUSTADA DE ACUERDO CON LOS CAMBIOS ATMOSFÉRICOS QUE SE PRESENTARAN.

EN CUANTO AL ÚLTIMO POSTULADO, SABEMOS QUE EN 1968 EL "EXPLORER I" DESCUBRIÓ A 1000 KMS. DE ALTURA, UN CAMPO CARGADO CON ENERGÍA MAGNÉTICA, MISMO QUE FUE DEFINIDO POR EL FÍSICO VAN ALLEN COMO "EL CAMPO MAGNÉTICO TERRESTRE" (CONOCIDO COMO "CINTURONES DE VAN ALLEN" A PARTIR DE ENTONCES); PERO TAMBIÉN SABEMOS QUE AÚN PARTIENDO DE LA SUPERFICIE DE LA TIERRA, ES POSIBLE ESCAPAR A LA FUERZA DE ATRACCIÓN TERRESTRE, DEBIDO A LA VELOCIDAD QUE DESARROLLAN LOS AVIONES Y COHETES. (6)

AÚN CUANDO EL CAMPO MAGNÉTICO TERRESTRE SE ENCUENTRA A UNA ALTURA RELATIVAMENTE FIJA, DEBIDO A SU POSICIÓN SOBRE LA SUPERFICIE NO ES POSIBLE UTILIZARLO COMO LA DELIMITACIÓN ENTRE EL ESPACIO AÉREO Y EL ULTRATERRESTRE, YA QUE EL PRIMERO SERÍA DEMASIADO AMPLIO Y ELLO PROVOCARÍA PROBLEMAS PARA LOS ESTADOS, AL PRETENDER EJERCER SU SOBERANÍA EN EL MISMO.

HASTA AQUÍ SE HAN ANALIZADO LOS FACTORES FÍSICOS QUE MÁS COMUNMENTE SE UTILIZAN PARA INTENTAR FIJAR LOS LÍ-

MITES DEL ESPACIO AÉREO Y DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, PERO NINGUNO DE ELLOS ES FUNCIONAL PARA CUBRIR ESE OBJETIVO, SEGÚN LAS RAZONES QUE YA SE HICIERON VALER ANTES, POR LO CUAL PASAREMOS AHORA A CONSIDERAR LOS ELEMENTOS FÍSICOS QUE AÚN A PESAR DE SU VOLUBILIDAD, PODRÍAN SERVIR PARA DEFINIR EL CRITERIO PARA LA SOLUCIÓN DEL PROBLEMA.

**B) FIJACION DE LOS RESPECTIVOS
AMBITOS DE VALIDEZ.**

SI BIEN SE VIENE HABLANDO DE LA DETERMINACIÓN DE LOS LÍMITES ENTRE EL ESPACIO AÉREO Y EL ULTRATERRESTRE, LO QUE MÁS NOS INTERESA ES LA FIJACIÓN DE LOS ÁMBITOS ESPACIALES DE VALIDEZ DE LAS NORMAS DEL DERECHO AERONÁUTICO Y DEL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, POR LO QUE AHORA PASAREMOS A

DESCRIBIR LOS FACTORES FÍSICOS QUE PODRÍAN SERVIR DE BASE PARA DELIMITAR EL ESPACIO.

LA AVIACIÓN MODERNA LLEGA SÓLO A 100 KMS. EN SU ACEPTACIÓN MÁS DESARROLLADA (pues se usan motores de turbo-reacción en aviones conocidos como "avión-cohete"); SIN EMBARGO ESA ALTITUD ES INADECUADA PARA LA MAYORÍA DE LOS AVIONES; LA DENSIDAD DEL AIRE ES TAN BAJA QUE EL DESPLAZAMIENTO DE LAS NAVES Y LA ORBITACIÓN DE SATÉLITES NO ENCUENTRAN RESISTENCIA YA QUE SE ELIMINA EN GRAN PARTE LA FRICCIÓN ORIGINADA POR LAS ONDAS DE CHOQUE, POR LO QUE SE DISMINUYE NOTABLEMENTE LA DESTRUCCIÓN DE LAS NAVES POR CALENTAMIENTO.

A 100 KMS. DE ALTURA LA TEMPERATURA INICIA SU DESCENSO POR LO CUAL NO PROVOCA DEMASIADO CALENTAMIENTO; LA COMPOSICIÓN FÍSICA DE LA ATMÓSFERA ES EN CIERTO GRADO HOMOGÉNEA, LA REFLEXIÓN DE LAS ONDAS DE RADIO ES BUENA, SE DA LA FORMACIÓN DE OZONO; A ESTA ALTURA SE ENCUENTRAN LOS LÍMITES DE LA MESOSFERA Y LA TERMOSFERA (ambas forman parte de la ionosfera); POR OTRA PARTE EL NÚMERO DE PARTÍCULAS CARGADAS ELÉCTRICAMENTE ES BAJO POR LO QUE EL CAMPO MAGNÉTICO TERRESTRE TIENE POCAS INFLUENCIA EN LA ATMÓSFERA.

EN ESTA ZONA SE ENCUENTRA EL PERIGEO DE MUCHOS SATÉLITES ARTIFICIALES, AUNQUE COMO YA SE DIJO LOS SATÉLITES TIENEN ÓRBITAS DIFERENTES DE ACUERDO CON SU FUNCIÓN. POR OTRA PARTE ESTA ZONA ESTÁ CERCANA A LA LÍNEA AERODINÁMICA DE "VON KARMAN" (fijada a 60 millas de altura).

LAS CARACTERÍSTICAS MENCIONADAS SE ENCUENTRAN

EN UNA ZONA QUE SE UBICA ENTRE 100 Y 110 KMS. DE ALTURA, CONSIDERANDO QUE EXISTE CIERTA HOMOGENEIDAD AL RESPECTO, AUNQUE EXISTA AL MISMO TIEMPO CIERTA RELATIVIDAD EN ELLO, ES POSIBLE CONSIDERAR A ESTA ZONA COMO LA ZONA DELIMITATIVA ENTRE EL ESPACIO AÉREO Y EL ULTRATERRESTRE.

EN CONSECUENCIA EL ESPACIO AÉREO SE ENCUENTRA ENTRE EL NIVEL DEL MAR Y 100 KMS DE ALTURA EN LA ATMÓSFERA Y EL ESPACIO ULTRATERRESTRE SE UBICA A PARTIR DE ESTA ALTURA Y LLEGA A LOS LÍMITES DE NUESTRA GALAXÍA.

NO OBSTANTE HABERSE DETERMINADO FÍSICAMENTE EL LÍMITE ENTRE EL ESPACIO AÉREO Y EL ULTRATERRESTRE, ESTO NO ES EN MODO ALGUNO LA PRINCIPAL INTENCIÓN EN ESTE TRABAJO, YA QUE LO QUE EN VERDAD SE PERSIGUE ES LA DETERMINACIÓN DE LOS ÁMBITOS DE VALIDEZ DEL DERECHO AERONÁUTICO Y EL DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE.

POR LO TANTO UNA VEZ ESTABLECIDOS LOS LÍMITES FÍSICOS DEL ESPACIO, CORRESPONDE AHORA DEFINIR AMBAS ZONAS ESPACIALES ASI COMO EL ÁMBITO ESPACIAL DE VALIDEZ DE LAS NORMAS DEL DERECHO AERONÁUTICO Y DEL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE.

JOHN KISH MANIFIESTA EN SU TESIS DOCTORAL QUE LA PARTE MÁS ALTA DEL ESPACIO AÉREO DEFINE LA FRONTERA ENTRE ÉSTE Y EL ESPACIO ULTRATERRESTRE, POR LO QUE LA DELIMITACIÓN DEPENDE EN SU CRITERIO, DE LA EXTENSIÓN DEL ESPACIO AÉREO, LO CUAL ES LÓGICO PERO DE NINGÚN MODO CONCLUSIVO, PUES ESTE TRATADISTA SÓLO EMITE UNA CONSIDERACIÓN GENERAL. (7)

7. Cfr. KISH J., OP. CIT., P. 39.

LA CONVENCION DE PARIS Y LA DE CHICAGO NO CONCEPTUARON LO QUE SE DEBIA CONSIDERAR COMO ESPACIO AEREO SINO UNICAMENTE ACLARARON QUE LOS ESTADOS TENIAN COMPLETA Y EXCLUSIVA SOBERANIA SOBRE EL ESPACIO AEREO CORRESPONDIENTE A SU TERRITORIO (Artículo 19 en ambos documentos) . NO HAY CONCEPTO ALGUNO QUE ESPECIFIQUE LO QUE DEBE ENTENDERSE COMO ESPACIO AEREO Y ULTRATERRESTRE.

CON BASE EN LA PROPUESTA QUE SE HIZO VALER ANTES, PODRIA DECIRSE QUE EL CONCEPTO DEL ESPACIO AEREO ES COMO SIGUE: "ESPACIO AEREO ES LA ZONA ATMOSFERICA TERRESTRE SITUADA ENTRE EL NIVEL DEL MAR Y 100 KMS. DE ALTURA, CONSIDERADA COMO EL AMBITO ESPACIAL DE VALIDEZ DEL DERECHO AERONAUTICO, EN DONDE EL ESTADO EJERCE SU SOBERANIA POR CUANTO HACE A SUS DERECHOS TERRITORIALES"; DE ACUERDO CON ELLO, EL ESPACIO ULTRATERRESTRE "ES LA ZONA ATMOSFERICA SITUADA A PARTIR DE 100 KMS. DE ALTURA Y QUE SE EXTIENDE HASTA DONDE TERMINA NUESTRA GALAXIA; MISMA ZONA QUE PERTENECE A TODA LA HUMANIDAD Y QUE NO DA LUGAR A LA EXISTENCIA DE LA SOBERANIA ESTATAL NI A RECLAMOS DE PROPIEDAD EXCLUSIVA".

NO ES POSIBLE HABLAR DEL ESPACIO INTERPLANETARIO YA QUE NO EXISTE UN LIMITE CIERTO PARA NUESTRA ATMOSFERA, PUES COMO SE SABE ESTA CHOCA CON LAS ATMOSFERAS DEL SOL, LA LUNA Y LOS PLANETAS DE NUESTRA GALAXIA; SIN EMBARGO LO QUE SI EXISTE ES EL ESPACIO INTER-GALACTICO, POR LO QUE EN SU MOMENTO PODRIA SURGIR EL "DERECHO DEL ESPACIO INTER-GALACTICO".

EN ESTE ORDEN DE IDEAS EL DERECHO DEL ESPACIO

ULTRATERRESTRE TIENE SU ÁMBITO ESPACIAL DE VALIDEZ EN AQUÉLLA ZONA QUE SE INICIA A PARTIR DE 100 KMS. DE ALTURA Y TERMINA - EN LOS LÍMITES DE NUESTRA GALAXIA; POR LO QUE FORMAN PARTE - DE SU OBJETO DE REGULACIÓN JURÍDICA LOS CUERPOS CELESTES QUE SE ENCUENTRAN EN EL MISMO, INCLUIDA LA LUNA.

SE TRATA DE UNA DELIMITACIÓN MUY ABSTRACTA DEBIDO A LOS MOVIMIENTOS ROTATORIOS Y TRASLATIVOS DE NUESTRO -- PLANETA, AUNQUE LAS CONDICIONES QUE SE ENCUENTRAN EN UNA FAJA DE ENTRE 100 Y 110 KMS. DE ALTURA SE PUEDAN ESTRATIFICAR - POR SU RELATIVA HOMOGENEIDAD, SIN EMBARGO LOS FACTORES FÍSICOS DE NUESTRA ATMÓSFERA SON BÁSICOS PARA LA SOLUCIÓN DEL PROBLEMA; POR LO CUAL AÚN CUANDO LA CONCLUSIÓN SE PLASME EN UN ACUERDO INTERNACIONAL, CONSIDERO QUE DEBERÁ TENER SU FUNDAMENTO EN ESTOS FACTORES.

AHORA BIEN, ES CIERTO QUE SE HA PRETENDIDO RESOLVER LA CUESTIÓN ADECUANDO LOS DATOS GEOFÍSICOS DE LA ATMÓSFERA PERO EL PROBLEMA REAL CONSISTE EN QUE LOS PAÍSES DEL MUNDO ACEPTEN PLASMAR LA SOLUCIÓN EN UN DOCUMENTO INTERNACIONAL COERCITIVO PARA QUE SEA RESPETADO POR TODOS EN PRO DEL BIENESTAR MUNDIAL. DE TAL MANERA SE RECONOCERÍA QUE LA SOBERANÍA - EN SU MÁX AMPLIA EXTENSIÓN LLEGARÍA SÓLO A DETERMINADA ALTURA EN EL ESPACIO Y QUE MÁS ALLÁ DE LA MISMA SE UBICARÍA EL ESPACIO ULTRATERRESTRE, EN EL CUAL SE CANCELA DE FIJO EL EJERCICIO DE LA SOBERANÍA ESTATAL, PUESTO QUE EN ESTE ESPACIO EXISTE EL PATRIMONIO COMÚN DE LA HUMANIDAD, QUE NO PUEDE SER TOMADO EN FORMA INDIVIDUAL.

ES NECESARIO ACLARAR QUE EL PROBLEMA DE LOS LÍMITES DEL ESPACIO, ÚNICAMENTE SE SOLUCIONARÁ EN DEFINITIVA - MEDIANTE UN ACUERDO INTERNACIONAL EN EL CUAL SE TOMEN EN CUENTA LOS FACTORES FÍSICOS DE LA ATMÓSFERA TERRESTRE PARA REGULAR EL CRITERIO QUE SE PLASME EN DICHO DOCUMENTO; EN TAL SENTIDO SE HAN MANIFESTADO LOS ESTADOS DEL MUNDO EN EL SENO DE LA SUBCOMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS, PUES NO DESEAN UNA SOLUCIÓN AISLADA, SIN FUNDAMENTO Y QUE SEA FRUTO DE LA NADA.

EL ARREGLO DE LA CUESTIÓN DEJARÁ CLARO CUALES SON LAS ACTIVIDADES QUE SE DEBERÁN CONSIDERAR COMO DE DERECHO AERONÁUTICO Y CUALES COMO DE DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE.

ES NOTORIO QUE LA SOLUCIÓN NO ES SENCILLA, YA QUE LA PROPIA COMISIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN Y EXPLORACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS HA DEJADO DE LADO EL ESTUDIO DEL PROBLEMA DURANTE LARGOS PERIODOS; POR OTRA PARTE EN LOS PERIODOS EN QUE SE HA ESTUDIADO, LOS ESTADOS NO HAN LLEGADO A NINGÚN ACUERDO AL RESPECTO, NI AÚN EN CUANTO A CONSIDERAR PRIORITARIO EL TEMA.

SE TRATA DE UN ASUNTO DE MUCHA IMPORTANCIA Y - POR ELLO DEBE SER RESUELTO A LA BREVEDAD POSIBLE PUES EN TANTO SIGA SIN SOLUCIÓN, ESTARÁN INDETERMINADAS CUESTIONES COMO LA DE LA SOBERANÍA ESTATAL EN EL ESPACIO AÉREO, LA CONDICIÓN DE PATRIMONIO COMÚN DE LA HUMANIDAD DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y LOS CUERPOS CELESTES, ASI COMO LA APLICACIÓN DE LOS ACUERDOS FIRMADOS HASTA EL MOMENTO EN MATERIA DE DERECHO AÉRO

NÁUTICO Y DE DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE.

C) IMPLICACIONES DEL ESTABLECIMIENTO DE
LOS RESPECTIVOS ÁMBITOS DE VALIDEZ.

DETERMINAR LOS ÁMBITOS DE VALIDEZ DEL DERECHO AERONÁUTICO Y DEL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, PROVOCA CONSECUENCIAS COMO LA DE ESTABLECER EL ALCANCE DE LA SOBERANÍA ESTATAL, DEFINIR EL TERRITORIO NACIONAL, ESTABLECER EL USO EQUITATIVO DEL ESPACIO, LA APLICABILIDAD Y VALIDEZ DE LOS TRATADOS INTERNACIONALES RELATIVOS, ASÍ COMO LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES A QUE SE SUJETAN LOS ESTADOS Y LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES.

EN SEGUIDA VEREMOS SOMERAMENTE ALGUNAS CONSIDERACIONES AL RESPECTO.

**C.1) DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS EN
EL ESPACIO AEREO Y EN EL ULTRATERRESTRE.**

LA COMISIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN Y EXPLORACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS, DETERMINÓ EN EL INFORME QUE PRESENTÓ A LA ASAMBLEA GENERAL EL 14 DE JULIO DE 1959 EN EL DOCUMENTO A/4141, QUE EL ESTABLECIMIENTO DEL HOMBRE EN LA LUNA Y EN OTROS CUERPOS CELESTES (hechos que se suscitarían en el futuro), DARÍA LUGAR A DIVERSAS SITUACIONES DE DERECHO, PERO QUE EN ESE MOMENTO NO ERA NECESARIO UN ESTUDIO PREFERENTE AL RESPECTO. (8)

EN LA ACTUALIDAD EL PROGRESO EN LA CIENCIA ESPACIAL PROVOCA QUE LA ANTERIOR AFIRMACIÓN SEA OBSOLETA Y DA LUGAR A LA NECESIDAD REAL DE ESTABLECER LAS CONDICIONES QUE DEBEN REGIR EN EL ESPACIO EN RELACIÓN CON LAS ACTIVIDADES ESPACIALES DE LOS ESTADOS.

EL HOMBRE COMO PARTE INTEGRANTE DE UN ESTADO TIENE PLENO DERECHO A QUE SU INTEGRIDAD FÍSICA Y MORAL SEAN RESPETADAS Y PRESERVADAS EN EL ESPACIO ASÍ COMO SUCEDE EN LA TIERRA Y POR SU PARTE EL ESTADO TIENE LA OBLIGACIÓN DE ASEGURAR AL INDIVIDUO DICHO RESPETO.

EL PROBLEMA RADICA EN HACER LA DISTINCIÓN ENTRE EL ESPACIO AÉREO Y EL ULTRATERRESTRE, PUESTO QUE EN EL

PRIMERO SE DA EL EJERCICIO DE LA SOBERANÍA Y POR LO TANTO LAS AERONAVES DEBEN SUJETARSE A LAS NORMAS JURÍDICAS IMPUESTAS -- POR EL ESTADO SUBYACENTE; EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE EL -- VUELO SE SUJETA A LOS LINEAMIENTOS ESTABLECIDOS EN LOS TRATADOS INTERNACIONALES, ASI COMO A LAS LEYES INTERNAS DEL ESTADO DE REGISTRO DE LA NAVE, YA QUE SOBRE LA MISMA SE EXTIENDE EL EJERCICIO DE LA SOBERANÍA. (9)

EL TRANSITO POR EL ESPACIO ES UN DERECHO, ASI COMO LO ES LA EXPLORACIÓN, AUNQUE ELLO ENTRAÑA LA OBLIGACIÓN Y CONDICIÓN DE ESTAR MATERIAL Y CIENTÍFICAMENTE BIEN PREPARADO PARA EFECTUAR ACTIVIDADES ESPACIALES, PARA PROTEGER ADECUADAMENTE, LA INTEGRIDAD DE LA POBLACIÓN Y LA PROPIA INFRAESTRUCTURA ASI COMO LA DE LOS OTROS ESTADOS, PUES LANZAR UN COHETE AL ESPACIO, PUEDE SER ALGO MUY PELIGROSO SI NO SE REALIZA DE ACUERDO CON LA TECNOLOGÍA ADECUADA.

SEBASTIÁN ESTRADÉ PIENSA QUE PRONTO HABRÁ NECESIDAD DE REGULAR LA EMIGRACIÓN DE LA TIERRA A LA LUNA Y A LOS CUERPOS CELESTES, DEBIDO AL RÁPIDO AVANCE DE LA CIENCIA ESPACIAL (10); ACLARA QUE ESTO LLEVARÍA A LA CREACIÓN DE AGENCIAS DE VIAJES ESPECIALIZADAS EN EXCURSIONES ESPACIALES.

ES DERECHO DE LOS ESTADOS EL USO Y LA EXPLOTACIÓN DEL ESPACIO, PERO LA REALIZACIÓN DE ACTIVIDADES EN EL ESPACIO AÉREO ESTÁN CONDICIONADAS A LA AUTORIZACIÓN DEL ESTADO

9. CFR. ARTÍCULO VIII DEL TRATADO SOBRE LOS PRINCIPIOS QUE DEBEN REGIR LAS ACTIVIDADES DE LOS ESTADOS EN LA EXPLORACIÓN Y UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, INCLUSO LA LUNA Y OTROS CUERPOS CELESTES.
10. CFR. ESTRADÉ R. S., OP. CIT., P. 102.

SUBYACENTE, EN TANTO QUE LAS ACTIVIDADES ESPACIALES SÓLO -- OBLIGAN A ESTAR CIENTÍFICAMENTE PREPARADO PARA ELLO Y QUE DICHAS ACTIVIDADES SEAN REALIZADAS EN BIEN DE LA HUMANIDAD.

EN AMBOS CASOS EXISTE LA EVENTUALIDAD DE QUE SE PROVOQUEN DAÑOS POR FALLAS O ALGUNA OTRA CAUSA Y ENTONCES SURGE LA FIGURA DE LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL POR DAÑOS, - A LA QUE DEBERÍA RESPONDER EL ESTADO DE REGISTRO O LANZAMIENTO DE LA NAVE YA QUE A ÉSTE SE LE IMPUTARÍAN COMO PROPIOS, SE GÚN LO ESTABLECIDO EN EL CONVENIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD, - EN MATERIA ESPACIAL. EN ESTE CASO, LA OBLIGACIÓN DE RESARCIR LOS DAÑOS CONSISTIRÍA EN INTENTAR RESTITUIR EN TODO LO POSIBLE Y EN FORMA PROPORCIONAL, EL EQUILIBRIO EXISTENTE HASTA ANTES DEL PERCANCE.

EL TRANSITO AÉREO Y ESPACIAL, DAN LUGAR A CONTAMINACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE, TANTO POR EL RUIDO DE LOS MOTORES COMO POR LA EXPULSIÓN DE GASES PROCEDENTES DE LA COMBUSTIÓN DE LOS MISMOS; ASIMISMO PUEDE PRESENTARSE EL ACARREO DE GÉRMINES NOCIVOS AL HOMBRE. LA POLUCIÓN DEL ESPACIO TAMBIÉN SE DA POR LA DESTRUCCIÓN DE LOS ARTEFACTOS ESPACIALES CUANDO SE HALLAN EN VUELO O EN ÓRBITA; TODO LO ANTERIOR TAMBIÉN PUEDE DAR LUGAR A LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS.

SEBASTIÁN ESTRADÉ (11) ENUNCIA EN FORMA ESPECÍFICA ALGUNOS DERECHOS Y OBLIGACIONES RESPECTO DEL ESPACIO

AÉREO Y ULTRATERRESTRE:

- A) LIBERTAD DE EXPLORACIÓN PACÍFICA;
- B) COORDINACIÓN UNIVERSAL DE LOS LANZAMIENTOS Y -
OTRAS ACTIVIDADES EN EL MEDIO;
- C) EVITAR CUALQUIER INTOXICACIÓN O ALTERACIÓN SUS-
TANCIAL DEL ESPACIO AÉREO O DEL ULTRATERRESTRE
ASI COMO PROHIBICIÓN ABSOLUTA DE ACTIVIDADES -
NUCLEARES EN ÉSTOS;
- D) INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN EN ACTIVIDADES ESPA-
CIALES SIN IMPORTAR EL PAÍS QUE LAS REALICE;
- E) INCLUSIÓN DE MATERIAL DE INVESTIGACIÓN ESPACIAL;
- F) PREPARAR EL EQUIPO HUMANO Y TECNOLÓGICO PARA -
PARTICIPAR EN VUELOS ESPACIALES A FIN DE EVI--
TAR EN LO POSIBLE QUE ELLO SÓLO SEA ACESIBLE
A DETERMINADOS ESTADOS;
- G) PARTICIPAR POR IGUAL EN TODAS LAS VENTAJAS QUE
SE DERIVEN DE LAS ACTIVIDADES ESPACIALES COMO
LA RADIOASTRONOMÍA, TELEVISIÓN, DIRECCIÓN DE
NAVES ESPACIALES Y AERONAVES, TELECOMUNICA---
CIÓN, ETC.;
- H) PARTICIPAR EN JUSTAS PROPORCIONES, DE TODOS -
LOS BENEFICIOS QUE SE DESPRENDEN DE LA INVESTI
GACIÓN ESPACIAL; Y
- I) OBTENER LOS BENEFICIOS DERIVADOS DE LAS ACTIVI
DADES ESPACIALES, COMO LEGADO DEL DESARROLLO

CIENTÍFICO DE LA HUMANIDAD.

ASIMISMO TENEMOS LA APORTACIÓN DEL JURISTA MEXICANO ABELARDO ROJAS, QUIEN EXPLICA QUE ES UN DERECHO DE LA HUMANIDAD Y OBLIGACIÓN DE LOS ESTADOS, PROSCRIBIR EL ARMAMENTISMO Y LA GUERRA EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE PARA QUE PUEDA EXISTIR UNA EFECTIVA UTILIZACIÓN PACÍFICA DEL MISMO, POR LO QUE LOS ESTADOS AL ENVIAR UNA NAVE AL ESPACIO DEBEN EVITAR -- QUE VAYA PROVISTA DE ARMAS DE CUALQUIER ESPECIE, COMO SE ACLARA TAMBIÉN EN EL TRATADO SOBRE LOS PRINCIPIOS JURÍDICOS QUE DEBEN REGIR LAS ACTIVIDADES DE LOS ESTADOS EN LA EXPLORACIÓN Y UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, INCLUSO LA LUNA Y OTROS CUERPOS CELESTES. (12)

LA IGUALDAD PARA INCURSIONAR EN EL ESPACIO, ES UN DERECHO DE TODOS LOS ESTADOS DEL MUNDO, SIN EMBARGO ES NECESARIO ACLARAR QUE EN LA REALIDAD EL EJERCICIO DE ESE DERECHO ESTÁ SUJETO A LA CAPACIDAD TECNOLÓGICA, CIENTÍFICA Y MONETARIA DE CADA PAÍS, POR LO QUE SÓLO UNOS CUANTOS PUEDEN -- EJERCERLO EFECTIVAMENTE.

MODESTO SEARA VÁZQUEZ OPINA QUE LOS PUEBLOS -- DEL MUNDO TIENEN EL DERECHO DE AUTODEFENSA POR LO QUE CONSIDERA QUE LOS PROYECTILES TELEDIRIGIDOS EN LANZAMIENTOS DE PRUEBA, PONEN EN PELIGRO LA SEGURIDAD NACIONAL DE TODOS LOS PAÍ-

12. AL RESPECTO SE PUEDE VER ROJAS ROLDAN A., OP. CIT., P. 196 Y ARTÍCULO IV DEL ANEXO A LA RESOLUCIÓN 2222 (XXI).

SES DEL MUNDO ASI COMO A LA AERONAVEGACIÓN (13); AGREGA QUE EL ESTADO DEBE RESGUARDARSE DE LOS PELIGROS QUE ACARREA LA ORBITACIÓN DE SATÉLITES, YA QUE ÉSTOS PODRÍAN IR EQUIPADOS CON ARMAS O APARATOS FOTOGRÁFICOS CON LOS QUE SE PUDIERA REVELAR SECRETOS NACIONALES O TAL VEZ PODRÍA TRATARSE DE ARTEFACTOS - DE TECNOLOGÍA DEFICIENTE Y QUE PROVOCARAN ALGÚN RIESGO PARA - LA SUPERFICIE TERRESTRE DURANTE SU ORBITACIÓN.

MANFRED LACHS EXPRESA QUE EN MATERIA ESPACIAL, LOS ESTADOS TIENEN LOS SIGUIENTES DERECHOS Y OBLIGACIONES:

- A) INFORMAR SOBRE CUALQUIER FENÓMENO QUE SEA DESCUBIERTO EN LA EXPLORACIÓN E INVESTIGACIÓN -- CIENTÍFICA Y QUE PUDIERA SER UN PELIGRO PARA - LOS ASTRONAUTAS, CONSTITUYÉNDOSE AL EFECTO UN SISTEMA DE AVISO MUTUO;
- B) PERMITIR EL ACCESO A LAS INSTALACIONES LUNARES Y DE OTROS CUERPOS CELESTES, CON CARÁCTER DE VISITA ÚNICAMENTE;
- C) TOMAR EN CONSIDERACIÓN LAS SOLICITUDES PARA -- PRESENCIAR VUELOS Y LANZAMIENTOS ESPACIALES;
- D) PEDIR INFORMES SOBRE LAS ACTIVIDADES QUE LOS - ESTADOS REALICEN EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE

13. CFR. SEARA VÁZQUEZ M., OP. CIT., P. 100. EL AUTOR CITA LAS PALABRAS TEXTUALES DE NEHRU: "ALL THE PEOPLES OF THE WORLD HAVE RIGHT TO PEACE AND SECURITY".

CUANDO HAYA SOSPECHA DE QUE SON NOCIVAS PARA LA HUMANIDAD;

- E) INFORMAR A LAS NACIONES UNIDAS Y AL PÚBLICO EN GENERAL LA NATURALEZA, FUNCIÓN, REALIZACIÓN, LOCALIZACIÓN Y RESULTADOS DE LA EXPLORACIÓN EN EL ESPACIO. (14)

ADEMÁS DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES QUE HASTA AQUÍ SE HAN MENCIONADO SEGÚN LAS CONSIDERACIONES DE LOS AUTORES CONSULTADOS, TENEMOS QUE RESPECTO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE HAY VARIOS ACUERDOS EN CUYOS ARTÍCULOS SE PUEDE APRECIAR EL ESTABLECIMIENTO DE VARIOS DERECHOS Y OBLIGACIONES, LO QUE EN FORMA ENUNCIATIVA SE TOCA ENSEGUIDA.

DEL TRATADO SOBRE LOS PRINCIPIOS QUE DEBEN REGIR LAS ACTIVIDADES DE LOS ESTADOS EN LA EXPLORACIÓN Y UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, INCLUSO LA LUNA Y OTROS CUERPOS CELESTES, EXTRAEMOS LO SIGUIENTE: LOS ESTADOS DEBERÁN CONSTREÑIRSE AL DERECHO INTERNACIONAL Y A LA CARTA DE LAS NACIONES UNIDAS EN LA EXPLORACIÓN Y UTILIZACIÓN DEL ESPACIO Y LOS CUERPOS CELESTES, CUANDO NO HAYA UNA NORMA APLICABLE AL CASO CONCRETO; PROSCRIBE EL ARMAMENTISMO Y LA MILITARIZACIÓN DEL ESPACIO, OBLIGA A PRESTAR AUXILIO A LOS ASTRONAUTAS Y NAVES ESPACIALES CUANDO SE HALLEN EN PELIGRO, SEA CUAL FUERE SU NACIONALIDAD (15); SUJETA A LOS ESTADOS PARTE A LA RES

14. LACHS M., Op. cit., pp. 148 a 157.

15. LA OBLIGACIÓN ES PARA LOS ESTADOS Y LOS ASTRONAUTAS, SEGÚN EL ARTÍCULO IV DEL DOCUMENTO.

PONSABILIDAD POR DAÑOS A BIENES O PERSONAS (16); OTORGA -
PLENA SOBERANÍA SOBRE LAS NAVES ESPACIALES CUANDO SE HALLAN -
EN VUELO; PREVEE QUE SE EVITE AL MÁXIMO LA POLUCIÓN DEL ESPA
CIO; ESTABLECE EL PRINCIPIO DE LA RECIPROCIDAD ENTRE LOS ES-
TADOS EN TODO ASPECTO.

LO MÁS SIGNIFICATIVO QUE DEL CONVENIO SOBRE EL
REGISTRO DE VEHÍCULOS LANZADOS AL ESPACIO ULTRATERRESTRE, SE
PUEDE CITAR ES LO SIGUIENTE: NOTIFICAR A LA ORGANIZACIÓN DE
LAS NACIONES UNIDAS LA CREACIÓN DEL "REGISTRO NACIONAL DE OB-
JETOS LANZADOS AL ESPACIO"; INFORMAR EL LUGAR, FECHA, FUN-
CIÓN Y OBJETIVO DE LA MISIÓN, ESTADO DE LANZAMIENTO Y REGIS-
TRO; PRESTAR ASISTENCIA PARA LOCALIZAR CUANDO SEA NECESARIO,
EL ESTADO DE LANZAMIENTO DE UN OBJETO EN PARTICULAR, EN EL CA
SO DE QUE SE PRETENDA EXIGIR AL MISMO LA REPARACIÓN DE DAÑOS.

EN EL ACUERDO SOBRE EL SALVAMENTO Y LA DEVOLUCIÓN -
DE ASTRONAUTAS Y LA RESTITUCIÓN DE OBJETOS LANZADOS AL ESPA--
CIO ULTRATERRESTRE, ENCONTRAMOS PRINCIPALMENTE: LA OBLIGA--
CIÓN DE DEVOLVER LAS NAVES Y SUS TRIPULACIONES, SIN DEMORA Y
CON LA SEGURIDAD QUE EL CASO REQUIERA, CUANDO POR ACCIDENTE
CAIGAN EN ALGÚN TERRITORIO EXTRANJERO; EN PAGO POR ESOS SER-
VICIOS, EL ESTADO DE LANZAMIENTO TIENE LA OBLIGACIÓN DE PA--
GAR LOS GASTOS PROVOCADOS POR EL RESCATE.

EL ACUERDO QUE DEBE REGIR LAS ACTIVIDADES DE -
LOS ESTADOS EN LA LUNA Y OTROS CUERPOS CELESTES, ESTABLECE: -

SUJECCIÓN AL DERECHO INTERNACIONAL PARA LA CELEBRACIÓN DE ACTIVIDADES EN LA LUNA Y OTROS CUERPOS CELESTES; USO DE DICHS - MEDIOS EN FORMA PACÍFICA Y NO PARA HACERLOS FUENTE DE AMENAZAS CONTRA LA HUMANIDAD; NO SE PERMITE LA ORBITACIÓN DE ARMAS DE DESTRUCCIÓN EN MASA, ASI COMO TAMPOCO EL ESTABLECIMIENTO DE BASES, FORTIFICACIONES O INSTALACIONES MILITARES; OBLIGA A PROCURAR LA PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE DE LA LUNA Y LOS CUERPOS CELESTES Y A DAR A CONOCER AL MUNDO SUS ZONAS DE INTERÉS CIENTÍFICO; PROHIBE HACER RECLAMOS DE SOBERANÍA Y PROPIEDAD SOBRE ALGUNA PARTE DE LA LUNA Y LOS CUERPOS CELESTES; ORDENA INFORMAR SOBRE LOS RECURSOS QUE SEAN DESCUBIERTOS EN LOS MISMOS; AUTORIZA A VISITAR LAS INSTALACIONES LUNARES PARA CORROBORAR QUE SE ESTÁN EFECTUANDO ACTIVIDADES SEGÚN LO ESTABLECIDO EN EL ACUERDO; DETERMINA QUE SE DEBE CONSIDERAR A LA LUNA Y A LOS CUERPOS CELESTES COMO PATRIMONIO COMÚN DE LA HUMANIDAD.

SABEMOS QUE A UN DERECHO CORRESPONDE NECESARIAMENTE UNA OBLIGACIÓN Y CON MAYOR ÉNFASIS EN ESTE CAMPO JURÍDICO PUESTO QUE NO HAY ESTADO NI ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL QUE PUEDA EXIGIR MAYORES PRERROGATIVAS QUE LAS CONCEDIDAS, RELACIONADAS CON LA EXPLORACIÓN Y USO DEL ESPACIO Y LOS CUERPOS CELESTES, DEBIDO A LA CALIDAD DE PATRIMONIO COMÚN DE LA HUMANIDAD QUE TIENEN DICHS MEDIOS NATURALES.

EN EL ESPACIO AÉREO EL ESTADO ES SOBERANO Y POR LO MISMO PUEDE IMPONER CONDICIONES PARA EL USO DEL MISMO, YA QUE ESA POTESTAD LA TIENE SOBRE TODO SU TERRITORIO, SIN -

EMBARGO EXISTEN CINCO LIBERTADES PARA EL TRÁFICO AÉREO, LAS CUALES SE CONCEDEN A LOS ESTADOS PARTE DE LA CONVENCIÓN DE CHICAGO, MISMAS QUE CONSISTEN EN:

- 1) VOLAR SOBRE UN TERRITORIO EXTRANJERO SIN ATERRIZAR.
- 2) ATERRIZAR EN TERRITORIO EXTRANJERO CON FINES DIVERSOS A LOS COMERCIALES.
- 3) DESEMBARCAR PASAJEROS, CARGA O CORREO EN TERRITORIO EXTRANJERO.
- 4) EMBARCAR EN TERRITORIO EXTRANJERO PASAJEROS, CARGA O CORREO, CON DESTINO AL TERRITORIO NACIONAL.
- 5) TOMAR Y DESEMBARCAR PASAJEROS, CARGA Y CORREO EN CUALQUIER ESTADO PARTE. (17)

LOS MENCIONADOS ENTRAÑAN LA OBLIGACIÓN DE CONCEDERLOS A LOS ESTADOS PARTE Y ADEMÁS, A NO SOBREVOLAR LAS ZONAS DETERMINADAS POR EL ESTADO SUBYACENTE COMO PROHIBIDAS PARA EL VUELO.

17. ACUERDO SOBRE TRANSPORTE Y TRANSITO AÉREO.

C.2) EJERCICIO DE LA SOBERANÍA EN EL ESPACIO AEREO Y EN EL ULTRATERRESTRE.

RESPECTO DEL PAPEL QUE TIENE LA SOBERANÍA EN -
EL DERECHO AERONÁUTICO (ya que en el Derecho del Espacio Ul-
traterrestre es nula); SE HACE NECESARIO HABLAR DE LA CONNO-
TACIÓN GENERAL DEL TÉRMINO, PARA LUEGO ANALIZARLO EN PARTICU-
LAR.

EN LA ÉPOCA DE LOS ROMANOS EL AIRE ERA CONSIDE-
RADO COMO UNA "res communis" PUES EXISTÍA TANTO EN LA SUPER-
FICIE COMO EN GRAN PARTE DE LA ATMÓSFERA Y POR LO TANTO NO SE
CONSIDERABA SUJETO A APROPIACIÓN SINO COMO UNA COSA DE USO CO-
MÚN HASTA EL "coelum". (18)

EL ADELANTO CIENTÍFICO DE LA ERA NO DABA LUGAR
A QUE EXISTIERA NINGÚN APARATO ÚTIL PARA ELEVARSE SOBRE LA SU-
PERFICIE TERRESTRE, POR LO QUE LA NULA ACTIVIDAD AERONÁUTICA
Y AÚN MÁS LA ESPACIAL, DIO LA PAUTA PARA QUE NO SE DIERA EL
PROBLEMA DE SI ES DABLE EL EJERCICIO DE LA SOBERANÍA EN EL ES-
PACIO MÁS ALLÁ DE DONDE SE EFECTÚAN ACTUALMENTE ACTIVIDADES -
AERONÁUTICAS. EL HECHO ACTUAL ES QUE LOS ESTADOS EXTIENDEN -
SU SOBERANÍA AL ESPACIO, A UNA ALTITUD AÚN IMPRECISA.

18. VERPLAETSE JULIÁN G., DERECHO INTERNACIONAL AÉREO Y DEL ESPACIO, MA-
DRID, 1963, ATLAS, 1ª ED. TRAD., P. 111; EL AUTOR CITA LA MÁXIMA ROMANA:
"CUJUS EST SOLUM EJUS ET USQUE AD COELUM ET INFERIS" DE ACCURSIO.

UNO DE LOS PRIMEROS CONCEPTOS DE SOBERANÍA ES EL JUAN BODIN QUIEN EXPLICA QUE: "Soberanía es la fuerza absoluta y perpetua de una República llamada majestad por los - latinos". (19)

ESE PODER ABSOLUTO NO SIGNIFICA ARBITRARIEDAD PUES SIENDO EL ESTADO LA MÁXIMA AGRUPACIÓN POLÍTICA DEL HOMBRE, ÉSTE LA CONSTITUYÓ PARA QUE LO BENEFICIARA POR LO QUE DICHO PODER SIRVE PARA LEGISLAR, CONCILIAR LA PAZ, CONSTITUIR TRIBUNALES Y LLEVAR A CABO OTRAS ACTIVIDADES DE PROVECHO SOCIAL.

LA SOBERANÍA ES COMO DICE JUAN JACOBO ROUSSEAU "la fuerza universal e impulsiva" que se requiere para mover y disponer de las partes, en beneficio del todo, REFIRIÉNDOSE CON ELLO AL PUEBLO (20); RESIDE PUES COMO DICE BODÍN EN LA "REPUBLICA" Y NO DEBE CONFUNDIRSE NI CENTRARSE EN LA MINORÍA QUE EJERCE EL PODER; LA SOBERANÍA COMO ATRIBUTO DEL ESTADO MODERNO, LE CORRESPONDE A ÉSTE COMO ENTE, COMO UNIDAD POLÍTICA, COMO REPRESENTACIÓN Y ORGANIZACIÓN SUPREMA DE UN PUEBLO.

ESE ATRIBUTO DA AL ESTADO, UN RASGO DE SUPERIORIDAD SOBRE OTRAS ORGANIZACIONES DEL PUEBLO Y AÚN SOBRE SU

19. CITADO POR CÉSAR SEPÚLVEDA, DERECHO INTERNACIONAL, MÉXICO, PORRÚA, - 1980, 11ª ED., P. 88; ASIMISMO POR JOSÉ LÓPEZ PORTILLO Y P., GÉNESIS Y - TEORÍA GENERAL DEL ESTADO MODERNO, MÉXICO, TEXTOS UNIVERSITARIOS S.A., - 1976, 2ª ED., P. 513: "LA SOUVERAINETÉ EST LA PUISSANCE ABSOLUTE ET PERPETUELLE D'UNE REPUBLIQUE QUE LES LATINES APPELLENT MAGESTATEM".

20. ROUSSEAU JUAN JACOBO, EL CONTRATO SOCIAL, MÉXICO, U.N.A.M., 1978, - 2ª REIMPRESIÓN, P. 40.

GOBIERNO, LO QUE DA LUGAR A QUE TANTO EN EL INTERIOR COMO A NIVEL INTERNACIONAL, SE RESPETEN SUS POLÍTICAS Y QUE SE UBIQUE EN UN PLANO DE IGUALDAD CON OTROS ENTES DE SU MISMA NATURALEZA.

LA IGUALDAD DEL ESTADO CON OTROS ENTES SIMILARES PROPICIA LA INDIVIDUALIDAD POLÍTICO - JURÍDICA, LO CUAL - ESTÁ RESPALDADO POR LA CARTA DE LAS NACIONES QUE EN EL ARTÍCULO DISPONE: "...7. Ninguna disposición de esta Carta autorizará a las Naciones Unidas a intervenir en los asuntos que -- son esencialmente de la jurisdicción interna de los Estados, -- ni obligar a los miembros a someter dichos asuntos a procedimientos de arreglo conforme a la presente Carta..."; COMO SE APRECIA, LAS NORMAS INTERNACIONALES NO DESCONOCEN LOS ALCANCES DE LA SOBERANÍA ESTATAL SINO QUE EN RAZÓN DE ELLO, NO OBLIGAN A SOMETER SUS ASUNTOS INTERNOS A LOS ÓRGANOS INTERNACIONALES; DE TAL MODO SE ACEPTA CLARAMENTE QUE ÉSTOS ÓRGANOS HAN SIDO CREADOS POR LOS ESTADOS PARA PROPICIAR LA CORDIAL -- CONVIVENCIA INTERNACIONAL Y ELLO NO PUEDE CONTRAVENIR SUS POTESTADES SOBERANAS.

"LA SOBERANÍA TERRITORIAL NO PUEDE LIMITARSE A SU LADO NEGATIVO, ES DECIR A EXCLUIR LAS ACTIVIDADES DE LOS OTROS ESTADOS, PUES SIRVE PARA DIVIDIR ENTRE LAS NACIONES, - EL ESPACIO EN EL QUE SE REALIZAN LAS ACTIVIDADES HUMANAS A -- FIN DE ASEGURARLES DE TODO EN TODO, EL MÍNIMO DE PROTECCIÓN QUE TUTELA EL DERECHO INTERNACIONAL". POR LO TANTO LA SOBERA

NÍA NO SIGNIFICA IMPEDIR QUE LOS AVIONES EXTRANJEROS U OTROS ARTEFACTOS, SE DESPLACEN POR EL ESPACIO AÉREO PROPIO, SINO - POR EL CONTRARIO SIGNIFICA DETERMINAR LA FORMA EN QUE TAL ESPACIO PUEDE SER USADO PARA EL VUELO U OTRAS ACTIVIDADES. (21)

AL RESPECTO SE PUEDE CITAR EL CRITERIO DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, ESTABLECIDO EN LA RESOLUCIÓN 1803 (XVII) APROBADA POR LA ASAMBLEA GENERAL EL 14 DE DICIEMBRE DE 1962, EN LA QUE SE EXPRESA: "...la soberanía permanente sobre la riqueza y los recursos naturales es constitutivo básico del derecho de autodeterminación..." Y QUE: "...el derecho soberano de los Estados para disponer de sus riquezas y recursos naturales debe ser respetado..." PORQUE: "...la soberanía estatal en esos aspectos refuerza la independencia económica..." y "...el desarrollo nacional y el beneficio del pueblo..." PORQUE SEGÚN AGREGA: "...la violación de tales derechos es contraria al espíritu de la Carta de las Naciones Unidas y detienen el desarrollo de la cooperación internacional y el sostenimiento de la paz...". (22)

EL ESPACIO AÉREO ES EL CONTINENTE DEL AIRE, -- ELEMENTO CONSIDERADO COMO RES COMMUNIS OMNIUM DE MODO QUE - LOS PARTICULARES DEL MUNDO, TIENEN EL DERECHO DE GOZARLO PARA SU EXISTENCIA, PERO NO TIENEN DERECHO DE GOZAR EN FORMA -

21. CITA TEXTUAL DEL CUARTO INFORME SOBRE LA "RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL POR LAS CONSECUENCIAS PERJUDICIALES DE ACTOS NO PROHIBIDOS POR EL DERECHO INTERNACIONAL", DOCUMENTO A/CN.4/373 P. 5.

22. CFR. DOCUMENTO ST/LEG/8, RESOLUCIÓN 1803 (XVII) "PERMANENT SOVEREIGNTY OVER NATURAL RESOURCES", PP. 111 A 114.

PARTICULAR EL ESPACIO QUE LO CONTIENE PORQUE ES PARTE DEL TERRITORIO ESTATAL Y EN VIRTUD DE ELLO EL ESTADO EJERCE SOBERANÍA SOBRE EL MISMO.

LA SOBERANÍA DE LOS ESTADOS SOBRE EL ESPACIO AÉREO SE EXTIENDE A JUICIO DE E. SPASIANO: "hasta donde sea posible hacer uso de tal espacio" (23); CONSIDERA QUE DENTRO DEL ESPACIO AÉREO EL ESTADO PUEDE PROTEGER SU EXISTENCIA Y LA DE SUS CIUDADANOS ASI COMO LOS BIENES DE AMBOS, SEGÚN - LO CUAL LA PRESENCIA DE LOS INTERESES QUE EL ESTADO TIENE QUE PROTEGER PARA PRESERVARSE A SÍ MISMO, SE EXTIENDE HASTA DONDE SEA NECESARIO Y NO HABIENDO ALGO QUE PROTEGER, TAMPOCO HABRÁ EXTENSIÓN DE LA SOBERANÍA.

ESTA FORMA DE PENSAR ES VAGA PUES SPASIANO NO DEFINE CUALES SERÍAN LOS BIENES O INTERESES DEL ESTADO SUSCEPTIBLES DE PROTECCIÓN; TAMPOCO DEFINE HASTA DONDE ALCANZA LA SOBERANÍA PUES SI UN ESTADO TIENE BIENES A CIERTA ALTURA Y -- LOS OTROS NO SON CAPACES DE LLEGAR A ÉSTA, ENTONCES LA NECESIDAD DEL DERECHO DE AUTODEFENSA DESAPARECE; AL CONTRARIO, - SI LOS OTROS ESTADOS REMONTAN ESA ALTURA, QUEDARÍA EN DESVENTAJA PARA PROTEGER SUS BIENES.

PARA LA REGULACIÓN EQUITATIVA DE LA SITUACIÓN, ENTRARÍAN EN JUEGO LOS PRINCIPIOS GENERALES DEL DERECHO INTERNACIONAL Y LAS NORMAS DE LOS TRATADOS CONCERTADOS, CON EL OBJETIVO DE UNIFICAR CRITERIOS AL RESPECTO.

23. SPASIANO EUGENIO, CORSO DI DIRITTO AERONAUTICO, ITALIA, 1941, -- DOTT. A GIUFRE, S/ED., PP. 69 A 75.

LE GOFF EXPLICA QUE LOS PARTICULARES TIENEN DE RECHO DE USAR EL ESPACIO AÉREO HASTA DONDE PUEDAN ELEVAR SUS CONTRUCCIONES; CONSIDERA QUE EL EJERCICIO DE LA SOBERANÍA -- TRAE COMO CONSECUENCIA LA INCORPORACIÓN DEL ESPACIO AÉREO AL DOMINIO PÚBLICO DEL ESTADO, POR LO QUE SE ORIGINA LA CREA---CIÓN DEL DERECHO ADMINISTRATIVO Y DE POLICIA; CALIFICA A LA SOBERANÍA COMO: "la función de conservación que asume el Estado" EN EL ESPACIO AÉREO, POR LO QUE AGREGA QUE LAS CINCO LIBERTADES DEL AIRE PROCEDENTES DE LA CONVENCIÓN DE CHICAGO - RESTRINGEN LA SOBERANÍA ESTATAL.

SI HABLANDO EN TÉRMINOS CLAROS LA SOBERANÍA ES EL PODER DEL ESTADO PARA DIRIGIR SUS ACCIONES A LA OBTENCIÓN DEL BENEFICIO PROPIO Y DE SUS CONNACIONALES, OTORGAR LIBERTAD DE USO DEL ESPACIO AÉREO EN LAS MODALIDADES MENCIONADAS, NO - ES EN MODO ALGUNO UN ATENTADO EN CONTRA DE LA SOBERANÍA COMO LO CONSIDERA LE GOFF, ES POR EL CONTRARIO UN ACTO SOBERANO - MEDIANTE EL CUAL GENERA LA FACILIDAD PARA USAR EL ESPACIO AÉ- REO DE ALGÚN OTRO ESTADO, LO CUAL PROPICIA EL DESENVOLVIMIEN TO DEL TRANSITO AÉREO Y CORDIALES RELACIONES INTERNACIONALES.

EL ESPACIO AÉREO EN SU EXTENSIÓN VERTICAL ES - GUÍA DE LA EXTENSIÓN DE LA SOBERANÍA ESTATAL Y UNA VEZ SOBRE PASADA NOS SITÚA EN LO QUE ES EL ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL DE- RECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, EN RELACIÓN CON EL CUAL NO ES DABLE HABLAR DE SOBERANÍA.

EN LA CONVENCIÓN DE PARÍS SE POSTULÓ QUE EL ES- PACIO AÉREO SE ENCUENTRA SOMETIDO A LA POTESTAD SOBERANA DE -

LOS ESTADOS SUBYACENTES, SEGÚN SE ASENTÓ EN EL ARTÍCULO 1 - DEL DOCUMENTO E IGUALMENTE SE SOSTUVO EN LA CONVENCIÓN VIGENTE, EN EL MISMO NUMERAL.

AGUSTÍN RODRÍGUEZ CONSIDERA QUE NO OBSTANTE - SER ABSOLUTO EL ATRIBUTO DE LA SOBERANÍA, NO PUEDE EXTENDERSE ILIMITADAMENTE, YA QUE PROVOCARÍA CONFLICTOS CON EL SISTEMA LEGAL QUE EXISTE EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE. (24)

LA TESIS DE QUE LA SOBERANÍA EN EL ESPACIO AÉREO EXCLUYE TODA CONSIDERACIÓN DE QUE ÉSTA SEA ILIMITADA EN ATENCIÓN A QUE HAY UN CAMPO CONTIGUO A ESE ESPACIO, QUE TIENE UN SISTEMA DE REGULACIÓN ESPECIAL EN EL QUE NO EXISTE JURISDICCIÓN DE UNO O MÁS ESTADOS SINO IGUALDAD DE DERECHOS EN LO CONCERNIENTE AL MISMO; DESECHA LA IDEA DE QUE HAYA LIBERTAD ABSOLUTA EN EL AIRE COMO SE POSTULABA A PRINCIPIOS DE SIGLO POR FAUCHILLE Y OTROS TEÓRICOS. SE ENTIENDE ABSOLUTA A LA SOBERANÍA PERO NO SE CONSIDERA ILIMITADA, YA QUE LLEGA SÓLO AL PUNTO EN EL QUE LAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS DEJAN PASO A LA CIENCIA ASTRONÁUTICA Y SE CIERRA EL ÁMBITO DE VALIDEZ DEL DERECHO AERONÁUTICO.

POR OTRA PARTE LO ABSOLUTO DEL TÉRMINO ABARCA ÚNICAMENTE HASTA DONDE SE ENCUENTRA CON LA SOBERANÍA DE LOS OTROS ESTADOS, PUES DE NO SER ASÍ SE ACABARÍA CON LA SANA CONVIVENCIA INTERNACIONAL.

LENA PAZ ACLARA QUE LAS TEORÍAS QUE EXISTEN EN RELACIÓN AL ESPACIO AÉREO, SE DIVIDEN EN DOS CORRIENTES; UNA EN LA QUE SE PRETENDE QUE LA SOBERANÍA SEA ABSOLUTA Y OTRA QUE SE INCLINA POR LA LIBERTAD ABSOLUTA. (25)

LA SOBERANÍA EN TÉRMINOS ABSOLUTOS ES DEFENDIDA ADUCIENDO QUE TANTO EL SUELO COMO EL SUBSUELO Y EL ESPACIO AÉREO, SON NECESARIOS PARA LA VIDA DEL HOMBRE Y POR ELLO DEBEN ESTAR BAJO EL DOMINIO PÚBLICO; POR OTRA PARTE LOS ESTADOS NO PUEDEN PERDER SU DERECHO DE AUTODEFENSA.

POR LO QUE RESPECTA A LA LIBERTAD ABSOLUTA, SE CONSIDERA QUE OBEDECE AL MANTENIMIENTO DE RELACIONES AMISTOSAS; ASIMISMO TENEMOS ARGUMENTOS COMO EL DEL MENCIONADOS FAU CHILLE (citado por Lena) QUIEN CONSIDERA QUE ES IMPOSIBLE QUE UN ESTADO IMPRIMA SU AUTORIDAD EN LA ATMÓSFERA Y MENOS AÚN QUE CON LA MISMA PUEDA DOMINAR; SIN EMBARGO ÉL MISMO -- ACLARA QUE ES PRERROGATIVA DEL ESTADO, REPRIMIR EL ESPIONAJE CON LO QUE EJERCERÍA SU DERECHO DE AUTODEFENSA. (26)

EXISTE IGUALMENTE LA CONSIDERACIÓN DE QUE LA SOBERANÍA ABSOLUTA SALVAGUARDA LOS INTERESES ECONÓMICOS, POLÍTICOS Y MILITARES DE LOS ESTADOS.

NO OBSTANTE TODOS LOS ARGUMENTOS ANTERIORES, SABEMOS QUE EL CONSTANTE MOVIMIENTO TERRESTRE, IMPIDE QUE HA

25. LENA P. J., OP. CIT., P. 47.

26. IDEM, P. 48; EXPLICA QUE MEDIANTE EL EJERCICIO DEL DERECHO DE AUTODEFENSA, EL ESTADO TENDRÍA EL DERECHO DE EJECUTAR LAS ACTIVIDADES QUE SE GÚN SUS POLÍTICAS, LE MANTENGAN RESGUARDADOS SUS INTERESES, ADEMÁS DE QUE LIMITA LA LIBERTAD DE LOS OTROS ESTADOS.

YA REALES DERECHOS DE APROPIACIÓN SOBRE EL ESPACIO, POR LO QUE LA SOBERANÍA EN EL MISMO NO PUEDE DETERMINARSE MÁS QUE COMO EL IMPERIO DE LAS ACTIVIDADES QUE SE EFECTÚEN EN ESE MEDIO.

EN SUMA, EL ESPACIO AÉREO ESTÁ SOMETIDO A LA SOBERANÍA NACIONAL Y SE EXTIENDE HASTA SU FRONTERA CON EL ESPACIO ULTRATERRESTRE, ES DECIR QUE LAS NORMAS DEL DERECHO AERONÁUTICO RIGEN EN EL PRIMERO DE ESTOS ESPACIOS EN TANTO QUE EN EL SEGUNDO SE APLICAN LAS DEL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, CONJUNTO NORMATIVO QUE REGULA CONDICIONES COMPLETAMENTE DIFERENTES DE LAS QUE SE DAN EN EL ESPACIO AÉREO, PUES MIENTRAS EN ÉSTE EXISTE EL DERECHO DE EJERCER SOBERANÍA, EL ESPACIO TIENE EL CARÁCTER DE PATRIMONIO COMÚN Y POR LO TANTO NO ESTÁ SUJETO A RECLAMOS DE APROPIACIÓN NI AL EJERCICIO DE LA SOBERANÍA, CONSIDERACIÓN QUE SE EXTIENDE A LOS CUERPOS CELESTES.

LOS ELEMENTOS MENCIONADOS FUERON DESIGNADOS -- CON LA CATEGORÍA DE "COSA COMÚN O DE PROVECHO GENERAL PARA EL HOMBRE", DESDE QUE SE EMPEZÓ A INCURSIONAR EN LOS MISMOS, POR LO QUE SON CONSIDERADOS PATRIMONIO UNIVERSAL DE LA HUMANIDAD SIN QUE PERSONA O ESTADO ALGUNO, PUEDA TENER PRERROGATIVAS O EXCLUSIVIDAD, YA QUE DE SER ASÍ HABRÍA UN GRAVE PERJUICIO PARA LA HUMANIDAD PUES LO QUE ES APROVECHABLE DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y DE LOS CUERPOS CELESTES, DEBE CONSTITUIR APOORTE CULTURAL, CIENTÍFICO Y MATERIAL PARA TODO EL MUNDO Y NO ES CORRECTO QUE LO ASEQUIBLE A TODOS, SEA DISFRUTADO SÓLO POR UNOS CUANTOS.

EN ESTE PUNTO VOLVEMOS A LO ANTES DICHO RESPECTO DEL DERECHO DE EXPLORACIÓN PUES BIEN ES CIERTO QUE EL DESARROLLO NO ES IGUAL EN TODOS LOS PAÍSES DE LA TIERRA, POR LO QUE EL BENEFICIO LLEGA EN MODO MUY RELATIVO AL GÉNERO HUMANO; POR OTRA PARTE LOS ESTADOS QUE SI PUEDEN REALIZAR ESAS ACTIVIDADES PERMITEN AUNQUE SEA EN FORMA RELATIVA, QUE LOS OTROS PAÍSES CONOZCAN LOS RESULTADOS DE LAS MISMAS, LO QUE DESDE LUEGO ES NEGATIVO DEL CARÁCTER DE PATRIMONIO COMÚN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE; DESAFORTUNADAMENTE ESTA SITUACIÓN DE HECHO ESCAPA A LA REGULACIÓN JURÍDICA DE LA MATERIA.

AL RESPECTO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, SE ANULA EL EJERCICIO DE LA SOBERANÍA Y SÓLO PREVALECE SOBRE LAS NAVES ESPACIALES SEGÚN EL ESTADO DE LANZAMIENTO.

CABE ACLARAR QUE HAY ZONAS QUE SIN SER ESPACIO ULTRATERRESTRE, NO ESTÁN SUJETAS A LA SOBERANÍA NACIONAL DE NINGÚN ESTADO POR TRATARSE DE ÁREAS QUE NO FORMAN PARTE DEL ESPACIO AÉREO ESTATAL POR ENCONTRARSE SOBRE ALTA MAR O LAS REGIONES POLARES, POR LO CUAL SE LES CONSIDERA "RES COMMUNIS".

C.3) EXPLORACION Y USO DEL ESPACIO AEREO Y DEL ULTRATERRESTRE.

TANTO EL ESPACIO AÉREO COMO EL ULTRATERRESTRE SON SUSCEPTIBLES DE USARSE EN DIVERSAS FORMAS; EL USO PUEDE CONVERTIRSE EN EXPLOTACIÓN, LO QUE DEPENDE DE LA MANERA EN LA QUE SE EFECTÚE LA UTILIZACIÓN. MENCIONARÉ ENSEGUIDA ALGUNAS DE LAS FORMAS EN QUE SE PUEDE DAR USO AL ESPACIO.

LA AERONAVEGACIÓN TIENE LA PARTICULARIDAD DE QUE A LA FECHA HA ALCANZADO UN GRAN DESARROLLO TANTO EN EL CAMPO COMERCIAL COMO EN EL MILITAR; ES DE GRAN UTILIDAD YA QUE HOY POR HOY ES EL TRANSPORTE DE MAYOR EFICIENCIA, RAPIDEZ Y SEGURIDAD. LOS RESULTADOS O CONSECUENCIAS DE ESA ACTIVIDAD ESTÁN REGULADOS POR EL DERECHO AERONÁUTICO, MEDIANTE EL CONTRATO DE TRANSPORTE.

PERO LA AERONÁUTICA NO SE RESTRINGE A LOS AVIONES SINO QUE SE DESARROLLA TAMBIÉN CON GLOBOS/SONDA, ÚTILES PARA OBSERVAR Y EXPERIMENTAR EN LA ATMÓSFERA, YA QUE SON CAPACES DE ELEVARSE HASTA A 40 KILÓMETROS.

EL TRANSPORTE AÉREO PUEDE SER DE PERSONAS O DE CARGA, QUE REALIZADO POR EL ESTADO SE DENOMINA PÚBLICO Y EL CUAL PUEDE SER MILITAR, ADUANAL POSTAL O POLICIAL, EN TANTO QUE EL QUE ESTÁ A CARGO DE LOS PARTICULARES SE LLAMA PRIVADO Y PUEDE SER COMERCIAL O PRIVADO, INTERNO O INTERNACIONAL; ES ÚNICO CUANDO LO REALIZA UN SOLO TRANSPORTISTA Y SUCESIVO CUAN

DO SON VARIOS LOS QUE LO EFECTÚAN; PUEDE SER SIMPLE SI ÚNICAMENTE ES AÉREO O BIEN COMPLEJO CUANDO HAY TRAMOS EN LOS QUE SE USAN MEDIOS MARÍTIMOS O TERRESTRES; EN TODO CASO PUEDE SER DE IDA Y VUELTA O SÓLO DE UN TRAYECTO, DE ITINERARIO FIJO O DE RUTA VARIADA. (27)

LA AERONÁUTICA ES LA ACTIVIDAD PRINCIPAL DE -- LAS QUE SE DESARROLLAN EN EL ESPACIO AÉREO Y SU MÁX SIGNIFICATIVA FORMA DE EXPLOTACIÓN ES LA PRESTACION DE SERVICIOS DE -- TRANSPORTE AÉREO, LO QUE DA LUGAR A QUE LA TECNOLOGÍA AVANCE Y CADA VEZ SE CONSTRUYAN MEJORES AERONAVES.

OTRA ACTIVIDAD QUE SE REALIZA EN EL ESPACIO AÉREO ES LA RELATIVA A LAS TELECOMUNICACIONES, MISMA QUE SE PUEDE EFECTUAR MEDIANTE SATÉLITES ARTIFICIALES DE COMUNICACIONES O A TRAVÉS DE LAS MICRO - ONDAS, PARA LA EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES COMO LA TELEGRAFÍA, TELEFONÍA, LA TELEVISIÓN O LA RADIO. CON EL USO DE ESOS MEDIOS, EN LA ACTUALIDAD ES POSIBLE QUE LOS CONTINENTES SE COMUNIQUEN AL INSTANTE, PUES TANTO LOS SATÉLITES COMO LAS ANTENAS TERRESTRES SON CAPACES DE HACER LA FUNCIÓN EN MUY POCO TIEMPO; CABE ACLARAR QUE LOS SATÉLITES SON MUCHO MÁS RÁPIDOS Y BARATOS PUES LAS SEÑALES VIAJAN A TRAVÉS DEL ÉTER DEL MEDIO AMBIENTE, EN TANTO QUE LAS MICRO - ONDAS SON TRANSMITIDAS POR CABLE Y EN CONSECUENCIA REQUIEREN MAYOR INFRAESTRUCTURA.

27. CFR. VIDELA E. F., OP. CIT., TOMO III, PÁGS. 240 Y SIGUIENTES, - PARA UNA VISIÓN MÁS COMPLETA SOBRE EL TIPO Y LA NATURALEZA DE ESTOS SERVICIOS.

LA TELEOBSERVACIÓN POR SU PARTE ES UNA DE LAS ACTIVIDADES DEL MEDIO ESPACIAL; SE LLEVA A CABO MEDIANTE EL USO DE SATÉLITES ARTIFICIALES QUE ALCANZAN A CAPTAR LOS MÁXIMOS - MÍNIMOS DETALLES DE LA SUPERFICIE TERRESTRE YA QUE ESTÁN ESPECIALMENTE DISEÑADOS PARA ELLO; LA FOTOGRAFÍA ES ACTUALMENTE DE GRAN AUXILIO PARA LA REALIZACIÓN DE ESTA ACTIVIDAD YA QUE PERMITE QUE SE FIJEN TODOS LOS PUNTOS QUE EN DETALLE OBSERVA EL SATÉLITE, YA SEAN ZONAS DE RECURSOS NATURALES O DE INSTALACIONES EN TERRITORIOS EXTRANJEROS.

ESTA ACTIVIDAD ESTÁ REGULADA POR UN CONJUNTO DE PRINCIPIOS CONTENIDOS EN LA RESOLUCIÓN A/RES/41/65 ANEXO 1 CON EL FIN DE QUE NO HAYA EXCESOS EN SU REALIZACIÓN, PUESTO QUE ES MUY ÚTIL PERO POR LA MISMA VÍA PODRÍAN DESCUBRIRSE ZONAS CLASIFICADAS COMO DE SEGURIDAD NACIONAL, LO CUAL DEJA EN DESVENTAJA AL ESTADO SUJETO A LA OBSERVACIÓN.

LA METEOROLOGÍA SE DESARROLLA EN BASE A LA TELEOBSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE PARA PRONOSTICAR LOS CAMBIOS CLIMÁTICOS Y PREVENIR POSIBLES PERJUICIOS PARA ACTIVIDADES COMO LA AGRICULTURA. AUXILIA POR OTRA PARTE EN LA DETERMINACIÓN DEL NIVEL DE CONTAMINACIÓN AMBIENTAL.

MEDIANTE LA TELEOBSERVACIÓN SE HAN PODIDO DESCUBRIR LLANURAS Y FUENTES DE AGUA QUE FUERON VITALES PARA EL DESARROLLO DE LA CULTURA MAYA. TAMBIÉN SE PUEDE OBTENER INFORMACIÓN GEOLÓGICA Y CARTOGRÁFICA, QUE POR OTROS MEDIOS SERÍA CASI IMPOSIBLE INVESTIGAR, COMO LA DISTRIBUCIÓN DE LOS HIELOS EN LAS ZONAS POLARES, LAS ÁREAS DE MAYOR DIFUSIÓN DE

LA CIVILIZACIÓN HUMANA. (28)

COMO UN RESULTADO DE LA INVESTIGACIÓN POR TELE OBSERVACIÓN TENEMOS QUE EN EL OTOÑO DE 1986 SE DESCUBRIÓ UN "agujero de ozono" SOBRE LA ANTÁRTIDA, LO CUAL ES OBJETO DE INTENSAS INVESTIGACIONES A EFECTO DE ESCLARECER LOS MOTIVOS - POR LOS CUALES SE PRODUJO ESE AGUJERO, PUES SE PIENSA QUE PODRÍA SER EL INICIO DE UNA SERIE DE VARIACIONES Y CAMBIOS FÍSICOS EN LA ATMÓSFERA TERRESTRE.

OTRA CUESTIÓN QUE SE INVESTIGA MEDIANTE LA TELEOBSERVACIÓN ES EL ORIGEN DE LA GRAN EXPLOSIÓN CONOCIDA COMO "BIG BANG" QUE ES CONSIDERADA EL INICIO DEL ORIGEN DEL UNIVERSO, PARA LO CUAL SE UTILIZA UN SATÉLITE AMERICANO DE LA SERIE EXPLORER, MISMO QUE FUE DENOMINADO "SATÉLITE EXPLORER DEL FONDO CÓSMICO: COBE. (29)

LA ASTRONAVEGACIÓN ES OTRA DE LAS ACTIVIDADES DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, ÉSTA ES ESENCIAL EN LA EXPLORACIÓN ASTRONÁUTICA, SE REALIZA CON COHETES TERMOPROPULSADOS QUE ALCANZAN VELOCIDADES SUPERSÓNICAS (5 mach o más) CUYO ÓPTIMO FUNCIONAMIENTO SE LOGRA EN LAS ZONAS DE MÍNIMA FRICIÓN.

LA PUESTA EN ÓRBITA DE SATÉLITES, ASI COMO LA INSTALACIÓN DE LABORATORIOS Y TODA CLASE DE INSTALACIONES ORBITALES O FIJAS SE REALIZA MEDIANTE LA ASTRONAVEGACIÓN.

28. CFR. DOCUMENTO A/AC.105/275, P. 26, DE LA O. N. U. .

29. PARA MAYORES DATOS SE PUEDE CONSULTAR EL DOCUMENTO A/AC.105/406 Add. 4, PP. 12 A 27, DE LA O. N. U. .

LOS SATÉLITES PUEDEN SER DE COMUNICACIONES, METEOROLÓGICOS, DE OBSERVACIÓN, DE INVESTIGACIÓN, DE CAPTACIÓN DE SEÑALES PROCEDENTES DE PLANETAS O NAVES EXTRATERRESTRES (como el Explorer 38 que inició su misión el día 4 de julio de 1968).

ÉSOS APARATOS AUXILIAN AL ENRIQUECIMIENTO DE LOS CONOCIMIENTOS Y PROPORCIONA BASES PARA UNA MEJOR Y MÁS EFICIENTE TRANSPORTACIÓN Y COMUNICACIÓN EN EL ESPACIO EXTERIOR; PROPICIA ADEMÁS EL AVANCE DE CIENCIAS COMO LA ASTRONOMÍA, RADIO - ASTRONOMÍA, FÍSICA MOLECULAR, GEOGRAFÍA, COSMOGRAFÍA ASTROFÍSICA, METEOROLOGÍA, MEDICINA Y BIOLOGÍA DEL ESPACIO, DEBIDO A LAS INVESTIGACIONES DIRECTAS DEL HOMBRE O DE LAS MÁQUINAS COMPUTARIZADAS QUE SE ENCUENTRAN EN LOS SATÉLITES.

DE TODAS LAS INVESTIGACIONES QUE SE LLEVAN A CABO EN EL ESPACIO, LA ÚNICA QUE NO HA TENIDO ÉXITO HASTA EL MOMENTO ES LA BÚSQUEDA DE SERES EXTRATERRESTRES, MISMA QUE SE HA JUSTIFICADO EN EL SENO DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, MEDIANTE LA SIGUIENTE AFIRMACIÓN: "la búsqueda de seres inteligentes extraterrestres -programa SETI- es en cierto modo más una búsqueda filosófica que técnica; ...se trata de una actividad que combina la tecnología espacial más avanzada con las preocupaciones espirituales y filosóficas seculares del hombre". (30)

EN FORMA GENERAL PODEMOS DECIR QUE LAS MISI--
NES ESPACIALES PUEDEN TENER FINES COMO:

- 1) OBTENCIÓN DE CONOCIMIENTOS SOBRE LA RESISTENCIA DEL HOMBRE A LA EXPOSICIÓN PROLONGADA AL MEDIO AMBIENTE ESPACIAL.
- 2) UTILIZACIÓN DE LA MEDICINA ESPACIAL DE MODO EXPERIMENTAL O EFECTIVO PARA FACILITAR LAS OPERACIONES DEL PERSONAL EN VUELO.
- 3) EJECUCIÓN DE EXPERIMENTOS COMPLICADOS, OBSERVACIONES PROLONGADAS Y SOLUCIÓN DE PROBLEMAS AS--TRONÁUTICOS.
- 4) REUNIONES ESPECIALES ENTRE NAVES DE DIVERSOS --PAÍSES.
- 5) AVANCE DE LA BIOTECNOLOGÍA PARA DETERMINAR O ESTUDIAR LAS CONDICIONES EN QUE SE ENCUENTRA EL HOMBRE DURANTE EL VUELO ESPACIAL, POR LAS CONSECUENCIAS DE LA INGRAVIDEZ Y LA GRAN ACELERA--CIÓN, QUE SE DAN DURANTE LOS MISMOS.

TAMBIÉN LA LUNA Y LOS OTROS CUERPOS CELESTES -- SIRVEN DE CAMPO DE VARIADAS INVESTIGACIONES YA SEA POR LA INS--TALACIÓN DE LABORATORIOS O POR LA PRESENCIA ORBITAL DE NAVES DE INVESTIGACIÓN; POR LO QUE SE PUEDE CONSIDERAR QUE EN NO -- MUCHO TIEMPO EL HOMBRE PODRÁ POSARSE MATERIALMENTE EN LOS -- OTROS CUERPOS CELESTES CON AYUDA DE SUS CONOCIMIENTOS.

A GRANDES RASGOS ESTA LA FORMA EN QUE PUEDEN -
SER UTILIZADOS TANTO EL ESPACIO AÉREO COMO EL ULTRATERRESTRE,
ASI COMO LA LUNA Y LOS CUERPOS CELESTES, LO CUAL ES DE SUMA
IMPORTANCIA PARA TODA LA HUMANIDAD POR TRATARSE DE MEDIOS QUE
PROPORCIONAN CONOCIMIENTOS PARA LA MEJOR CONVIVENCIA Y PARA -
LA SUPERACIÓN DEL HOMBRE.

ASIMISMO ES NECESARIO ACLARAR QUE NO FUE OBJE-
TIVO EN ESTA PARTE DEL TRABAJO, EL MOSTRAR TODA LA GAMA DE -
LAS ACTIVIDADES QUE SE PUEDEN DESARROLLAR EN EL ESPACIO, SINO
SITUARNOS EN FORMA ILUSTRATIVA, EN LO QUE ES MATERIA DE REGU
LACIÓN DE LAS NORMAS TANTO DEL DERECHO AERONÁUTICO COMO DEL -
DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE.

C O N C L U S I O N E S .

CORRESPONDE AHORA DEJAR EN CLARO LAS CUESTIONES DE MAYOR RELEVANCIA Y QUE POR LO TANTO MERECEN DESTACARSE EN ESTE TRABAJO, A FIN DE QUE QUEDA CUBIERTO Y EXPLICADO EL OBJETIVO DE ESTA TESIS.

EL DERECHO AERONÁUTICO Y EL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE SON RAMAS DE LA CIENCIA JURÍDICA, CLASIFICADAS DENTRO DEL DERECHO INTERNACIONAL; LA PRIMERA DE ÉSTAS, TANTO EN EL ÁMBITO DEL DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO COMO DEL PRIVADO; LA SEGUNDA ÚNICAMENTE SE UBICA DENTRO DE LA PARTE PÚBLICA DEL DERECHO INTERNACIONAL.

EL DERECHO AERONÁUTICO ES EL CONJUNTO DE NORMAS JURÍDICAS DE DERECHO INTERNACIONAL, PÚBLICAS Y PRIVADAS, CUYO ÁMBITO ESPACIAL DE VALIDEZ ES EL ESPACIO AÉREO Y QUE TIENEN POR OBJETO LA REGULACIÓN DE LAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS EJECUTADAS POR CUALQUIER MEDIO, ASÍ COMO LAS CONSECUENCIAS -

JURÍDICAS QUE SE GENEREN CON MOTIVO DE ESA ACTIVIDAD.

YA QUEDÓ EXPLICADO EN EL CUERPO DE ESTE TRABAJO, EL PORQUÉ DE ESTA DEFINICIÓN AL IGUAL QUE SE ASENTÓ QUE LA DENOMINACIÓN DE "DERECHO AERONÁUTICO" ES LA QUE SE USA - POR CONSIDERARLA MÁS CORRECTA ENTRE LAS MUCHAS QUE EXISTEN YA QUE ES AMPLIA Y APEGADA A LAS CIRCUNSTANCIAS REALES DE LA ACTIVIDAD QUE REGULA.

SE TRATA EN EL CASO DEL DERECHO AERONÁUTICO, - DE UNA RAMA AUTÓNOMA AUNQUE COMO ES LÓGICO, INTERRELACIONADA CON TODAS LAS OTRAS PARTES DE LA CIENCIA JURÍDICA. EL DERECHO AERONÁUTICO SE HA DESARROLLADO TANTO EN EL ÁMBITO INTERNO DE LOS ESTADOS COMO EN EL INTERNACIONAL, DEBIDO A LA ESENCIA PROPIA DE LAS RELACIONES QUE REGULA.

SU INTEGRACIÓN SE HA VENIDO MARCANDO POR LA CELEBRACIÓN DE VARIAS CONFERENCIAS Y ACUERDOS INTERNACIONALES - TANTO REGIONALES COMO UNIVERSALES, DE DONDE SE HAN DESPRENDIDO ALGUNOS DE LOS FUNDAMENTOS EN LOS QUE SE BASA SU TEORÍA JURÍDICA; ASÍ SE HA DADO LUGAR A LA ESTRUCTURACIÓN DE LAS NORMAS QUE LO CONSTITUYEN Y MEDIANTE LAS QUE REGULA EL CONTENIDO COMPLETO DE LA MATERIA, RESULTADO DE LAS RELACIONES NACIDAS CON MOTIVO DE LAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS, HECHO TÉCNICO -- QUE DA ORIGEN A ESTA RAMA DEL DERECHO.

EL ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL DERECHO AERONÁUTICO ES EL ESPACIO AÉREO Y NO ASÍ EL AIRE, YA QUE EN ESE MEDIO SE EFECTÚA LA ACTIVIDAD QUE REGULA, SIN EMBARGO POR UNA GRAVE FALTA EN LA ACTUALIDAD ESE ÁMBITO ESPACIAL DE VALIDEZ NO - HA SIDO AÚN DEFINIDO; COMO SABEMOS PUEDE LIMITARSE EN FORMA

RELATIVA TOMANDO EN CUENTA PARA ELLO LOS LÍMITES TERRITORIALES Y MARÍTIMOS DE LOS ESTADOS, MAS NO HABRÁ PRECISIÓN EN -- TANTO NO SE DELIMITEN LOS ÁMBITOS ESPACIALES DE VALIDEZ DEL -- DERECHO AERONÁUTICO Y DEL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE.

EN ESE ESPACIO LOS ESTADOS EJERCEN SOBERANÍA A TODO LO LARGO Y ALTO, SEGÚN LA CONFORMACIÓN DE SU TERRITORIO PERO A UNA ALTURA IMPRECISA, PUES NO ESTÁ DETERMINADO EL ALCANCE EN EL ESPACIO AÉREO, DE DICHA POTESTAD ESTATAL.

EN LAS CONVENCIONES DE PARÍS Y DE CHICAGO SE -- PACTÓ QUE EL ESPACIO AÉREO QUEDARÍA SUJETO A LA SOBERANÍA DE LOS ESTADOS, PERO NO SE ESTABLECIÓ SI ELLO SERÍA UNA POTES-- TAD ILIMITADA EN EL ESPACIO.

PARA CONTRARRESTAR LOS EFECTOS DE ESA OMISIÓN, SURGIÓ POSTERIGRMENTE LA DECLARACIÓN DE QUE EL ESPACIO ULTRA-- TERRESTRE, NO QUEDARÍA SUJETO A LA SOBERANÍA DE NINGÚN ESTA-- DO U ORGANIZACIÓN, NI A RECLAMOS DE APROPIACIÓN NACIONAL D -- PARTICULAR.

EN ESTA PARTE DEL ESPACIO, LA QUE TRASCIENDE AL ESPACIO AÉREO, SE EFECTÚAN ACTIVIDADES DIVERSAS DE LAS DE SARROLLADAS EN ÉSTE ÚLTIMO Y POR LO TANTO NO ESTÁN REGULADAS POR EL DERECHO AERONÁUTICO SINO QUE LAS NORMAS JURÍDICAS APLI CABLES EN DICHO ESPACIO Y A LA REGULACIÓN DE LAS ACTIVIDADES QUE EN EL MISMO TIENEN LUGAR, SE CONJUNTAN EN UNA NUEVA RAMA DEL DERECHO QUE ES EL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE MIS-- MO QUE ES: EL CONJUNTO DE NORMAS JURÍDICAS DE DERECHO INTER-- NACIONAL PÚBLICO QUE SE ENCARGA DE REGULAR LAS RELACIONES JU--

RÍDICAS QUE SE DAN EN RAZÓN DE LA EXPLORACIÓN Y USO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y LOS CUERPOS CELESTES QUE EN EL MISMO -- EXISTEN, ASI COMO LAS CONSECUENCIAS JURÍDICAS QUE DE AHÍ RESULTEN.

ESTE CONJUNTO DE NORMAS JURÍDICAS QUE INICIÓ -- SU DESARROLLO LUEGO DEL LANZAMIENTO DEL PRIMER SATÉLITE Y DEL AÑO GEOFÍSICO INTERNACIONAL, ES UN DERECHO AUTÓNOMO PERO LIGADO ESTRECHAMENTE CON TODA LA CIENCIA JURÍDICA; SUS NORMAS SON DE CARÁCTER INTERNACIONAL PÚBLICO, SU OBJETIVO DE REGULACIÓN SON LAS RELACIONES QUE SE DESARROLLAN EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE, AL CUAL POR RAZONES FILANTRÓPICAS SE LE HA CALIFICADO COMO PATRIMONIO COMÚN DE LA HUMANIDAD, SEGÚN ACUERDO DE LA ASAMBLEA GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, CARÁCTER QUE SE PLASMÓ EN EL TRATADO SOBRE LOS PRINCIPIOS JURÍDICOS QUE DEBEN REGIR LAS ACTIVIDADES DE LOS ESTADOS EN LA EXPLORACIÓN Y USO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, INCLUSO LA LUNA Y OTROS CUERPOS CELESTES, ABIERTO A FIRMA EL 27 -- DE ENERO DE 1967, ASI COMO EN EL ACUERDO QUE DEBE REGIR LAS ACTIVIDADES DE LOS ESTADOS EN LA LUNA Y OTROS CUERPOS CELESTES, ABIERTO A FIRMA EL 18 DE DICIEMBRE DE 1979.

LOS REFERIDOS INSTRUMENTOS JURÍDICOS SON EL -- FUNDAMENTO PARA CONSIDERAR QUE EL ESPACIO ULTRATERRESTRE, LA LUNA Y LOS OTROS CUERPOS CELESTES, FORMAN PARTE DE LOS HABERES DE LA HUMANIDAD, CONSIDERADA ÉSTA COMO ENTE Y CON LA PERSONALIDAD JURÍDICA PROPIA DE SU GÉNERO, POR LO CUAL LOS BENEFICIOS RESULTANTES DE LA EXPLORACIÓN Y EL USO DE DICHS --ME--

DIOS, FORMA PARTE DEL PATRIMONIO UNIVERSAL DEL HOMBRE, PUES LOS MULTIALUDIDOS MEDIOS NATURALES, SON INAPROPIABLES, NO - SUJETOS A SOBERANÍA, LIBRES PARA LA EXPLORACIÓN Y EL USO Y - SON PARTE DEL PATRIMONIO COMÚN DE LA HUMANIDAD.

AFORTUNADAMENTE HASTA EL MOMENTO NO HA HABIDO CONFLICTOS EN RELACIÓN CON ESAS CONSIDERACIONES, YA QUE NO SE HAN PRESENTADO RECLAMOS DE EXCLUSIVIDAD O SOBERANÍA SOBRE LOS MENCIONADOS RECURSOS.

UN GRAVE ERROR HA LLEVADO A QUE EL ÁMBITO DE - APLICACIÓN DEL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE ESTÉ AÚN INDEFINIDO; NO OBSTANTE, ESO SIRVE DE CONTRAPESO AL EJERCICIO DE LA SOBERANÍA DE LOS ESTADOS EN EL ESPACIO AÉREO, CON EL - CUAL SE DELIMITA RECÍPROCAMENTE. POR LO ANTERIOR ES NECESARIA LA EXISTENCIA DE UN CONJUNTO DE NORMAS JURÍDICAS QUE REGULEN LO RELATIVO A LOS CONFLICTOS PROVOCADOS POR LAS ACTIVIDADES ESPACIALES, ES DECIR DAN VIDA AL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE PARA REGULAR LAS SITUACIONES QUE SE PRESENTEN EN RELACIÓN CON EL MISMO.

EL OBJETO DE REGULACIÓN JURÍDICA DEL DERECHO - DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, PROVOCA QUE LAS NORMAS DE ÉSTE - SEAN DE CARÁCTER INTERNACIONAL PÚBLICO.

EN 1957 LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS CREÓ LA "COMISIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS", ÓRGANO QUE SE ENCARGARÍA DE ESTUDIAR Y REPORTAR LO RELATIVO AL ESPACIO, CON LO CUAL HA CUMPLIDO HASTA EL MOMENTO; AUNQUE EN LO RELATIVO A LA DEFINICIÓN

Y DELIMITACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE NO HA PODIDO CONCLUIR SATISFACTORIAMENTE Y LA VERDAD ES QUE NI SIQUIERA EN FORMA MEDIANA, AÚN MÁS, POR ALGÚN TIEMPO HA DEJADO DE ATENDER ESE PROBLEMA.

ES UNA CUESTIÓN TRASCENDENTE QUE CADA RAMA DEL DERECHO, TENGA BIEN DEFINIDO SU ÁMBITO DE APLICACIÓN PARA EVITAR EN TODO LO POSIBLE LOS CONFLICTOS DE NORMAS EN EL ESPACIO; EN EL CASO QUE SE VIENE TRATANDO SE ESTÁ EN PRESENCIA DE ÁMBITOS ESPACIALES DE APLICACIÓN QUE POR SU NATURALEZA FÍSICA SON "SUI GÉNERIS" AUNQUE SIMILARES ENTRE SÍ, PERO QUE ESTÁN AÚN INDETERMINADOS Y ELLO PODRÍA PROVOCAR PROBLEMAS DE DIVERSA ÍNDOLE Y QUE PODRÍAN SER GRAVES, POR LO CUAL ES NECESARIO ESTABLECER LOS LÍMITES ENTRE EL ESPACIO AÉREO Y EL ULTRATERRESTRE, LO CUAL DEJARÍA EN CLARO CUÁL ES EL ÁMBITO DE VALIDEZ DEL DERECHO AERONÁUTICO Y DEL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE.

ES URGENTE LO ANTERIOR YA QUE SE SABE QUE EL DERECHO AERONÁUTICO RIGE EN EL ESPACIO AÉREO Y QUE EL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE NORMA EN EL CORRELATIVO ESPACIO ULTRATERRESTRE, PERO HASTA DONDE LLEGA EL PRIMERO Y EN QUÉ PUNTO EMPIEZA EL SEGUNDO, ES UNA CUESTIÓN QUE AÚN SE DESCONOCE.

LOS RELATIVOS ESPACIOS SON ÁMBITOS QUE SE DEFINEN EN CUANTO AL ESPACIO MATERIAL DENTRO DEL QUE ESTÁN CIRCUNSCRITOS PERO QUE NO PUEDEN SER IDENTIFICADOS EN FORMA PRECISA EN SUS EXTENSIONES FÍSICAS.

AL RESPECTO SURGE LA SIGUIENTE INTERROGANTE: -
¿NO ES ACASO NECESARIO ESTABLECER LA LÍNEA O ZONA FRONTERIZA DE ARBOS ESPACIOS, PARA DAR APLICABILIDAD A PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DE LEGALIDAD E IGUALDAD EN EL USO DE LOS MISMOS?; LA RESPUESTA ES QUE DESDE LUEGO ES BÁSICO PARA LOS ESTADOS QUE - SU TERRITORIO ESTÉ BIEN DEFINIDO Y DELIMITADO EN ATENCIÓN A - EVITAR CONFLICTOS INTERNACIONALES Y PARA REFORZAR EL EJERCICIO DE LA SOBERANÍA EN EL ESPACIO AÉREO TERRITORIAL.

DEL PLANTEAMIENTO DE LA INTERROGANTE, ANTES ANOTADA, SURGE LA NECESIDAD DE DAR UNA SOLUCIÓN POR LO QUE ATENDIENDO A LOS DIVERSOS FACTORES FÍSICOS QUE SE EXPLICARON EN LA PARTE RESPECTIVA DE ESTA TESIS Y QUE SON: LA PRESIÓN, LA ALTURA, LA TEMPERATURA, LA COMPOSICIÓN GASESOSA Y LA FUERZA DE GRAVEDAD, SE PUEDE POSTULAR EL SIGUIENTE ARGUMENTO: "EL ESPACIO AÉREO ES EL CONTINENTE DEL AIRE EN LA PARTE ATMOSFÉRICA DE LA TIERRA, QUE SE EXTIENDE DESDE LA SUPERFICIE A 100 - KMS. DE ALTURA, MISMA ZONA QUE SE PUEDE CONSIDERAR COMO EL ÁMBITO ESPACIAL DE VALIDEZ DEL DERECHO AERONÁUTICO, EN DONDE EL ESTADO EJERCE SU SOBERANÍA POR CUANTO HACE A SUS DERECHOS TERRITORIALES".

EN CONSECUENCIA EL "ESPACIO ULTRATERRESTRE ES LA ZONA ATMOSFÉRICA SITUADA A PARTIR DE 100 KMS. DE ALTURA Y QUE SE EXTIENDE HASTA DONDE TERMINA NUESTRA GALAXIA, MISMA ZONA QUE PERTENECE A TODA LA HUMANIDAD Y QUE NO DA LUGAR A LA EXISTENCIA DE LA SOBERANÍA ESTATAL NI A RECLAMOS DE APROPIACIÓN".

EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y EN LOS CUERPOS CELESTES SE HA FINCADO EL PATRIMONIO COMÚN DE LA HUMANIDAD, - LO CUAL DA AL HOMBRE LA OPORTUNIDAD DE FORMAR PARTE DE UNA COLECTIVIDAD Y DE QUE NO SE LE RECONOZCA ÚNICAMENTE COMO INDIVIDUO.

EN ESTE ESPACIO NO SE PUEDEN HACER RECLAMOS DE EXCLUSIVIDAD O APROPIACIÓN NACIONAL O PARTICULAR, CIRCUNSTANCIA QUE EXCLUYE DE FIJO EL EJERCICIO DE LA SOBERANÍA ESTATAL, ADEMÁS DE QUE DEBIDO AL CARÁCTER DE PATRIMONIO COMÚN QUE SE LE HA CONFERIDO, SE LLEGA A CONCLUIR QUE LA HUMANIDAD TIENE - PERSONALIDAD JURÍDICA COMO ENTE, CONVIRTIÉNDOSE EN UNO MÁS - DE LOS SUJETOS DEL DERECHO INTERNACIONAL.

PRECISOS ARGUMENTOS CIENTÍFICOS RESPECTO DE LA DELIMITACIÓN DEL ESPACIO ATMOSFÉRICO, NO HAN SIDO DEL TODO - ÚTILES PARA QUE LA COMISIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN Y EXPLORA---CIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y EN PARTICULAR LA SUBCOMI---SIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS, PUEDAN OFRECER UNA SOLUCIÓN AL - PROBLEMA PLANTEADO Y QUE DE MODO ESPECÍFICO FUE ENCOMENDADO A ESTOS ÓRGANOS, POR LA ASAMBLEA GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS; ELLO SE DEBE A QUE LAS NACIONES DEL MUNDO NO SE HAN PUESTO DE ACUERDO NI EN CUANTO A DETERMINAR QUE ES NECESARIA UNA SOLUCIÓN PRIORITARIA DEL PROBLEMA, LO CUAL IMPIDE QUE SE LLEGUE A RESOLVERLO DEFINITIVAMENTE.

A LO ANTERIOR SE DEBE AUNAR EL HECHO DE QUE EL MEDIO ESPACIAL NO TIENE UNA CONFORMACIÓN DEFINIDA SINO TOTAL- MENTE VARIABLE; POR ELLO ES CLARO QUE LA SOLUCIÓN, SI BIEN -

PUEDEN ESTAR FUNDADA EN FACTORES GEOFÍSICOS, NO ESTARÁ CONCLUIDA EFICAZMENTE SINO MEDIANTE UN ACUERDO INTERNACIONAL EN EL QUE SE PLASME LA CONCLUSIÓN DE LA COMISIÓN Y DE LA SUBCOMISIÓN, LUEGO DEL ESTUDIO AMPLIO Y CONCIENZUDO DE LA CUESTIÓN.

RESOLVER ESTE PROBLEMA ES SUMAMENTE DIFÍCIL EN VIRTUD DE LOS MEDIOS NATURALES QUE SE DEBEN DEFINIR Y DELIMITAR, PERO SE TRATA DE UNA CUESTIÓN QUE ES COMPLETAMENTE NECESARIO RESOLVER PUES ELLO SIGNIFICA PROPICIAR LA PRECISIÓN EN LA APLICACIÓN DE LOS TRATADOS Y ACUERDOS QUE RIGEN TANTO EN EL ESPACIO AÉREO COMO EN EL ULTRATERRESTRE, PARA LA REGULACIÓN DE LAS DIVERSAS ACTIVIDADES QUE EN CADA UNO SE REALIZAN, CUYAS CONSECUENCIAS PRÁCTICAS TENDRÁN ENTONCES ALCANCES JURÍDICOS BIEN DEFINIDOS.

EL CONSENSO INTERNACIONAL PLASMADO EN UN DOCUMENTO INTERNACIONAL, SERÁ LA CLAVE PARA CONCLUIR EN FORMA TAL LA PROBLEMÁTICA QUE ENTRAÑA LA CUESTIÓN DEL ESTABLECIMIENTO DE LOS LÍMITES ENTRE LOS ÁMBITOS MATERIALES DE APLICACIÓN DEL DERECHO AERONÁUTICO Y DEL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, LO QUE SIGNIFICARÍA EL RECONOCIMIENTO UNIVERSAL DE LA PLENA APLICABILIDAD DEL CONCEPTO DE SOBERANÍA EN EL ESPACIO AÉREO Y DE LA COMPLETA EXCLUSIÓN DE LOS ALCANCES DE ESA ATRIBUCIÓN JURÍDICO - POLÍTICA DEL ESTADO EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE.

ESTO ÚLTIMO DA LUGAR A QUE NO HAYA DUDA DEL COMPLETO EJERCICIO DE LOS DERECHOS DE QUE ES TITULAR EL ESTADO EN SU ESPACIO AÉREO Y DENTRO DEL QUE TENDRÁ LAS OBLIGACIONES

NES QUE DICTEN LOS PRINCIPIOS GENERALES DEL DERECHO INTERNACIONAL Y LAS QUE CONSTEN EN LOS ACUERDOS QUE AL RESPECTO SE SUSCRIBAN, EN TANTO QUE EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE EXISTIRÁ UNA GAMA DE DERECHOS Y OBLIGACIONES RESPECTO AL USO Y LA EXPLORACIÓN DE ESTE ESPACIO Y LOS CUERPOS CELESTES.

DE TODO ESE CONJUNTO DE DERECHOS, EL MÁS IMPORTANTE A MI JUICIO, ES EL DE LA LIBERTAD DE EXPLORACIÓN Y AÚN MÁS, DE LA EXPLOTACIÓN DEL MEDIO ESPACIAL Y DE LOS CUERPOS CELESTES E INCLUSIVE DE LAS INSTALACIONES AJENAS, DERECHO QUE SÓLO SE VE RESTRINGIDO POR LA IGUALMENTE IMPORTANTE OBLIGACIÓN DE NO PRETENDER RECLAMOS DE SOBERANÍA O EXCLUSIVIDAD EN RELACIÓN CON DICHOS LUGARES, ASI COMO EVITAR QUE ÉSTOS SE CONVIERTAN EN ESTACIONAMIENTOS O ALMACENES DE ARMAS DE CUALQUIER ESPECIE.

DE TAL MODO, SI EL ESPACIO ULTRATERRESTRE ES PATRIMONIO COMÚN DE LA HUMANIDAD, TODOS LOS INDIVIDUOS COMO PARTE DE LA MISMA, PODRÁN APROVECHAR ESE PATRIMONIO COMÚN, EN FORMA PACÍFICA, YA SEA QUE ÚNICAMENTE SE QUIERA EXPLORAR LO, O BIEN QUE SE PRETENDA SU EXPLOTACIÓN.

B I B L I O G R A F I A :

A) LIBROS.

- 1.- ACADEMIA DE CIENCIAS DE LA UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS, EL COSMOS Y EL DERECHO, MOSCÚ, - 1985, s/ED., ED. NAÚKA.
- 2.- ALEMÁN VELAZCO MIGUEL, LOS SECRETOS Y LAS LEYES DEL ESPACIO, MÉXICO, 1962, 1ª ED., HELIO/MÉXICO S.A. .
- 3.- ALLEN JOHN B., AERODINÁMICA, ESPAÑA, 1963, 3ª ED., LABOR.
- 4.- BEDJAQUI MOHAMMED, HACÍA UN NUEVO ORDEN ECONÓMICO INTERNACIONAL, SALAMANCA ESPAÑA, 1979, 11ª ED., SÍ--GUEME.
- 5.- BOYD R. L. F., LA INVESTIGACIÓN DEL ESPACIO, MÉXICO, 1962, 1ª ED. EN ESPAÑOL, F. C. E. .

- 6.- BROKINGS INSTITUTION, REGIMES FOR THE OCEAN, OUTER SPACE AND WEATHER, U. S. A., 1977, s/Ed., s/Ed. .
- 7.- CASTAÑEDA JORGE, ET. AL., DERECHO INTERNACIONAL ECONÓMICO, MÉXICO, 1976, 1ª ED., C. F. E. .
- 8.- COGLIOLO PIETRO, PRINCIPII GENERALI DEL DIRITTO AERONAUTICO, MÉXICO - U. N. A. M., MISCELÁNEA JURÍDICA, s/ED., COMPILACIÓN.
- 9.- COLONNELLO VITTORIO ADAMI, NATIONAL FRONTIERS IN RELATION TO INTERNATIONAL LAW, LONDRES, 1927, s/ED.,- OXFORD UNIVERSITY PRESS.
- 10.- CORLISS WILLIAM R., LOS MISTERIOS DEL UNIVERSO, MÉXICO, 1978, 3ª ED., COMPAÑÍA GENERAL DE EDICIONES.
- 11.- COUANNIER ANDRÉ HENRI, ELEMENTOS CREADORES DEL DERECHO AÉREO, ESPAÑA, 1929, 1ª ED. EN ESPAÑOL, TRAD. GALO PONTE ESCARTÍN, REUS S. A. .
- 12.- DINSMORE ALTER, CLARENCE CLEMINSHAW, JOHN G. PHILLIPE, ASTRONOMY, NUEVA YORK, 1956, 2ª ED., CROMWELL COMPANY.
- 13.- ENCICLOPEDIA DE LA CIENCIA Y LA TECNOLOGÍA, ESPAÑA, - 1981, s/ED., OCÉANO/DANAE, 5 TOMOS.
- 14.- ESTRADÉ RODOREDA SEBASTIÁN, EL DERECHO ANTE LA CONQUISTA DEL ESPACIO, BARCELONA, 1964, s/ED., ARIEL.
- 15.- EVANS F.T., J. D. HOWARD, PERSPECTIVAS DEL ESPACIO, MÉXICO, 1969, 1ª ED., GRIJALBO.
- 16.- FAWCETT JAMES E.S., INTERNATIONAL LAW AND USES OF OUTER SPACE, U. S. A., 1968, s/ED., MANCHESTER UNIVERSITY PRESS, OCEAN PUBLICATIONS INC. .

- 17.- FLORIS MARGADANT GUILLERMO, DERECHO ROMANO, MÉXICO, - 1978, 8ª ED., ESFINGE.
- 18.- GARCÍA ROBLES ALFONSO, MÉXICO EN LAS NACIONES UNIDAS, MÉXICO, 1970, s/ED., U. N. A. M., 2 VOLÚMENES.
- 19.- GLASSTONE SAMUEL, SOURCE BOOK ON SPACE SCIENCES, U. - S. A., 1965, s/ED., D. VAN NOSTRAND COMPANY.
- 20.- GLOSARIO DE TÉRMINOS USADOS EN LA EXPLORACIÓN DEL ESPACIO, U. S. A., 1977, s/ED., N. A. S. A. .
- 21.- GOFF MARCEL LE, MANUEL DE DROIT AERIENNE, FRANCIA, - 1954, s/ED., DALLOZ.
- 22.- KINLEY JAMES L. MC., RALPH D. BENT, BASIC SCIENCE - FOR AEROSPACE VEHICLES, U. S. A., NORTHROP INSTITUTE OF TECHNOLOGY, 4ª ED., MC. GRAW HILL.
- 23.- KISH JOHN, THE LAW OF INTERNATIONAL SPACES, PAÍSES - BAJOS, 1973, s/ED., A. W. SKIJTHUFF/LEIDEN, TESIS - DOCTORAL.
- 24.- LACHS MANFRED, EL DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, ESPAÑA, 1977, 1ª ED. EN ESPAÑOL, F. C. E. .
- 25.- LAPRADELLE PAUL DE, LA FRONTIÈRE, ETUDE DE DROIT INTERNATIONAL, PARIS, 1929, s/ED. LES EDITIONS INTERNATIONAUX.
- 26.- LAY HOUSTON S., HOWARD J. TAUBENFIELD, THE RELATING TO ACTIVITIES OF MAN IN SPACE, U. S. A., 1970, s/ED. CHICAGO UNIVERSITY PRESS.
- 27.- LENA PAZ JUAN A., COMPENDIO DE DERECHO AERONÁUTICO, - ARGENTINA, 1970, 3ª ED., EDITORIAL UNIVERSITARIA DE

BUENOS AIRES (EUDEBA).

28. MAPELI ENRIQUE, REGULACIÓN LEGAL DE LA NAVEGACIÓN AÉREA, MADRID, 1975, s/ED., SUMINISTROS AERONÁUTICOS Y ASTRONÁUTICOS.
29. MATEESCO NICOLAS, DROIT AERIENNE AERONAUTIQUE, FRANCIA, 1954, s/ED., PEDONE.
30. MEIR H. DEGANI, ASTRONOMÍA SIMPLIFICADA, MÉXICO, -- 1979, 5ª ED., COMPAÑÍA GENERAL DE PUBLICACIONES.
31. MEYER ALEX, COMPENDIO DE DERECHO AERONÁUTICO, ARGENTINA, 1948, s/ED., ATALAYA.
32. MILLER ALBERT, JACK C. THOMPSON, CHARLES E. MERRILE, ELEMENTS OF METEOROLOGY, COLUMBUS OHIO, 1970, s/ED., PUBLISHING COMPANY.
33. MOSQUEIRA R. SALVADOR, COSMOGRAFÍA Y ASTROFÍSICA, MÉXICO, 1978, 4ª ED., PATRIA.
34. NATIONAL COMMITTEE ON SPACE RESEARCH, THE SCIENCE COUNCIL OF JAPAN, JAPAN INTERNATIONAL REPORT ON SPACE RESEARCH, JAPÓN, 1979, s/ED., s/ED. .
35. OPIK ERNEST J., EL UNIVERSO OSCILANTE, MÉXICO, 1973, 1ª ED., GRIJALBO.
36. RODRÍGUEZ JURADO AGUSTÍN, TEORÍA Y PRÁCTICA DEL DERECHO AERONÁUTICO, BUENOS AIRES, 1963, s/ED., DEPALMA.
37. ROJAS ROLDÁN ABELARDO, NOTAS SOBRE DERECHO ESPACIAL, MÉXICO,, 1969, 1ª ED., LEX.
38. ROUSSEAU JUAN JACOBO, EL CONTRATO SOCIAL, MÉXICO, -- 1978, U. N. A. M. DIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES,

- 2ª REIMPRESIÓN, COLECCIÓN NUESTROS CLÁSICOS Nº 23.
- 39.- RUDAUX LUCIEN, GERARD DE VANCOULEUR, ASTRONOMÍA, ESPAÑA, 1962, s/ED., LABOR.
- 40.- SALAZAR ROVIROSA ALFONSO, HISTORIA DE LA AVIACIÓN MUNDIAL Y MEXICANA, MÉXICO, 1970, 1ª ED., EDICIONES - ECONÓMICAS.
- 41.- SCIALOJA ANTONIO, CORSO DI DIRITTO DE LA NAVIGAZIONE, ITALIA, 1943, s/ED., FORO ITALIANO.
- 42.- SCIENCE AND TECHNOLOGY Mc. GRAW HILL ENCICLOPEDIA, U. S. A., 1977, s/ED., Mc. GRAW HILL, 1ER. VOLUMEN.
- 43.- SEARA VÁZQUEZ MODESTO, DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO, MÉXICO, 1981, 7ª ED., PORRÚA.
- 44.- SEARA VÁZQUEZ MODESTO, DERECHO Y POLÍTICA EN EL ESPACIO CÓSMICO, MÉXICO, 1981, 1ª ED., U. N. A. M. .
- 45.- SEARA VÁZQUEZ MODESTO, INTRODUCCIÓN AL DERECHO INTERNACIONAL CÓSMICO, MÉXICO, 1961, 1ª ED., U. N. A. M.
- 46.- SEPÚLVEDA CÉSAR, DERECHO INTERNACIONAL, MÉXICO, -- 1980, 11ª ED., PORRÚA.
- 47.- SHAWCROSS CHRISTOPHER NYHOLM, SHAWCROSS AND BEAUMONT ON AIR LAW, LONDRES, 1966, 3ª ED., BUTTERWORTHS.
- 48.- SORENSEN MAX, MANUAL DE DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO MÉXICO, 1981, 1ª REIMPRESIÓN EN ESPAÑOL, TRAD. DOTACIÓN CARNEGIE PARA LA PAZ MUNDIAL, F. C. E. .
- 49.- SPASIANO EUGENIO, CORSO DI DIRITTO AERONAUTICO, ITALIA, 1941, s/ED., DOTT A. GIUFFRÉ.

- 50.- TAPIA SALINAS LUIS, TRABAJOS DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO, MADRID, 1978, s/ED., s/ED. .
- 51.- TEMÁTICA ARGOS, MÉXICO, 1976, s/ED., CUMBRE, ENCICLOPEDIA EN 14 TOMOS.
- 52.- VALLADAO HAROLDO, DERECHO INTERPLANETARIO Y DERECHO INTER-GENTES PLANETARIAS, MÉXICO, 1960, U. N. A. M. INSTITUTO DE DERECHO COMPARADO DE MÉXICO, BOLETÍN DE DERECHO COMPARADO, AÑO XIII, Nº 38.
- 53.- VERPLAETSE JULIÁN, DERECHO INTERNACIONAL AÉREO Y DEL ESPACIO, MADRID, 1963, 1ª ED EN ESPAÑOL, TRAD. JOSÉ MARÍA BUSTAMANTE, ATLAS.
- 54.- VIDELA ESCALADA FEDERICO, DERECHO AERONÁUTICO, BUENOS AIRES, 1969, s/ED., VICTOR F. ZAVALA, 3 VOLUMENES.
- 55.- WILMONT N. HESS, INTRODUCTION TO SPACE SCIENCE, U. S. A., GODDARD SPACE FLIGHT CENTER, 1965, s/ED., - GORDON AND BREACH SCIENCE PUBLISHERS.

B) REVISTAS .

- 1.- ASTRONAUTICS AND AERONAUTICS REVIEW, AMERICAN INSTITUTE OF AERONAUTICS AND ASTRONAUTICS, U. S. A., VOL 10 Nº 9, SEPT. 1972; VOL. 11, Nº 5 Y 6, MAY., JUN.-1973; VOL. 13, Nº 6 Y 10, JUN., OCT., 1975.
- 2.- REVISTA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, SECRETARÍA - DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, MÉXICO, 3ª ÉPOCA, - Nº 16, MAYO - JUNIO, 1974.

C) DOCUMENTOS DE LA ASAMBLEA GENERAL DE LA ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS.(*)

- 1.- A/3818. U.R.S.S., SOLICITUD DE INCLUSIÓN DE UN TEMA NUEVO.
- 2.- A/3902. E.U.A., SOLICITUD DE INCLUSIÓN DE UN TEMA NUEVO.
- 3.- A/C.1/L.219.
- 4.- A/C.1/L.219/Rev. 1.

* DOCUMENTOS Y RESOLUCIONES EN ORDEN CRONOLÓGICO. POR ECONOMÍA SÓLO SE ASIENTA EL TÍTULO DE LAS MÁS IMPORTANTES.

- 5.- A/C.1/L.220.
- 6.- A/4009, INFORME DE LA PRIMERA COMISIÓN.
- 7.- A/4141.
- 8.- A/RES/1348 (XIII), ESTABLECIMIENTO DE LA COMISIÓN ESPECIAL -
SOBRE LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS.
- 9.- A/RES/1472 (XIV), ESTABLECIMIENTO DE LA COMISIÓN DEFINITIVA -
SOBRE LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS.
- 10.- A/4987, PRIMER INFORME DE LA COMISIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN DEL -
ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS.
- 11.- A/C.1/L.301.
- 12.- A/RES/1721 (XVI).
- 13.- A/AC.105/6, PRIMER INFORME DE LA SUB COMISIÓN JURÍDICA DE LA -
C.S.U.E.U.C.F.P.
- 14.- A/5181.
- 15.- A/RES/1802 (XVII).
- 16.- A/RES/1803 (XVII), PERMANENT SOVEREIGNTY OVER NATURAL RESOUR-
CES.
- 17.- A/RES/1815 (XVII), CONSIDERATION OF PRINCIPLES OF INTERNATIO-
NAL LAW CONCERNING FRIENDLY RELATIONS AND CO-OPERATION AMONG STA-
TES IN ACCORDANCE WITH THE CHARTER OF THE UNITED NATIONS.
- 18.- A/AC.105/12, 2º INFORME DE LA SUB COMISIÓN JURÍDICA.
- 19.- A/5549.
- 20.- A/5549/Add. 1.

- 21.- A/C.1/L.331.
- 22.- A/RES/1962 (XVIII), DECLARACIÓN DE LOS PRINCIPIOS JURÍDICOS QUE DEBEN REGIR LAS ACTIVIDADES DE LOS ESTADOS EN LA EXPLORACIÓN Y UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE.
- 23.- A/RES/1963 (XVIII).
- 24.- A/AC.105/29, 4ª INFORME DE LA SUB COMISIÓN JURÍDICA.
- 25.- A/RES/2130 (XX).
- 26.- A/6431, 8ª INFORME DE LA COMISIÓN S.U.E.U.C.F.P. .
- 27.- A/AC.105/35, 5ª INFORME DE LA SUB COMISIÓN JURÍDICA.
- 28.- A/RES/2221 (XXI), SE DECIDE LA REALIZACIÓN DE LA PRIMERA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA UTILIZACIÓN Y EXPLORACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS.
- 29.- A/RES/2222 (XXI), ANEXO: TRATADO SOBRE LOS PRINCIPIOS QUE DEBEN REGIR LAS ACTIVIDADES DE LOS ESTADOS EN LA EXPLORACIÓN Y UTILIZACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE, INCLUSO LA LUNA Y OTROS CUERPOS CELESTES.
- 30.- A/RES/2223 (XXI).
- 31.- A/RES/2260 (XXII)
- 32.- A/RES/2261 (XXII).
- 33.- A/RES/2345 Y ANEXO: ACUERDO SOBRE EL SALVAMENTO Y LA DEVOLUCIÓN DE ASTRONAUTAS Y LA RESTITUCIÓN DE OBJETOS LANZADOS AL ESPACIO ULTRATERRESTRE.
- 34.- A/RES/2453 (XXIII).
- 35.- A/RES/2600 (XXIV).
- 36.- A/RES/2601 (XXIV).
- 37.- A/AC.105/77, EXAMEN DE LAS ACTIVIDADES Y RECURSOS DE LAS NA-

CIONES UNIDAS, SUS ORGANISMOS ESPECIALIZADOS Y OTRAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES EN LA ESFERA DE LA UTILIZACIÓN Y EXPLORACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS.

- 38.- A/AC.105/C.2/7, CUESTIÓN DE LA DEFINICIÓN Y DELIMITACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE.
- 39.- A/AC.105/85, 9º INFORME DE LA SUB COMISIÓN JURÍDICA.
- 40.- A/AC.105/94, 10º INFORME DE LA SUB COMISIÓN JURÍDICA.
- 41.- A/8020, 13º INFORME DE LA COMISIÓN S.U.E.U.C.F.P. .
- 42.- A/RES/2733 (XXV).
- 43.- A/8420, 14º INFORME DE LA COMISIÓN S.U.E.U.C.F.P. .
- 44.- A/RES/2776 (XXVI).
- 45.- A/RES/2777 (XXVI) Y ANEXO: CONVENIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL POR DAÑOS CAUSADOS POR OBJETOS ESPACIALES.
- 46.- A/RES/2779 (XXVI).
- 47.- A/RES/2915 (XXVII).
- 48.- A/RES/2916 (XXVII).
- 49.- A/8720, 15º INFORME DE LA COMISIÓN S.U.E.U.C.F.P. .
- 50.- A/9020, 16º INFORME DE LA COMISIÓN S.U.E.U.C.F.P. .
- 51.- A/RES/3182 (XXVIII), PRIMERA ADICIÓN DE MIEMBROS DE LA C.S. U.E.U.C.F.P. .
- 52.- A/AC.105/133, 13º INFORME DE LA SUB COMISIÓN JURÍDICA.
- 53.- A/9620, 17º INFORME DE LA COMISIÓN S.U.E.U.C.F.P. .
- 54.- A/RES/3234 (XXIX).
- 55.- A/RES/3235 Y ANEXO: CONVENIO SOBRE EL REGISTRO DE OBJETOS - LANZADOS AL ESPACIO ULTRATERRESTRE.
- 56.- A/RES/3388 (XXX).

- 57.- A/AC.105/164.
- 58.- A/AC.105/193, SEGUNDO EXAMEN DE LAS ACTIVIDADES Y RECURSOS DE LAS NACIONES UNIDAS, SUS ORGANISMOS ESPECIALIZADOS Y OTRAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES EN LA ESFERA DE LA UTILIZACIÓN Y EXPLORACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS.
- 59.- A/AC.105/206, REPORTE DE LOS MENSAJES DIRIGIDOS A CIVILIZACIONES EXTRATERRESTRE.
- 60.- A/AC.105/206/CORR. 1.
- 61.- A/RES/32/195.
- 62.- A/RES/32/196, SEGUNDA ADICIÓN DE MIEMBROS EN LA C.S.U.E.U.C.-F.P. .
- 63.- A/RES/32/499.
- 64.- A/AC.105/C.2/7/ADD.1, SEGUNDO ANÁLISIS DE LA CUESTIÓN SOBRE LA DEFINICIÓN Y DELIMITACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE.
- 65.- A/RES/33/16, SE DETERMINA LA REALIZACIÓN DE LA SEGUNDA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA UTILIZACIÓN Y EXPLORACIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS, UNISPACE '82.
- 66.- A/AC.105/218, 17º INFORME DE LA SUB COMISIÓN JURÍDICA.
- 67.- A/33/20, 21º INFORME DE LA COMISIÓN S.U.E.U.C.F.P. .
- 68.- A/AC.105/240, 18º INFORME DE LA SUB COMISIÓN JURÍDICA.
- 69.- A/AC.105/L.112, U.R.S.S.: PROYECTO PARA LA DELIMITACIÓN Y DEFINICIÓN DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE.
- 70.- A/34/20, 22º INFORME DE LA COMISIÓN S.U.E.U.C.F.P. .
- 71.- A/RES/34/66.
- 72.- A/RES/34/67.

- 73.- A/RES/34/68 Y ANEXO: ACUERDO QUE DEBE REGIR LAS ACTIVIDADES DE LOS ESTADOS EN LA LUNA Y OTROS CUERPOS CELESTES.
- 74.- A/34/194, INFORME DE LA COMISIÓN DE DERECHO INTERNACIONAL EN SU 31º PERIODO DE SESIONES.
- 75.- A/RES/35/14.
- 76.- A/RES/35/15.
- 77.- A/RES/35/16, TERCERA AMPLIACIÓN DE MIEMBROS EN LA COMISIÓN S.U.E.U.C.F.P. .
- 78.- A/35/20, 23º INFORME DE LA COMISIÓN S.U.E.U.C.F.P. .
- 79.- A/36/20, 24º INFORME DE LA COMISIÓN S.U.E.U.C.F.P. .
- 80.- A/AC.105/274.
- 81.- A/AC.105/288, 20º INFORME DE LA SUB COMISIÓN JURÍDICA.
- 82.- A/RES/36/35.
- 83.- A/RES/36/36.
- 84.- A/RES/36/99.
- 85.- A/36/192, U.R.S.S.: PROYECTO DE TRATADO SOBRE LA PROHIBICIÓN DEL EMPLAZAMIENTO DE ARMAS DE CUALQUIER TIPO EN EL ESPACIO ULTRA-TERRESTRE.
- 86.- A/AC.105/305, 21º INFORME DE LA SUB COMISIÓN JURÍDICA.
- 87.- A/CONF.101/8.
- 88.- A/CONF.101/9.
- 89.- A/CONF.101/10.
- 90.- A/37/20, 25º INFORME DE LA COMISIÓN S.U.E.U.C.F.P. .
- 91.- A/37/646, PROYECTO DE UNA CONVENCION INTERNACIONAL SOBRE LOS PRINCIPIOS QUE HAN DE REGIR LA UTILIZACION POR LOS ESTADOS DE SA-

TÉLITES ARTIFICIALES DE LA TIERRA PARA LAS TRANSMISIONES INTERNACIONALES DIRECTAS POR TELEVISIÓN.

- 92.- A/37/669, PROYECTO DE UN TRATADO SOBRE LA PROHIBICIÓN DEL EMPLAZAMIENTO DE ARMAS DE CUALQUIER TIPO EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE.
- 93.- A/38/633.
- 94.- A/38/647, PROYECTO DE UN TRATADO SOBRE LA PROHIBICIÓN DEL USO DE LA FUERZA EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE Y DESDE EL ESPACIO CONTRA LA TIERRA.
- 95.- A/38/714.
- 96.- A/RES/38/80.
- 97.- A/39/20.
- 98.- A/AC.105/337.
- 99.- A/AC.105/352, 24º INFORME DE LA SUB COMISIÓN JURÍDICA.
- 100.- A/AC.105/358, ACTIVIDADES ESPACIALES DE LAS NACIONES UNIDAS Y LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES, 1986.
- 101.- A/AC.105/370, 25º INFORME DE LA SUB COMISIÓN JURÍDICA.
- 102.- A/41/20, 29º INFORME DE LA COMISIÓN S.U.E.U.C.F.P. .
- 103.- A/AC.105/382, ANÁLISIS DE LA APLICACIÓN DEL CONVENIO SOBRE EL REGISTRO DE OBJETOS LANZADOS AL ESPACIO ULTRATERRESTRE. INFORME DEL SECRETARIO GENERAL DE LA O. N. U. .
- 104.- A/RES/41/53.
- 105.- A/RES/41/65, PRINCIPIOS RELATIVOS A LA TELEOBSERVACIÓN DE LA TIERRA DESDE EL ESPACIO.
- 106.- A/42/20, 30º INFORME DE LA COMISIÓN S.U.E.U.C.F.P. .
- 107.- A/RES/42/33.

- 108.- A/RES/42/68.
- 109.- A/AC.105/411, 27º INFORME DE LA SUB COMISIÓN JURÍDICA.
- 110.- A/43/20, 31º INFORME DE LA COMISIÓN S.U.E.U.C.F.P. .
- 111.- A/AC.105/406/ADD. 4.
- 112.- A/RES/43/56, RESOLUCIÓN MEDIANTE LA QUE SE DECIDE DECLARAR AL AÑO 1992, COMO EL "AÑO INTERNACIONAL DEL ESPACIO".
- 113.- A/RES/43/70.
- 114.- A/RES/43/92.
- 115.- A/AC.105/C.2/L.139.
- 116.- A/AC.105/C.2/L.147.
- 117.- A/AC.105/C.2/L.153.
- 118.- A/AC.105/C.2/L.154 Y REVS. 3, 4 Y 5: PROYECTO DE PRINCIPIOS RELATIVOS A LA UTILIZACIÓN DE FUENTES DE ENERGÍA NUCLEAR EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE.
- 119.- A/AC.105/C.2/L.155.
- 120.- A/AC.105/C.2/L.164.
- 121.- A/AC.105/C.2/L.168.
- 122.- A/AC.105/C.2/L.173.
- 123.- A/AC.105/C.2/L.175 Y ADDS. 3 Y 6.
- 124.- A/AC.105/430, 28º INFORME DE LA SUB COMISIÓN JURÍDICA, RELATIVO AL PERIODO CELEBRADO DEL 20 DE MARZO AL 7 DE ABRIL DE 1989.
- 125.- A/AC.105/C.2/L.178 Y ADDS. 3 Y 4.
- 126.- A/AC.105/C.2/ADD 4.
- 127.- A/C.1/43/L.12 Y REV. 1.
- 128.- A/RES/43/767.

- 129.- A/43/838.
- 130.- A/C.1/43/L.27.
- 131.- A/C.1/43/L.30.
- 132.- A/C.1/43/L.36.
- 133.- GA/7814/PRESS RELEASE.

I N D I C E .

	Pág.
DEDICACIONES Y AGRADECIMIENTOS	IV
INTRODUCCIÓN	X

C A P I T U L O I.

"DERECHO AERONAUTICO"

A) AERONÁUTICA Y DERECHO AERONÁUTICO, ASPECTOS HISTÓRICOS	3
B) DENOMINACIÓN, CONCEPTO Y CONTENIDO	19
C) AUTONOMÍA	32
D) EL DERECHO AERONÁUTICO EN EL ÁMBITO NACIONAL E INTERNACIONAL	35

C A P I T U L O I I .

"DERECHO DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE"

	PÁG.
A) ASPECTOS HISTÓRICOS	41
B) CONCEPTO Y CONTENIDO	67
C) NATURALEZA JURÍDICA DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE	77

C A P I T U L O I I I .

"LOS FACTORES GEOFÍSICOS"

A) PORQUÉ ESTABLECER FRONTERAS ENTRE EL ESPACIO AÉREO Y EL ULTRATERRESTRE	92
B) CONSIDERACIONES GEOFÍSICAS DEL ESPACIO AÉREO Y DEL ESPACIO ULTRATERRESTRE	99
C) SOLUCIONES DE DIVERSOS AUTORES	109

C A P I T U L O I V .

"DELIMITACION DE LOS RESPECTIVOS
AMBITOS DE VALIDEZ"

	PÁg.
A) CONSIDERACIONES GEOFFSICAS EN BASE A LAS QUE ES FACTIBLE ESTABLECER LOS RESPECTIVOS LÍMITES ENTRE EL ESPACIO AÉREO Y EL ULTRATERRESTRE	130
B) FIJACIÓN DE LOS RESPECTIVOS AMBITOS DE VALIDEZ	136
C) IMPLICACIONES DEL ESTABLECIMIENTO DE LOS RESPECTIVOS AMBITOS DE VALIDEZ	142
C.1) DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS EN EL ESPACIO AÉREO Y EN EL ULTRATERRESTRE	143
C.2) EJERCICIO DE LA SOBERANÍA EN EL ESPACIO AÉREO Y EN EL ULTRATERRESTRE	153
C.3) EXPLORACIÓN Y USO DEL ESPACIO AÉREO Y DEL ULTRATERRESTRE	163
 CONCLUSIONES	 171
 BIBLIOGRAFIA	 182
 INDICE	 198