

Eej
220

X

Universidad Nacional Autónoma de México

FACULTAD DE DERECHO



LA SOBERANIA Y EL DOMINIO DEL ESPACIO EN
LOS CONVENIOS INTERNACIONALES Y EN LA
LEGISLACION MEXICANA

98

XE

TESIS PROFESIONAL

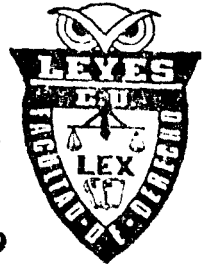
PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO

PRESENTADA POR:

GERARDO DUEÑAS BEDOLLA

Ciudad Universitaria

1979



11905



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

LA SOBERANIA SOBRE EL ESPACIO EN LOS CONVENIOS INTERNACIONALES Y LA LEGISLACION MEXICANA.

INTRODUCCION

CAPITULO I LA SOBERANIA

1. QUE ES LA SOBERANIA ?
2. DIFERENTES TEORIAS SOBRE LA SOBERANIA
3. CONTENIDO DE LA SOBERANIA
4. FORMAS DE LA SOBERANIA

CAPITULO II SOBERANIA Y ESPACIO AEREO

1. QUE ES EL ESPACIO ?
2. REGIMEN JURIDICO DEL ESPACIO AEREO
 - A. Teorías basadas en la libertad.
 - B. Teorías basadas en la soberanía.
 - C. Teorías que aceptan la Convención de Chicago de 1944.
3. LIMITE SUPERIOR DEL ESPACIO AEREO
 - A. Teorías que fijan límites materiales
 - B. Teorías que fijan límites conceptuales

CAPITULO III SOBERANIA Y ESPACIO EXTERIOR

1. ANALISIS DE LA SOBERANIA, DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS EN LOS CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE EL ESPACIO EXTERIOR.
2. LA SOBERANIA Y EL DOMINIO DEL ESPACIO, EN LA LEGISLACION NACIONAL.

CAPITULO IV DOMINIO Y ESPACIO AEREO

1. TEORIAS SOBRE EL DERECHO DEL PROPIETARIO DEL SUELO AL ESPACIO QUE CUBRE SU PROPIEDAD.

2. LAS SERVIDUMBRES EN FAVOR DE LA NAVEGACION AEREA.

3. EL PROBLEMA DEL RUIDO

CONCLUSIONES

RESUMEN

INTRODUCCION

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

En la teoría del conocimiento jurídico, generalmente se presentan dos fenómenos o tipos de hechos, como objeto de su estudio, los que se presentan como hechos dados y los que se infieren como posibles hechos futuros, los primeros comprendidos como objeto del derecho positivo y que en su desarrollo, conducen a la necesidad de reconceptuarlos para adecuarlos a la nueva circunstancia social a la cual han de aplicarse. Los segundos o hechos futuros llevan al teórico a racionalizarlos y a retrotraerlos en el tiempo de modo que le permitan establecer una proposición jurídica, que se traduzca como la norma legal para la regularización de la conducta futura de la sociedad en relación con los fenómenos o hechos mencionados. Así el problema jurídico del uso del espacio aéreo, puede considerarse como un objeto que coincide con el objeto jurídico de un hecho nuevo, éste ya presente ó futuro.

Dentro de la ciencia jurídica ha surgido un objeto jurídico más - que atrae su interés obligándolo a racionalizarlo, el cual es la conducta humana, en relación al uso del espacio aéreo; y se esfuerza en abstraer las características generales bajo las cuales se presenta para describirlo y definirlo, para su aplicación y desarrollo.

Definición y terminología, asignada al referido hecho; hasta el presente, no existe una opinión generalizada.

DERECHO AEREO, CARACTERISTICAS GENERALES. PRINCIPALES FUENTES:

Una de las ramas de las Ciencias Jurídicas, es una especialización conocida como derecho aéreo que contiene características propias extraídas del medio al cual se aplica y en el que se desarrolla, que es el espacio aéreo.

Se concibe al Derecho Aéreo como un conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones de la navegación aérea y las que de ellas se derivan.

Se presume que las características generales del derecho aéreo modifican conceptos del derecho público y del Derecho Privado. Del Derecho Público se dice que modifica el concepto de soberanía, de fronteras aéreas, las normas de policía; Del derecho privado se piensa que modifica el derecho de dominio sobre inmuebles, las disposiciones comunes relativas al transporte o en la responsabilidad frente a terceros en la superficie.

A la costumbre en el Derecho Aéreo se le asigna por algunos autores un carácter preponderante.

Entre las características del derecho aéreo está la internacionalidad que tiene su base en los convenios internacionales, dado que la norma jurídica contenida en ellos aparece primero que la norma nacional, no obstante que haya leyes exclusivamente nacionales que encierran una correspondencia con aquéllas. Dentro de las normas jurídicas nacionales, generalmente se aplican normas del derecho civil y mercantil con la respectiva adecuación al derecho aéreo puesto que también éste se funda en los principios jurídicos básicos.

En el derecho aéreo y en el derecho marítimo existe una cierta correlación entre los conceptos de nave y aeronave entendidos éstos como bienes inmuebles, los cuales se pueden hipotecar; igualmente están sujetos a solemnidad para su venta o para su tradición, asimismo ambos están obligados a inscripción o registro de matrícula y deben tener certificado de navegabilidad. Además el derecho marítimo ha sido el apoyo para la formación del Derecho - Aéreo.

En la evolución histórica el Derecho Aéreo en relación al Derecho - Positivo, se afirma que las normas jurídicas aéreas se establecieron primeramente en el siglo XX, las que tienen como antecedentes la ordenanza local publicada en Francia el 23 de abril de 1724, donde se prohíbe "Fabricar y elevar globos y otras máquinas aeronáuticas".

El Acta de Navegación Aérea firmada en Gran Bretaña en 1911, en la - que se intenta desarrollar una doctrina sobre el Derecho Aéreo, es donde se afirma que el principio de soberanía sobre el espacio aéreo del territorio de un estado es exclusivo del mismo, que goza además de la potestad para prohibir o autorizar el vuelo de aeronaves extranjeras, principio éste que resultaría la base de futuras legislaciones.

La reunión de París, en el año de 1910 de 19 estados europeos, es - una respuesta a la iniciativa del Gobierno francés, para celebrar una conferencia internacional de estudio sobre los conceptos de soberanía en el espacio - aéreo internacional, el dominio aéreo, la nacionalidad de la aeronave y el tránsito aéreo internacional.

Otro texto legal que merece mencionarse es el tratado sobre navegación firmado por Francia y Alemania en 1913 para la reglamentación del aterrizaje de las aeronaves de cada estado en territorio del otro.

La primera convención multilateral de carácter general se celebró el 13 de octubre de 1919 en la ciudad de París como consecuencia de la primera guerra mundial. La Convocatoria para constituir la primera Legislación Aérea fué lanzada por la Comisión Aeronáutica de la Conferencia de Paz, y tuvo como resultado la aprobación de una convención que fué aprobada por los siguientes estados:

Australia, Bélgica, Canadá, Francia, Gran Bretaña e Irlanda del Norte, U.S.A, Grecia, India, Japón, Nueva Zelanda, Polonia, Rumanía, Checoslovaquia, Unión Sudafricana, Uruguay, Yugoslavia, Bolivia, Brasil, China, Cuba, Ecuador, Guatemala, y Panamá. Tiempo después se adhirieron a ella, Perú, Nicaragua y Liberia, más tarde, Chile, Suecia, Holanda, Giza, Noruega, Argentina, Dinamarca, Finlandia y España.

En el artículo 1º, de la convención de París se sostiene, al igual - que en el Acta de Navegación Aérea Inglesa de 1911, el principio de soberanía exclusiva del estado sobre el espacio aéreo de su territorio y aguas jurisdiccionales.

El artículo 9, establece derechos y limitaciones de vuelo conforme - a la soberanía nacional sobre el espacio aéreo.

El artículo 17, considera las zonas prohibidas a la aeronavegación que cada Estado puede establecer por razones de seguridad o por cuestiones militares.

El artículo 19, creó la Comisión Internacional Permanente de Navegación Aérea (CINA)

Las Convenciones Internacionales Iberoamericana celebrada en Madrid en 1926 y la Panamericana que tuvo lugar en la Habana en 1928 puede decirse - que son una reproducción de la Convención de París.

La Convención de 1926 introduce el derecho o facultad de los Estados signatarios de autorizar el sobrevuelo de las aeronaves de Estados no signatarios; y autoriza a los Estados, a formular reservas a las reglas de la convención sobre matrícula y registro de las aeronaves sin que haya oposición entre dichas reglas y sus leyes nacionales. Esta convención fué suscrita por : México, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, España, Paraguay, Perú, Portugal, República Dominicana, El Salvador, Uruguay, Venezuela, Argentina, Polonia, Brasil, Colombia, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

La más importante de las convenciones es la Conferencia de Chicago - del 1º de Noviembre de 1944, resultado de la exhortación hecha en Agosto de 1944 por Inglaterra para la realización de una conferencia general sobre aeronavegación internacional. Estados Unidos la hizo suya y realizó una reunión - previa en Montreal entre Islas Británicas y EE.UU., la Convención de Chicago reunió a 54 Naciones para darle forma a la ordenación jurídica aeronáutica donde se consideraron tres aspectos como fundamentales:

1. La adaptación de las normas jurídicas que regulaban la navegación internacional a los cambios y desarrollo experimentados por la aeronavegación mundial, que concluye con la Carta Fundamental de la Aviación Civil Internacional.

2. La instrumentación de un organismo internacional facultado para vigilar el desarrollo uniforme de la aeronavegación y en transporte aéreo internacional, que se denomina Organización de la Aviación Civil Internacional.

Inglaterra proponía la ordenación internacional del transporte aéreo con el fin de que cada nación pudiera desarrollar el transporte internacional, para eliminar la competencia ruinosa, dividir las rutas de aviación internacional de acuerdo con la capacidad del tráfico de cada país, determinar las tarifas y regular las frecuencias.

EE.UU., no aceptaba la regulación del transporte aéreo internacional, por lo cual proponía el derecho absoluto de tránsito sobre vuelo y escalas no comerciales; y defendía la no reglamentación del transporte aéreo comercial de pasajeros, mercadería y correspondencia que debían quedar según él, entregados a los acuerdos bilaterales que suscribieran los Estados.

Canadá propuso una fórmula de los derechos de tránsito y transporte que reconocerían todos los Estados, que permitió salvar la conferencia. Los derechos referidos son conocidos también como Libertades del Aire.²

La Convención de Aviación Civil Internacional de Chicago, Diciembre de 1944, consta de 22 capítulos y 96 artículos divididos en 3 partes:

1. Navegación Aérea
2. Organismo Internacional de Aviación Civil
3. Transporte y disposiciones finales.

Los artículos 1º y 2º reconocen el antiguo principio de soberanía absoluta de cada estado sobre el espacio aéreo de su territorio.³

El territorio de un estado, se define como la extensión terrestre y las aguas jurisdiccionales adyacentes que estén bajo la soberanía, jurisdicción, protectorado o mandato de dicho estado.

Dentro de los acuerdos bilaterales que se han firmado está el de Bermudas, en Febrero 11 de 1946 que fué suscrito por los E.E.U.U. y Gran Bretaña, cuya estructura y contenido han servido de ejemplo a muchos otros acuerdos firmados entre Estados.

Dentro del Derecho Privado en la Conferencia de Mayo de 1926 sobre Derecho Aéreo celebrada en París, se forma un organismo oficial para el estudio de la unificación del Derecho Privado integrado por especialistas, que tuvo una destacada labor en esta materia llamado C.I.T.C.,J.A.

La Convención de Varsovia en Octubre de 1929 fué elaborada en C.I.T.E.J.A., donde se originó la primera legislación internacional sobre los derechos, contratos y obligaciones derivados del transporte aéreo; muchas de estas disposiciones han sido incorporadas al Derecho Nacional, otras adoptadas por la costumbre y por países no firmantes de la convención.

Consideraciones Generales sobre el espacio y su régimen jurídico.

En el derecho público, se considera al espacio aéreo, el dominio y la soberanía, y se intenta establecer las relaciones entre estos conceptos. Haciendo un análisis sistemático y distinguiendo entre el aire atmosférico y el espacio aéreo, hay que considerar al primero como un bien de uso común.

El segundo, o espacio aéreo, entendido como una área que se extiende por sobre la superficie terrestre, imaginada su equivalencia en relación de planos paralelos, igualmente podría estimarse la relación de propiedad o poder de dominio que tiene un hombre sobre una fracción de la superficie terrestre, si así fuera, hasta que distancia podría ser ejercitado como derecho de propiedad.

Sin embargo esto es sólo un concepto, un esquema ideal, que puede ser finito o infinito según se le determinara idealmente y si el derecho de propiedad se extiende sobre un concepto finito, como es la superficie terrestre resultaría que, el espacio aéreo no podría ser incluido dentro del derecho de propiedad privada, por ser éste algo infinito, quedando para esta solamente el derecho de uso común, y si lo estimamos como un concepto jurídico, lo haríamos incluir, dentro del Derecho Público: Siendo el Estado la persona jurídica, que ostenta el poder de dominio público y el que en el ejercicio del derecho público y el que conforme al derecho objetivo, sería por lo tanto el que impulsara la modalidad en el uso del espacio aéreo.

En las doctrinas sobre la naturaleza jurídica del espacio aéreo - se le concibe como:

a) Una cosa común a todos los hombres, es inapropiable y no se puede constituir sobre él, derecho de dominio particular o del Estado.

b) Un derecho de propiedad sobre el espacio aéreo, si se prolonga el concepto romano de propiedad de la tierra, dicho derecho se extendería indefinidamente a lo que está por sobre y debajo de ella.

Como un derecho de accesión a la propiedad de la tierra y hasta -
donde es indispensable para ejercer el derecho sobre ésta.

d) Como un derecho de utilización del espacio aéreo. Y no como
un derecho de propiedad.

e) Como derecho de propiedad limitado y gravado por diversas -
servidumbres, como es la de tránsito aéreo.

En el derecho de propiedad sobre bienes inmuebles, se trata al -
derecho de propiedad como algo que no es absoluto sino limitado por sus mis-
mos fines, los cuales son contrarios; uno proviene de la individualidad y -
otro de la colectividad, los cuales para su cumplimiento obligadamente se limi-
tan.

En la doctrina de la servidumbre el derecho privado de las personas,
es limitado por la inherente utilidad que proviene del uso del espacio cuando
pasa al fin social o de utilidad social, en la limitación que impone una servi-
dumbre legal como sería la navegación aérea.

En las Convenciones Internacionales sobre el espacio aéreo podemos
decir que ya no es discutida la cuestión de la soberanía del Estado, más lo -
importante es llegar a conocer las formas como podría ser afectada y cual se-
ría la relación con el Derecho Privado en lo interno.

CAPITULO I

LA SOBERANIA

I LA SOBERANIA

1. QUE ES LA SOBERANIA
2. DIFERENTES TEORIAS SOBRE LA SOBERANIA
3. CONTENIDO DE LA SOBERANIA
4. FORMAS DE LA SOBERANIA

I.- QUE ES LA SOBERANIA ?

La Soberanía, jurídicamente se expresa como la supremacía de un orden jurídico en relación a otros ordenes jurídicos, es una característica - del poder coactivo del Estado.

Jhon Austin (1), al referirse a la Soberanía, la hace coincidir con el supuesto de que en toda sociedad hay un poder supremo absoluto e incontrolado que tiene la decisión final con respecto a la formulación y promulgación de reglas jurídicas.

Para John Austin (2), el soberano es un instrumento que declara improbablemente al derecho, el cual no está sujeto a ninguna autoridad superior y es quien puede emplear sin limitación la coacción sobre quienes están sometidos a su poder.

Tal instrumento establece que puede un hombre, como en los casos de la monarquía absoluta, un Estado despótico o una pluralidad de personas como en la monarquía limitada, en las aristocracias y en las democracias, incluso en las estructuras Federales, necesariamente tiene que existir una autoridad soberana, así dice Austin,

"En los Estados Modernos la doctrina de la soberanía, la hace coincidir, no con un órgano gubernamental, sino con una voluntad general que es la voluntad del pueblo.

Donde la autoridad soberana se reafirma y legitima es en la voluntad constitucional del Pueblo Estatal".(Henry Summermaine) (3)._____

- (1) Jhon Austin.- Lectures on Jurisprudence
Ed.R.Capbell, Londres, Jhon Murray 1879
- (2) Idem.
- (3) Maine Henry Sumner.-Ancient Law - Ed.F.Pullock, Londres
J.Murray 1950

En el pluralismo político, se tiende a desvirtuar la teoría clásica de la soberanía introduciendo el concepto de que la autoridad Estatal como creadora del sistema normativo, no es exclusiva:

Al existir en el Estado mismo otros grupos con un poder normativo - de igual rango que el del Estado, este poder, se coordina con el del Estado - como puede ser en un momento dado el poder de la iglesia, sindicatos, asociaciones de profesionales o partidos políticos.

La Concepción pluralista del poder del Estado, tiende a despojarlo de la soberanía.

¿ Pero donde surge la idea de autoridad suprema, entendida como soberanía del Estado?

En el año de 1310 Dante Alighieri (4) hace alusión a una idea sobre la necesidad de monopolizar el poder estableciendo un fuerte control secular, universal.

Tal idea había de moverse lentamente en el tiempo hasta llegar a la Francia de Jean Bodin, donde el poder de la monarquía se vigorizaba rápidamente con un rasgo nacionalista y territorial resultado de un conflicto de poder conocido como "La Guerra de las Investiduras", entre el Rey de Francia, la Autoridad Imperial y la del Papado.

Jean Bodin (5) concibe la forma teórica de la soberanía y la expresa como el poder supremo sobre súbditos y ciudadanos, no limitados por ley alguna, esta expresión encierra una intención política, consistente en afirmar la idea de soberanía, considerándola como un atributo esencial del gobierno, el cual - sería el fundamento para la Independencia del Estado Nacional Francés, ante - la autoridad del Papa, del Emperador y de los señores Feudales.

La soberanía tenía como significado la suprema autoridad normativa del Rey de Francia, frente a todos los poderes mencionados.

Bodin sólo admite como autoridad superior al poder normativo del Rey, la autoridad de las Leyes de Dios y las de la Naturaleza, aunque en esto no se - desprende como puede obligarse al Rey en virtud de estas leyes, de tal suerte - que: sólo podría obligársele en forma de una subjeción puramente moral.

Estas premisas se prolongan con Thomas Hobbes (6), un siglo después, al establecer una relación lógica de la teoría de la soberanía, donde concluye - que los postulados del derecho natural, solo puede ser una guía moral para el - Soberano, hasta llegar a la Monarquía Nacional como idea del nuevo Estado.

En la Ciencia del Derecho, el problema de la soberanía está ligado al problema del poder y del derecho.

La negación de la soberanía implica la negación del poder del - Estado o facultad exclusiva de ésta, de legislar, frente a la pretensión de - otra Autoridad.

(4) Dante Alighieri. de Monarchia. 1310

(5) Jean Bodin. De República. 1576 Editorial Aguilar 1973.

En la concepción actual del Estado, el supuesto teórico de la soberanía del Estado se considera como nota del mismo, que es su diferencia, con otras organizaciones sociales.

La soberanía es particularidad del orden Estatal contemporáneo, es la significación del Poder del Estado .

2. DIFERENTES TEORIAS SOBRE LA SOBERANIA

A). Teoría de la Soberanía, como cualidad de un orden normativo.

Esta teoría tiene como punto de apoyo la preferencia del derecho nacional, en la que el orden jurídico de un Estado lo afirma como Soberano, ya que dicho orden jurídico superior a éste, cuya consecuencia es la admisión de la Soberanía del Estado. Tal consecuencia también es característica de una técnica pluralista, con el se niega además al Derecho Internacional una supremacía jurídica respecto del Derecho Nacional y del Estado, no obstante que en las teorías pluralistas se encierra el concepto del reconocimiento que tiene como efecto la anulación del dualismo del Derecho Nacional e Internacional y del pluralismo jurídico, si la cualidad esencial del Estado es la soberanía, el Estado resulta ser la autoridad última estimada como la facultad del Estado para expedir mandatos obligatorios, que constituye la característica de un orden normativo, por lo que sólo un orden normativo puede ser soberano, así todo derecho o poder para la expedición de mandatos obligatorios que ostente un individuo y que contenga la obediencia de otros individuos forzosamente tiene que derivar de un orden normativo.

(6) Thomas Hobbes. Leviathan.

Editorial Fondo de Cultura Económica. México.D.F. 1940

El problema de la soberanía del Estado, tiene un significado paralelo al problema de la superioridad del derecho nacional e internacional, donde la solución de uno es la solución del otro, porque si se entiende que un estado es soberano cuando el orden jurídico nacional es superior a todo orden jurídico entonces está resuelto el problema del Derecho, decir lo contrario significa la superioridad del Derecho Internacional, pero el Derecho Internacional no constituye un orden normativo jurídico y si solo un orden normativo jurídico puede ser soberano, resulta que aquel no puede ser tal, en consecuencia solo el Estado y su orden jurídico nacional puede tener Soberanía.

B).- Teoría de la Soberanía como una cualidad exclusiva de un solo orden.

Esta teoría tiene como resultante también el principio del reconocimiento al Derecho Internacional por el Estado Soberano.

La soberanía de un Estado, es supuesta, únicamente, si el orden jurídico de éste es la base de la estructura total del mismo.

La relación entre Estados, necesariamente se establece a través del Derecho Internacional condicionado a que se admita que aquel determina ámbitos de validez de los ordenes jurídicos nacionales.

Para el Derecho Internacional sólo es válido mediante el reconocimiento del Estado como Soberano, que sólo incluye al Derecho Internacional como parte, por tanto inferior al orden jurídico del Estado, y que daría como resultado que la soberanía de un Estado incluya la soberanía de otro Estado.

3.- CONTENIDO DE LA SOBERANIA

A).- El significado filosófico jurídico de las teorías monistas.
El significado subjetivo y el significado objetivo.

a).- El significado subjetivo.

La teoría que tiene como primario el Derecho Nacional, incurre en un paralelismo filosófico subjetivista con las teorías del conocimiento, que tiene como principio cognoscitivo la concepción del propio yo a través del cual, interpretan al mundo como una percepción y representación del propio Yo, que tiene como una imposibilidad conceptual, el conocimiento de otro sujeto, o del No-Yo, puesto que el Tú tiende a ser un Yo bajo una - relación de igualdad más no de identidad, de donde, - entre la soberanía del Yo y la soberanía del Tú se reviste como una relación de Incompatibilidad, que conduce al solipsismo jurídico político de un Estado.

b).- El significado objetivo.

El conocimiento filosófico es objetivo, cuando se funda en principios cognoscitivos que perciben representan y expresan una realidad objetiva.

El conocimiento de la soberanía del Yo y de la soberanía del Tú, como entes idénticos jurídicamente sólo puede obtenerse con una concepción filosófica objetiva de la realidad del mundo donde están incluidos.

La idea de la igualdad jurídica de los Estados existe y pervive en función de una primacía del derecho internacional en la interpretación de los fenómenos jurídicos.

Hans Kelsen (7) dice los Estados sólo pueden actuar como iguales si se les considera como soberanos.

Yo digo que es inversa la relación, que sólo son iguales si se les considera bajo el supuesto de la soberanía y sólo son idénticos separando el supuesto de la soberanía.

Hans Kelsen (8) considera que ninguna de las dos teorías, la que otorga primacía al Derecho Internacional ni la que considera primario al Derecho Nacional, guardan relación con el contenido Material del Derecho Positivo.

Las obligaciones y derechos de los Estados en Derecho Internacional son los mismos bajo cualquiera de las dos teorías.

El que el derecho positivo de un Estado considere el orden jurídico internacional como parte de un orden jurídico nacional, no significa que la teoría jurídica suponga que la validez del Derecho Internacional no dependa de un reconocimiento de ésta validez de parte del Estado; de ningún modo significa que se acepte la hipótesis de la primacía del Derecho Internacional.

Así como tampoco quiere decir, que el hecho de que el Derecho Internacional determine los ámbitos y la razón de los ordenes jurídicos nacionales, impida suponer que el Derecho Internacional sólo es válido para un Estado en la medida que es reconocido por éste, lo cual implica la hipótesis de la primacía del derecho nacional.

(7) Hans Kelsen. Teoría General del Derecho y del Estado.
Textos Universitarios UNAM.1969

(8) Idem.

4.- FORMAS DE LA SOBERANIA

A).- La Soberanía en la organización Jurídica Nacional.

B).- La Soberanía en la organización Jurídica Internacional.

a).- La soberanía en la organización jurídica Nacional toma la forma de "Categoría Jurídica", porque la soberanía como potestad única y exclusiva del Gobierno del Estado de mandar e imponer el derecho es permanente y común a todo Estado Nacional.

La noción de soberanía, históricamente no tiene su origen en la evolución natural de la organización humana, en la que el razonamiento lógico de lo que constituye el poder estableció su fundamento filosófico histórico o jurídico, sino que adquiere su interés y materialización en un interés finalista y político.

No importa tanto conocer lo que es el poder, si no más bien es el control del poder, para que así sea, lo que se quiera que sea el poder.

b).- La soberanía en la organización jurídica internacional, se manifiesta como la "autonomía e independencia interior de un Estado" respecto de otros Estados, para darse la forma política que más converga al interés nacional.

En el presente, dicho interés tiene su origen en el interés de unificación del poder monárquico que se tradujo en la unificación interna de los Estados, ya tiende a desaparecer, lo que da base a las teorías que dicen que el concepto político de soberanía ha cumplido su misión histórica en la conformación del poder monárquico y en la unificación de los Estados Nacionales Constitucionales modernos.

CAPITULO II

LA SOBERANIA Y EL ESPACIO AEREO

II LA SOBERANIA Y EL ESPACIO AEREO

1. ¿ QUE ES EL ESPACIO ?

2. REGIMEN JURIDICO DEL ESPACIO AEREO
 - a) Teorías basadas en la libertad.
 - b) Teorías basadas en la soberanía.
 - c) Teorías que acepta la Convención de Chicago de 1944

3. LIMITE SUPERIOR DEL ESPACIO AEREO
 - a) Teorías que fijan límites materiales.
 - b) Teorías que fijan límites conceptuales.

1. ¿ QUE ES EL ESPACIO ?

El espacio se define como una forma real de existencia de la materia en movimiento.

El concepto de espacio expresa la relación que existe entre los objetos o cosas y la distancia entre éstas, la extensión y orden en que están situados unas de otras.

El concepto tiempo y espacio coexisten en la conciencia, el uno implica al otro, igualmente en el uno se entiende al otro.

Un objeto dado tiene extensión en cualquier sentido, es ancho, largo, corto, delgado, grueso, etc, ocupa una posición lugar o sitio entre otros.

Este objeto, tiene volumen y forma externa material.

La materia está en un constante movimiento que la vincula a la traslación de ella misma, en su forma corpórea, en tal movimiento está presente el hecho de que todo cuerpo y objeto existe en el espacio, por lo que, el espacio resulta ser condición del movimiento de la materia.

Todo proceso material se desarrolla en relaciones sucesivas del tiempo, con duración y fases distintas que las diferencian entre sí, prueba de la existencia de los objetos corpóreos en el tiempo y el espacio, otra característica del proceso material es el movimiento.

El concepto del movimiento de la materia, es imposible no llamarlo como otra particularidad de la materia, en coexistencia con el espacio y el tiempo. El tiempo como una forma real objetiva de existencia de la materia en movimiento, determina la sucesión del desenvolvimiento de los procesos materiales, la distancia o espacio entre las distintas fases de estos procesos, así -

como su duración y desarrollo.

El espacio, tiempo y movimiento establecen la unidad material del -
Universo.

2.- REGIMEN DEL ESPACIO

La naturaleza jurídica del espacio aéreo, entendiendo jurídicamente por espacio aéreo aquella extensión atmosférica contenida entre la superficie terrestre y una altura determinada por la posibilidad de desarrollo de la vida humana como límites.

La concepción del espacio como bien jurídico, es la que define el régimen jurídico que lo regula, ahora bien, si partimos de su definición científica nos conduce a un absurdo porque una categoría del conocimiento científico universal no puede comprender bajo ningún tipo de normatividad jurídica y lo que si puede ser es sujetarse a normalización técnica en el uso que de ella se haga, lo que excluye toda posibilidad de apropiación individual.

Es reconocido que el conocimiento es expresión de la razón humana, - cuyo proceso cíclico conlleva la evolución del propio ser humano, de modo que al modularlo en una abstracción jurídica, ésta habrá de compartir la misma - característica, tal abstracción la ubica ya el uso del espacio aéreo dentro de un régimen que es el derecho público, que representa el interés colectivo de la organización política del hombre, la que a su vez para su conservación y desenvolvimiento se ordena bajo una autoridad superior, que en la actualidad es el - Estado quien la ejerce a través de una forma de gobierno, cuya autoridad es superior a toda otra dentro de la mencionada organización política que tiene como característica la facultad de mandar obligadamente a los individuos se sujeten a éste ordenamiento, haciendo uso de una característica peculiar del Estado, que es el Poder Supremo para imponer las normas de éste orden llamado Derecho.

A esa característica peculiar del Estado, se le conoce como Soberanía.

En torno a estas dos hipótesis, de si es apropiable el espacio aéreo, o no, si en cambio está sujeto a la soberanía del Estado correspondiente se esgrimen las siguientes teorías.

A).- Teoría basada en la libertad del espacio aéreo.

a).- El francés Fauchille (9) introduce en la doctrina jurídica del espacio aéreo, el principio de que el aire por su inmensidad y fluidez no puede ser objeto de apropiación y menos estar sometido a la soberanía. Dice el aire es libre de todo derecho estatal y privado, sin limitaciones especiales ni objetivas son los postulados que dan forma a la teoría de la completa libertad del espacio aéreo.

b).- Teoría de la libertad básica.

Esta teoría afirma la libertad de todo el espacio aéreo sin limitación especial, a los Estados no les compete ninguna soberanía en el espacio aéreo correspondiente a su territorio, solamente ciertos derechos de protección.

c).- Teoría de las Zonas.

Teoría que sostiene la completa libertad del espacio aéreo, pero a partir de una altura. Aquí se divide al espacio aéreo en zonas arbitrariamente; en la zona inferior los Estados tienen ciertos derechos de protección, pueden ejercer la soberanía absoluta y la zona superior del espacio aéreo es completamente libre.

(9) Paul Fauchille. "sobre el dominio aéreo y el régimen jurídico de los Aeróstatos, Paris. 1910.

B.- Teorías basadas en la soberanía del espacio aéreo

La teoría de la soberanía, se funda en el derecho del poder público del Estado sobre su territorio y aguas jurisdiccionales.

Dalmacio Velez Garfiel entendía a la nación dentro de esta teoría, concibiéndola como un todo individual para los efectos del derecho de propiedad con la diferencia que tendría una acción más amplia derivada del ejercicio de un derecho de imperio, de mandato, de legislación de jurisdicción y administración que se traduce como un derecho de soberanía.

a).-Teoría de la Soberanía absoluta

Se sostiene que el Estado tiene absoluta soberanía sobre el espacio aéreo subyacente, sin limitación alguna.

b).-Teoría de la soberanía restringida.

En esta teoría, el Estado ejerce soberanía sobre el espacio aéreo subyacente; con la carga de una limitación, dada en la servidumbre de paso inocente para aeronaves extranjeras no militares.

La conferencia de Chicago de 7 de Diciembre de 1944, en su artículo primero en lo relativo a la Soberanía establece en el apéndice II que se refiere al convenio sobre aviación civil Internacional, en su primera parte que trató de la navegación aérea:

Capítulo Primero que establece los principios generales y aplicación del convenio, en su artículo 1º "De la Soberanía".

Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo sobre su territorio.

A los fines del presente convenio se consideran como territorio las áreas terrestres, y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentran bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho

Estado, para en el capítulo II segundo que trata de los vuelos sobre territorios de Estados contratantes.

Artículo 5º, que contiene lo relativo al derecho de vuelo en servicios regulares.

Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás contratantes que no se utilicen en servicio Internacional regular, tendrán derecho de acuerdo con lo estipulado en el presente convenio, a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas, a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo y a reserva del Estado sobre-volado de exigir aterrizaje.

Esta frase, "sin necesidad de obtener permiso previo", de hecho en su trasfondo es una limitación a la soberanía del Estado además de las mencionadas libertades de tránsito y transporte aéreo.

c).- La teoría que acepta la Convención de Chicago del año de 1944, tiene su principio en el artículo 1º, de la Convención de París de 1919.

Artículo 1º. Las altas partes contratantes reconocen que cada potencia tiene completa y exclusiva soberanía sobre el espacio aéreo que cubre su Territorio (incluyendo las aguas territoriales).

Pero en la Convención denominada Carta Magna de la Aeronavegación Internacional en su artículo 2º, modifica el artículo 1º, de la Convención de París.

"Artículo 2º, Cada Estado contratante se obliga a acordar en tiempo de paz, libertad de pasaje inofensivo sobre su territorio a las aeronaves de las otras partes contratantes siempre que las condiciones establecidas en la presente convención sean observadas".

Estos postulados generalmente están contenidos en los tratados bilaterales.

En el acta de comercio aéreo de 1926 Air Commerce Act. Of. 1926, Los Estados Unidos de América adoptan el principio de la soberanía absoluta - Sección 6a. :

"Por la presente se declara que los Estados Unidos de América, poseen y ejercitan completa y exclusiva soberanía sobre el espacio aéreo, que cubre los Estados Unidos, mares interiores y mar territorial, bahías y lagos, sobre los cuales ya sea por el derecho internacional, tratado o convención los Estados Unidos ejercen su jurisdicción nacional.

Las aeronaves que formen parte de la fuerza aérea de cualquier nación extranjera no podrán sobrevolar los Estados Unidos incluyendo la zona del Canal de Panamá salvo el caso de autorización concedida por el Secretario de Estado".

3.- LIMITE SUPERIOR DEL ESPACIO AEREO.

A).- Teorías que fijan límites materiales.

a).- Joseph Kroell (10) en su obra "Elementos Creadores de un Derecho Interplanetario", Francia año de 1953, aparece su tesis de la frontera celeste, concibiendo ésta como el límite físico entre atmósfera y vacío espacial.

Jurídicamente concebida la Frontera Celeste, estaría constituida por la línea de puntos donde el valor matemático del campo de gravitación terrestre es nulo, o como el lugar geométrico donde cesa la atracción terrestre y donde la pesantez no se presenta más con respecto a la tierra.

Dicha línea o lugar geométrico se encuentra en el espacio a una distancia de 40 radios terrestres, aquí la atracción solar, es igual a la atracción terrestre.

La Frontera Celeste sería el límite extremo del territorio de cada Estado, más allá de éste supuesto material, se encuentra el vacío espacial ilimitado del Universo, sobre el que ya no se podría someter a la soberanía para el cual sería necesario un régimen jurídico distinto.

La determinación unilateral de la "Frontera Celeste", más allá del límite fijado por la naturaleza se debe desechar, porque pasado el límite natural se daría a un Estado el poder de anexionar a su territorio grandes porciones de espacio interplanetario, rompiendo de este modo una situación de igualdad natural violando la igualdad jurídica proclamada por el derecho de gentes.

(10) Joseph Kroell, Elementos Creadores de un Derecho Interplanetario.
Francia. 1953.

La determinación de un límite inferior destruiría la uniformidad del trazado por la Frontera Celeste con la cronación artificial de brazos atmosféricos yuxtapuestos se tendría una fuente permanente de conflictos de intereses entre los Estados vecinos.

b).- Teoría de las zonas.

Teorías que fijan el límite material del espacio por medio de un disparo de arma de fuego, que puede ser un fusil o un cañón.

Pietri y Von Litz en el año de 1902 al referirse a los límites territoriales del espacio aéreo decían: "pueden ser las que se determinan por las armas de fuego o por el propio ejercicio de la navegación aérea".

Von Holtzendorff sostenía que tal límite debiera ser el que estuviera a mil metros de altura medida a partir del punto más alto de la superficie de cada Estado.

B.- Teorías que fijan límites conceptuales.

Antonio Ambrosini (11) el en VII "Congreso Internacional de Astronáutico" celebrado en Roma en el año de 1956 propuso la división del espacio en tres zonas, concibiéndolas como sigue:

La primera zona, sería la inmediata después de la tierra, que estaría sujeta a la Soberanía Nacional de cada Estado.

La segunda, que estaría formada por la luna y los planetas del sistema solar, sujeta al derecho internacional.

(11) Antonio Ambrosini, VII "Congreso Internacional de Astronáutica, Roma 1956.

La tercera, sería aquella que va más allá del sistema solar y sería libre sujeta al dominio del que pudiera llegar a ella.

Carlos Alberto Pasini Costadout (12) en un artículo denominado - "Dominum Coeli", donde asocia al término Coelum la concepción del cielo, como algo infinito visual y mental donde el límite vertical - del espacio para efectos de la soberanía estaría dado por la posición que marque un satélite artificial que sea el más cercano a la tierra en su movimiento de traslación.

(12) Carlos Alberto Pasini Costadout, Dominum Coeli.
Revista de la Universidad de Argentina.

CAPITULO III

LA SOBERANIA SOBRE EL ESPACIO EN LOS CONVENIOS INTERNACIONALES Y EN LA LEGISLACION MEXICANA.

CAPITULO TERCERO

SOBERANIA Y ESPACIO EXTERIOR

CAPITULO TERCERO III

1. ANALISIS DE LA SOBERANIA, DEPECION Y -
OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS EN LOS CONVE- -
NIOS INTERNACIONALES SOBRE EL ESPACIO -
EXTERIOR,

2. LA SOBERANIA Y EL DOMINIO DEL ESPACIO, -
EN LA LEGISLACION NACIONAL.

1.-

TRATADOS INTERNACIONALES

CONVENIOS Y ACUERDOS INTERNACIONALES

- A) Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los - Estados, en la exploración y en la utilización del espacio ultraterrestre, incluso la luna y otros cuerpos celestes.

Celebrado en las ciudades de Londres, Moscú y Washington, redactado en chino, español, francés, inglés, y ruso, el día 27 de Enero de 1967, - entrada en vigor el día 10 de octubre de 1967.

Contenido.-

Los Estados Partes en este Tratado, inspirados en las grandes perspectivas que se ofrecen a la humanidad como consecuencia de la entrada - del hombre en el espacio, reconociendo el interés general de toda la - humanidad en el proceso de la exploración y utilización del espacio - ultraterrestre con fines pacíficos.

Estimando que la exploración y la utilización del espacio ultraterrestre se debe efectuar en bien de todos los pueblos sea cual fuere su - grado de desarrollo económico y científico.

Deseando contribuir a una amplia superación internacional en lo que se refiere a los aspectos científicos y jurídicos de la exploración y utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos.

Estimando que tal cooperación contribuirá al desarrollo de la comprensión mutua y al afianzamiento de las relaciones amistosas entre los - Estados.

Recomendando la resolución 1962 (CMLXXXV). Titulada "Declaración de los Principios Jurídicos que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre", que fué aprobada unánimemente por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 13 de Diciembre de 1963.

Recordando la resolución 1884 (XVIII) en que se insta a los Estados a no poner en órbita alrededor de la tierra ningún objeto portador de armas nucleares u otras clases de armas de destrucción en masa, ni a emplazar tales armas en los cuerpos celestes, y que fué aprobada unánimemente por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 17 de Octubre de 1963.

Tomando nota de la resolución 110 (II) aprobado por la Asamblea General el 3 de Noviembre de 1947 que condena la propaganda, tendiente a provocar o alterar, o susceptible de provocar o alentar cualquier amenaza a la paz, o acto, de lesión, y considerando que dicha resolución es aplicable al espacio ultraterrestre.

Convencidos de que un 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 promoverá los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas.

Han convenido en lo siguiente: Artículo II de la soberanía.

El espacio ultraterrestre, incluso la luna y otros cuerpos celestes, no podrán ser objeto de aprobación Nacional por reivindicación de soberanía,

uso u ocupación ni de ninguna otra manera.

De las obligaciones y derechos de los Estados.

Son obligaciones de los Estados Partes en el Tratado.

Realizar sus actividades de exploración y utilización del espacio ultraterrestre (incluso la luna y otros cuerpos celestes, de conformidad con el Derecho Internacional, incluida la Carta de las Naciones Unidas en interés del mantenimiento de la paz y la seguridad internacional y del fomento de la cooperación y la comprensión internacional.

No colocar en órbita alrededor de la tierra, ningún objeto portador de armas nucleares ni de ningún otro tipo de armas de destrucción en masa, o emplear tales armas en los cuerpos celestes.

No colocar tales armas en espacio ultraterrestre en ninguna otra forma.

Obligación de utilizar la luna y los demás cuerpos celestes con fines pacíficos.

No establecer en los cuerpos celestes bases instalaciones militares, efectuar ensayos con cualquier tipo de armas y realizar maniobras militares.

Obligación de prestar toda la ayuda posible a los astronautas en caso de accidente, peligro o aterrizaje forzoso en el territorio de otro Estado Parte, o en alta mar.

Obligación de devolver los astronautas en caso de ocurrir tal aterrizaje, con seguridad y sin demora al Estado del registro de su vehículo espacial.

Obligación de informar inmediatamente a los Estados Partes en el Tratado o al Secretario General de las Naciones Unidas sobre los fenómenos por ellos observados en el espacio ultraterrestre incluso la luna y otros cuerpos celestes, que podrían constituir un peligro para la vida o la salud de los astronautas.

De la responsabilidad.

Obligación de responder por las actividades Nacionales que se realicen en el espacio ultraterrestre incluso la luna y otros cuerpos celestes. Por organismos Supernacionales o no Gubernamentales y asegurar que dicha actividad, se efectúa de conformidad con las disposiciones del presente tratado.

Obligación de responder Internacionalmente por los daños causados a otro Estado Parte en el Tratado o a sus personas naturales o jurídicas, si lanza o promueve lanzamiento de un objeto al espacio ultraterrestre, incluso la luna y otros cuerpos celestes.

Así como el Estado Parte en el XXI Tratado desde cuyo territorio o cuyas instalaciones se lance dicho objeto, o por el daño que causen sus partes o componentes en la tierra, en el espacio aéreo ultraterrestre, incluso la luna y otros cuerpos celestes.

De los Derechos de los Estados

Derechos de Jurisdicción y control de todo Estado Parte en el Tratado que tenga el registro del objeto lanzado al espacio ultraterrestre sobre

el mismo, así como sobre todo el personal que vaya en él, mientras se encuentre en el espacio ultraterrestre o en un cuerpo celeste.

El derecho de propiedad de los objetos lanzados al espacio ultraterrestre, incluso de los objetos que hayan descendido o se construyan en un cuerpo celeste y de sus partes componentes, no sufrirá ninguna alteración mientras esté en el espacio ultraterrestre.

Obligación de devolver el objeto espacial, sus partes o componentes si fueran hallados fuera de los límites del Estado Parte en el Tratado en cuyo registro figuran, el que deberá proporcionar los datos de identificación que se le soliciten antes de efectuarse la restitución.

Obligación de celebrar consultas internacionales de todo Estado Parte en el Tratado, si considera que los proyectos de planeación y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la luna y otros cuerpos celestes, que tenga el Estado o sus nacionales crearían un obstáculo capaz de perjudicar las actividades de otros Estados Partes en el Tratado en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos incluso en la luna y otros cuerpos celestes.

Obligación de los Estados Partes en el Tratado, que desarrollan en el espacio ultraterrestre actividades incluso la luna y otros cuerpos celestes, de informar en la mayor medida posible, dentro de lo viable y factible al Secretario General de las Naciones Unidas, así como al público y a la comunidad científica Internacional, acerca de la naturaleza, la realización y resultados de dichas actividades.

- B) Acuerdo sobre el salvamento y la devolución de astronautas y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre.

El acuerdo fué dispuesto a la firma de Washington, Londres, Moscú, el 22 de abril de 1968 entrando en vigor el 3 de diciembre de 1968, por las partes contratantes, señalando la gran importancia 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.

El que dispone la prestación de toda la ayuda posible a los astronautas en caso de accidente, peligro o aterrizaje forzoso la devolución de los astronautas con seguridad y sin demora y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre.

Deseando desarrollar esos deberes y darles expresión más concreta.

Deseando fomentar la cooperación internacional en la utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos.

Han convenido en lo siguiente:

Obligación de toda parte contratante en caso de saber directa o indirectamente que la tripulación de una nave espacial se encuentra en peligro o que ha sufrido un accidente en territorio de su jurisdicción, en alta mar o en lugar libre de jurisdicción, Estatal o Internacional; de notificar a la autoridad de lanzamiento, de no ser posible ésto, hacerlo público por cualquier medio de comunicación.

De notificar al Secretario General de las Naciones Unidas, el cual debe hacerlo público.

Obligación de toda parte contratante si por accidente, peligro o aterrizaje forzoso involuntario la tripulación de una nave espacial desciende en territorio jurisdicción de la propia parte contratante.

De adoptar inmediatamente todas las medidas posibles para salvar la tripulación. De comunicarlo a la autoridad de lanzamiento y al Secretario General de las Naciones Unidas, con detalles de las medidas y operaciones de salvamento.

Obligación para las partes contratantes en caso de que la tripulación de una nave espacial descienda en alta mar, o en lugar no colocado bajo la Jurisdicción de ningún Estado.

De prestar asistencia en caso necesario, si esta en condiciones de hacerlo, en las operaciones de búsqueda y salvamento de la tripulación.

Obligación de devolver con seguridad y sin demora, a los representantes de la autoridad de lanzamiento; la tripulación que haya descendido en territorio jurisdicción de una de las partes contratantes debido a peligro, accidente o aterrizaje forzoso.

Obligación de toda parte contratante.

De notificar a la autoridad de lanzamiento y al Secretario General de las Naciones Unidas, si sabe o descubre que un objeto espacial o parte componente del mismo han vuelto a la tierra en territorio colocado bajo su jurisdicción, en alta mar o en lugar fuera de la jurisdicción de los Estados.

Adoptar a petición de la Autoridad de lanzamiento las medidas pertinentes para la recuperación del objeto espacial o de sus partes componentes descubiertos en territorio de su jurisdicción.

Derechos de la parte contratante de pedir a la autoridad de lanzamiento, la notificación que le haga sobre la peligrosidad del objeto o de sus partes halladas en territorio de su jurisdicción o recuperados en

otro lugar que adopte las medidas eficaces para eliminar el peligro de daño bajo la dirección y control de la misma.

Obligación de la autoridad de lanzamiento, de cubrir los gastos que se realicen en el cumplimiento de la obligación de rescatar y restituir un objeto espacial, o sus partes componentes conforme a los párrafos 2 y 3

A los efectos de este acuerdo se entenderá por autoridad de lanzamiento, al Estado responsable del lanzamiento o si una organización Internacional intergubernamental fuere responsable del lanzamiento; dicha Organización siempre que declare que acepta los derechos y las obligaciones previstas en este acuerdo y en el tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados de la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la luna y otros cuerpos celestes.

Derecho a todo Estado para adherirse en cualquier momento posterior a la entrada en vigor del acuerdo de conformidad en el párrafo tercero de este Artículo.

Todo Estado parte tiene el derecho de proponer enmiendas al acuerdo.

C) Convenio sobre la responsabilidad Internacional, por objetos Espaciales.

Abierto para su firma en Londres, Washington y Moscú el 29 de marzo de 1972.

Entra en vigor el 1º de Septiembre de 1971

Los Estados parte en el presente convenio.

Reconociendo el interés general de la humanidad en promover la exploración y utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos.

Recordando 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.

Tomando en consideración, que a pesar de las medidas de precaución que han adoptado los Estados y las Organizaciones Internacionales Gubernamentales que participan en el lanzamiento de objetos espaciales, tales objetos ocasionalmente pueden causar daños.

Reconociendo la necesidad de elaborar normas y procedimientos Internacionales eficaces sobre la responsabilidad por daños, causados por - objetos espaciales y en particular de asegurar el pago rápido con arreglo a las disposiciones del presente convenio, de una indemnización - plena y efectiva a las víctimas de tales daños.

Convencidos de que el establecimiento de esas normas y procedimientos contribuirá a reforzar la cooperación Internacional en el terreno de la exploración y utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos.

Han convenido en lo siguiente:

A los efectos del presente convenio se entenderá por daño la pérdida de vidas humanas, las lesiones corporales u otros perjuicios a la salud así como la pérdida de bienes o los perjuicios causados a bienes de - Estados, de personas físicas o morales o de organizaciones internacionales intergubernamentales.

El término lanzamiento, denotará también todo intento de lanzamiento. Se entenderá por Estado de lanzamiento.- Un Estado que lance o promueva el lanzamiento de un objeto espacial; un Estado desde cuyo territorio o desde cuyas instalaciones se lance un objeto espacial.- El término objeto espacial, denotará también las partes componentes de un objeto espacial, así como el vehículo propulsor y sus partes.

De las obligaciones derivadas de la responsabilidad por daños causados por un objeto espacial en la superficie de la tierra o a las aeronaves en vuelo.

En este caso la responsabilidad de un Estado de lanzamiento es absoluta.

De la responsabilidad por culpa.

Se presenta ésta, si tal, se debe a un estado de lanzamiento o a las personas de las cuales el Estado sea responsable en el daño que se cause a un objeto espacial de un Estado de lanzamiento fuera de la superficie de la tierra.

De la obligación en la responsabilidad mancomunada y solidaria por daños a terceros Estados, derivados del daño causado a un objeto espacial o a las personas o bienes a bordo por un objeto espacial de otro Estado de lanzamiento.

La responsabilidad, será absoluta cuando el daño que se cause al tercer Estado sea en la superficie de la tierra o a una aeronave en vuelo.

Será culposo, o fundado en la culpa de uno de los dos o en la culpa de las personas de que sean responsables cualquiera de ellos.

Si el daño que se cause se realiza fuera de la superficie de la tierra.

La carga de la indemnización por los daños causados, corresponderá a tal Estado según el grado de la culpa respectiva.

Si no es posible determinar el grado de culpa correspondiente, la obligación solidaria de indemnizar será igual para ambos Estados.

El tercer Estado conserva el derecho de reclamar su indemnización total a uno de los Estados de lanzamiento que sean solidariamente responsables o a todos ellos.

De la obligación solidaria de dos o más Estados de lanzamiento conjunto de un objeto espacial, por los daños que éste cause.

Del derecho a repetir de un Estado de lanzamiento, en la obligación solidaria, contra los demás participantes en el lanzamiento conjunto, en caso de que haya pagado la indemnización por daños en virtud de este convenio.

El acuerdo de todos los Estados de lanzamiento solidariamente, no afecta el derecho del Estado sufridor del daño a reclamar su indemnización total conforme a éste convenio; a cualquiera de los Estados del lanzamiento que sean solidariamente responsables o a todos ellos conforme a este convenio.

El que participe conjunto en el lanzamiento de un objeto espacial el Estado desde cuyo territorio o instalaciones sea lanzado.

De la exclusión de la responsabilidad absoluta.

Hay extensión de la responsabilidad absoluta para un Estado de lanzamiento, si se demuestra que los daños causados son total o parcialmente resultado de negligencia grave o de un acto de lesión, constituido con la intención de causar daños imputado al Estado demandante o a personas físicas o morales representadas por dicho Estado.

No habrá lugar a la exención de responsabilidad absoluta, cuando el Estado (S) de lanzamiento no hayan respetado al derecho Internacional, la Carta de las Naciones Unidas y el tratado referente a 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.

De la no aplicación de este convenio.

No se aplicarán las disposiciones del presente convenio a los daños causados por un objeto espacial del estado de lanzamiento a los: Nacionales de dicho Estado de lanzamiento.

Nacionales de un país extranjero, mientras participen en las Operaciones de lanzamiento de este objeto espacial desde la fase de lanzamiento hasta la de recuperación, así como mientras se encuentre en las áreas donde se realice, que sean invitados por dicho Estado de lanzamiento.

De la acción:

El estado o sus personas físicas o morales que sufran daños podrán presentar al Estado de lanzamiento, una reclamación por tales daños.

Otro Estado podrá presentar a un Estado de lanzamiento, una reclamación respecto del daño sufrido en su territorio por cualquier persona física o moral. Si el Estado Nacional cuyas personas afectadas no han presentado una reclamación.

Si ni el Estado en cuyo territorio se produjo el daño; ni el Estado de la nacionalidad de las personas afectadas han presentado reclamación, ni notificación de su intención de hacerlo, otro Estado podrá presentar a un Estado de lanzamiento una reclamación respecto de daños sufridos - por sus residentes permanentes.

Del procedimiento para ejercitar la acción.

Las reclamaciones de indemnización por daños serán presentadas a un Estado de lanzamiento por vía diplomática.

Cuando un Estado no mantenga relaciones diplomáticas con el Estado de lanzamiento, podrá pedir a otro Estado que presente su reclamación a ese Estado de lanzamiento o que de algún modo represente sus intereses conforme a éste convenio; también podrá presentar su reclamación por conducto del Secretario General de las Naciones Unidas, siempre que el Estado demandante y el Estado de lanzamiento sean ambos miembros de las Naciones Unidas.

De los términos y plazos

La reclamación de indemnización por daños podrá ser presentada a un Estado de lanzamiento, a más tardar en el plazo de un año a partir de la fecha en que se produzcan los daños o en que se haya identificado al Estado de lanzamiento que sea responsable.

Sin embargo, si el Estado no ha tenido conocimiento de la producción de los daños o no ha podido identificar al Estado de lanzamiento, - podrá presentar la reclamación en el plazo de un año a partir de la fecha en que lleguen a su conocimiento tales hechos; no obstante en ningún caso, será ese plazo superior a un año a partir de la fecha - en que se podría esperar razonablemente que el Estado hubiera llegado a tener conocimiento de los hechos, mediante el ejercicio de la de bida inteligencia.

Los plazos mencionados en los párrafos 1 y 2 se aplicarán aún cuando no se conozca toda la magnitud de los daños. El Estado demandante - tendrá el derecho de revisar la reclamación y presentar documentación adicional una vez esperado ese plazo, hasta un año después de conocida toda la magnitud de los daños.

La acción de reclamación puede interponerse ante el Estado de lanzamiento aunque no se hayan agotado los recursos de que disponga el - Estado demandante o las personas físicas o morales que este representa.

El Estado demandante del daño o la persona física o moral que éste - represente pueden presentar su reclamación ante los tribunales de -

justicia o ante los tribunales administrativos del Estado de lanzamiento. Sin que ninguna disposición de éste convenio lo pueda impedir.

Un Estado sin embargo no podrá hacer reclamaciones al amparo del presente convenio, por los mismos daños respecto de los cuales se esté tramitando una reclamación ante los tribunales de justicia o ante los tribunales u organismos administrativos del Estado de lanzamiento, o con arreglo a cualquier otro acuerdo Internacional que obligue a los Estados interesados.

Del pago de la indemnización

Será determinada conforme al derecho Internacional, a los principios de justicia y de equidad.

De la forma de pago: Se pagará en la moneda del Estado reclamante o demandante, o bien si éste lo pide será en la moneda del Estado - obligado a tal prestación a menos que acuerden otra forma de pago.

De la exposición a firma del presente tratado:

El presente convenio estará abierto a la firma de todos los Estados. Todo Estado que no firmare este convenio antes de su entrada en vigor de conformidad con el párrafo 3 de este artículo podrá adherirse a él en cualquier momento.

El presente convenio estará sujeto a ratificación y los instrumentos de adhesión serán entregados para su depósito a los Gobiernos de los Estados Unidos de América, del reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, que por

el presente quedan nombrados Gobiernos depositarios.

El presente convenio entrará en vigor cuando se deposite el Quinto - Instrumento de Ratificación.

Para los Estados cuyos instrumentos de ratificación o de adhesión se depositaren después de la entrada en vigor del presente convenio, el convenio entrará en vigor en la fecha del depósito de sus instrumentos de ratificación o de adhesión.

Los Gobiernos depositarios informarán sin tardanza a todos los Estados signatarios y a todos los Estados que se haya adherido a éste - convenio, de la fecha de entrada en vigor y de cualquier otra notificación.

El presente convenio será registrado por los Gobiernos depositarios, - de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

D) Convenio sobre la distribución de señales portadoras de programas transmitidos por satélite; Celebrado en Bruselas el 21 de mayo de 1974;

Los Estados contratantes, conscientes de que la utilización de satélites para la distribución de señales portadoras de programas aumenta - rápidamente tanto en volumen como en extensión geográfica;

Preocupados por la falta de una reglamentación de alcance mundial que permita impedir la distribución de señales portadoras de programas y transmitida vía satélite, por distribuidores a quienes esas señales no estaban destinadas. Así como por la posibilidad de que esta laguna dificulte la utilización de las comunicaciones mediante satélite;

Reconociendo la importancia que tienen en esta materia los intereses de los autores, los artistas intérpretes o ejecutantes, los productores de fonogramas y los organismos de radiodifusión.

Persuadidos de que se ha de establecer una reglamentación de carácter internacional que impida la distribución de señales portadoras de programas y transmitidas mediante satélite, por distribuidores a quienes esas señales no están destinadas.

Conscientes de la necesidad de no debilitar en modo alguno los acuerdos internacionales vigentes incluidos en convenio Internacional de telecomunicaciones y el reglamento de radiocomunicaciones anexo a dicho convenio y sobre todo, de no impedir en lo absoluto una adhesión mas copiosa a la convención de Roma del 27 de Octubre de 1961, que protege a los artistas intérpretes o ejecutantes, a los productores de programas y a los organismos de radiodifusión:

Han acordado lo siguiente:

De las definiciones.

A efectos del presente convenio se entenderá por:

Señal todo vector producido electrónicamente y apto para transportar programas.

Programa todo conjunto de imágenes o de sonido, o de imágenes y sonido registrados o no e incorporados en las señales destinadas finalmente a la distribución.

Satélite, todo dispositivo situado en el espacio extraterrestre y apto para transmitir señales.

Señal emitida, toda señal portadora de un programa que se dirige a un satélite o pasa a través de él.

Señal derivada, toda señal obtenida por la modificación de las características técnicas de la señal emitida, haya habido o no una fijación intermedia o más; Organismo de origen, la persona física o jurídica que decide qué programas portarán las señales emitidas;

Distribuidores, la persona física o jurídica que decide que se efectúe la transmisión de señales derivadas al público en general o a cualquier parte de él.

Distribución, toda operación con la que un distribuidor transmite - señales derivadas al público en general o a cualquier parte de él.

De las medidas tendientes a impedir la distribución de - señales.

Cada Estado contratante se obliga a prever lo necesario, para impedir que en o desde su territorio se distribuya cualquier señal portadora de un programa por un distribuidor a quien no esté destinada la señal.

Si ésta ha sido dirigida hacia un satélite o pasado a través de un satélite; la obligación subsiste si el organismo de origen posee la nacionalidad de otro Estado contratante y cuando la señal distribuida - sea una señal derivada.

El presente convenio no se aplicará:

Cuando la señal esté destinada a la recepción directa desde el satélite por parte del público, emitida por o en nombre del organismo de - origen.

Del derecho de distribución por un distribuidor a quien no esté -
destinada la señal de un Estado.

Todo Estado tiene derecho a que una señal sea distribuida en su terri-
torio por un distribuidor al que no iba destinada la señal emitida, o
a la no aplicabilidad del presente convenio en los casos siguientes:

Si la señal distribuida es portadora de breves fragmentos en forma de
citas del programa incorporado a la señal emitida.

Si la señal distribuida es portadora de un programa incorporado a la
señal emitida, siempre que el territorio de que se trate corresponde -
a un Estado considerado como país en desarrollo, según la práctica es-
tablecida por la Asamblea General de las Naciones Unidas, que además -
contenga propósitos de enseñanza, incluida la de adultos o de investiga-
ción científica;

De la prioridad de la legislación nacional sobre el conve-
nio internacional, - Que protejan el interés de los autores, artistas, -
intérpretes, o ejecutantes o de los productores de fonogramas;

Todo Estado contratante conserva el derecho de aplicar prioritariamente
su legislación nacional para impedir el abuso de los monopolios.

El presente convenio será depositado en poder del Secretario General -
de las Naciones Unidas.

Quedará abierto hasta el 31 de marzo de 1975, a la firma de todo - Estado Miembro de las Naciones Unidas, de alguno de los Organismos - especializados que formen parte de las Naciones Unidas o del Organismo Internacional de energía atómica o parte en el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia.

Queda entendido que el presente convenio será sometido a la ratificación o a la aceptación de los Estados signatarios, estará abierto a la adhesión de los Estados a que se refieren el párrafo anterior.

Los instrumentos de ratificación de aceptación o de adhesión serán - depositados en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Queda entendido, que desde el momento en que un Estado se obligue - por el presente convenio estará en condiciones de aplicar lo preceptuado en el de conformidad con su derecho interno.

De la entrada en vigor del convenio, el presente convenio entrará en vigor 3 meses después de depositado el Quinto Instrumento de ratificación, de aceptación o de adhesión.

E) Convenio sobre el registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre.

Abierto para su firma en la sede de las Naciones Unidas New York el - día 14 de Enero de 1975

Los Estados Partes en el presente convenio.

Reconociendo el interés común de toda la humanidad en proseguir la exploración y utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos.

Recordando, que en 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. Se afirma que los Estados son Internacionalmente responsables de las actividades nacionales que realicen en el espacio ultraterrestre y se hace referencia al Estado en que está registrado un objeto al espacio ultraterrestre.

Recordando también, que del acuerdo sobre el salvamento y la devolución de astronautas y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre, se dispone que la autoridad de lanzamiento deberá facilitar a quien lo solicite, datos de identificación antes de la restitución de un objeto que ha lanzado al espacio ultraterrestre y que se ha encontrado fuera de los límites territoriales de la autoridad de lanzamiento;

Recordando además, que en el convenio sobre la responsabilidad Internacional por daños causados por objetos espaciales se establecen normas y procedimientos internacionales relativos a la responsabilidad de los Estados de lanzamiento por los daños causados por sus objetos espaciales.²

Deseando a la luz 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. Adoptar disposiciones para el registro nacional por los Estados de lanzamiento de los objetos espaciales lanzados al espacio ultraterrestre.³

Deseando asimismo, que un registro central de los objetos lanzados al espacio ultraterrestre sea establecido y llevado con carácter obligatorio, por el Secretario General de las Naciones Unidas.

Convencidos de que un sistema obligatorio de registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre, ayudaría en especial a su identificación y contribuiría a la aplicación y desarrollo del derecho Internacional al que rige la exploración y utilización del espacio ultraterrestre.*

A los efectos del presente convenio:

Se entenderá por estado de lanzamiento, un Estado que lance o promueva el lanzamiento de un objeto espacial.

Un Estado desde cuyo territorio o cuyas instalaciones se lance un objeto espacial.⁵

El término objeto espacial, denotará las partes componentes de un objeto espacial así como el vehículo propulsor y sus partes.⁶

Se entenderá por Estado de Registro, un Estado de lanzamiento en cuyo registro se inscribe un objeto espacial de conformidad con el artículo segundo.⁷

De la obligación de registro o instrucción o de notificación.

Cuando un objeto espacial se ha lanzado en órbita terrestre o más allá el Estado de lanzamiento, registrara el objeto espacial por medio de su inscripción en un registro apropiado que llevará tal efecto.*

Todo Estado de lanzamiento, notificará el Secretario General de las Naciones Unidas la creación de dicho registro.

Del derecho a la información:

El Secretario General de las Naciones Unidas llevará un registro en el que se inscribirá la información proporcionada de conformidad con el artículo 4º

El acceso a la información consignada en el registro será pleno y libre.

De la obligación de informar:

Todo Estado de registro proporcionará al Secretario General de las Naciones Unidas en cuanto sea factible, la siguiente información:

Sobre cada objeto espacial inscrito en su registro

Nombre del Estado o de los Estados de lanzamiento

Una designación apropiada del objeto de lanzamiento o su número de registro;

Fecha y territorio o lugar de lanzamiento

Parámetros orbitales básicos incluso

Período nodal

Inclinación

Apogeo y Perigeo

Función general del objeto espacial.

De la obligación de prestar asistencia técnica:

En caso de que la aplicación de las disposiciones del presente convenio no haya permitido a un Estado parte identificar un objeto espacial, que haya causado - daño a otro Estado o a alguna de sus personas físicas o morales, o que pueda ser de carácter peligroso o nocivo los otros Estados Parte, en especial los Estados que poseen instalaciones para la observación y el rastreo espaciales responderán que la mayor amplitud posible a la solicitud formulada por ése Estado Parte, o tramitada por conducto del Secretario General de las Naciones Unidas en su nombre. Para obtener en condiciones equitativas y razonables asistencia para la identificación de tal objeto; al formular esa solicitud al Estado Parte suministrará información en la mayor medida posible acerca del momento, la naturaleza y las circunstancias de los hechos que den lugar a la solicitud:

Los arreglos según los cuales se prestará tal asistencia serán objeto de acuerdo entre las partes interesadas.

De las obligaciones de las Organizaciones intergubernamentales internacionales.

En el presente convenio, salvo los artículos 8 y 12 inclusive, se entenderá que las referencias que se hacen a los Estados, se aplican a cualquier organización intergubernamental internacional que se dedique a actividades espaciales. Si - ésta declara que acepta los derechos y obligaciones previstas en este convenio y

si una mayoría de sus Estados miembros son parte en este convenio y en 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.²

De la entrada en vigor del convenio:

El presente convenio estará abierto a la firma de todos los Estados en la Sede
de las Naciones Unidas de New York; todo Estado que no firmara este convenio -
antes de su entrada en vigor de conformidad con el párrafo 3º, de éste artícu-
lo podrá adherirse a él en cualquier momento.¹

El Secretario General, informará sin tardanza a todos los Estados de la fecha
de cada firma, la fecha de depósito de cada instrumento de ratificación de es-
te convenio y de adhesión, la fecha de entrada en vigor y cualquier otra noti-
ficación.

Del derecho a proponer enmiendas al convenio.

Cualquier Estado parte en el presente convenio podrá proponer enmiendas al -
mismo.³ Las enmiendas entrarán en vigor para cada Estado Parte en el convenio
que las acepte cuando éstas hayan sido aceptadas por la mayoría de los Estados
Parte en el convenio y en lo sucesivo, para cada uno de los restantes Estados
que sean parte en el convenio en la fecha en que los acepte.

De la revisión del convenio:

10 años después de la entrada en vigor del presente convenio se incluirá -

en el programa provisional de la Asamblea Nacional de las Naciones Unidas - la cuestión de un nuevo exámen de éste convenio, o fin de estudiar hábilmente - cuenta, de la anterior aplicación del convenio si es necesario revisarlo; no obstante en cualquier momento una vez que el convenio lleve 5 años en vigor, a petición de un tercio de los Estados Partes en este convenio y con el asentamiento de la mayoría de ellos, habrá de reunirse una conferencia de los Estados Partes con miras a reexaminar este convenio, éste nuevo examen tendrá en cuenta en particular todos los adelantos tecnológicos pertinentes incluidos los relativos a la identificación de los objetos espaciales.

Del derecho a retirarse del convenio:

Todo Estado Parte en el presente convenio podrá comunicar su retiro del mismo al cabo de un año de su entrada en vigor mediante notificación por escrito, - dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas. Ese retiro surtirá efecto un año después de la fecha en que se reciba la notificación.

2.- LA SOBERANÍA Y EL DOMINIO DEL ESPACIO

EN LA LEGISLACION NACIONAL:

A) La constitución política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley de Vías Generales de Comunicación y el Código Civil para el Distrito Federal establecen la relación positiva entre los términos de soberanía y espacio.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en los artículos 27, 39, 42 y 48 expresan:

Artículo 27, párrafo 5º, refiere.

Corresponde a la nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; etc, y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fija el derecho internacional. El párrafo VII que habla del dominio mencionado:

En las cosas a que se refieren los dos párrafos anteriores, el dominio de la nación es inalienable e imprescriptible."

Artículo 39, que trata de la Soberanía dice:

La soberanía Nacional reside esencial y originariamente en el Pueblo. - Todo poder público emana del Pueblo y se instituye para beneficio de éste; el Pueblo tiene en todo tiempo el inalienable derecho de alterar o modificar la forma de su Gobierno."

El Capítulo 2º; que trata de las partes integrantes de la Federación y del Territorio Nacional en su; artículo 42 consigna el territorio nacional comp^{re}nde de:

I.-

II.-

III.-.....

IV.-

V.-

VI.- El espacio situado sobre el territorio nacional con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho internacional.

El artículo 42 establece las islas, los cayos y los arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, - los zócalos submarinos de las islas de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores, y el "espacio situado sobre el territorio nacional" con excepción de aquellas islas sobre los que hasta la fecha - hayan ejercido jurisdicción los Estados.

Artículo 123 que habla de la Ley Suprema de toda la Unión, alude:

Esta constitución, las leyes del congreso de la unión que emanen de ella y - todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República con aprobación del Senado será la Ley Suprema de toda la Unión.⁴ Los Jueces de cada Estado se arreglarán a dicha - constitución, leyes y tratados a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las constituciones o leyes de los Estados.

B) La Ley de Vías Generales de Comunicación.⁵

En el artículo 306, que habla del espacio, lo trata con un fondo constitucional y dice:

El espacio situado sobre el Territorio Mexicano, está sujeto a la soberanía - nacional.⁶

Para los efectos de esta Ley, el término Territorio Mexicano comprende la extensión terrestre de los Estados Unidos Mexicanos las aguas territoriales e - islas adyacentes en ambos mares, y la Isla de Guadalupe y la de Revillagigedo - situadas en el Océano Pacífico.⁷

Artículo 307 que habla de la navegación civil,⁸ menciona:

La navegación civil sobre el Territorio Mexicano se rige por los tratados y - convenciones internacionales que el Gobierno de México haya suscrito y ratificado constitucionalmente, por la presente ley y sus reglamentos y por las demás leyes y reglamentos aplicables.⁹

C) El Código Civil para el Distrito Federal en la Parte denominada Libro Segundo que trata de los Bienes.¹

Título primero de las disposiciones preliminares.²

Artículo 747, 748 y 749 expresan que:

Artículo 747.- Pueden ser objeto de apropiación todas las cosas que no estén excluidas del comercio.³

Artículo 748.- Las cosas pueden estar fuera del comercio por su naturaleza o por disposición de la Ley.⁴

Artículo 749.- Están fuera del comercio por su naturaleza las que no pueden ser poseídas exclusivamente por algún individuo y por disposición de la Ley, las que ella declara irreductibles a propiedad privada.⁵

El título Cuarto que trata de la propiedad.⁶ Capítulo primero de las disposiciones generales.⁷

Artículo 830, establece que el propietario de una cosa puede gozar y disponer de ella con las limitaciones y modalidades que fijen las leyes.⁸

De los artículos mencionados, se desprende que en ellos se asignan - características especiales a ciertas cosas, las cuales la definen como un objeto jurídico muy peculiar que lo ubican fuera de las relaciones jurídicas comerciales y por tanto del derecho privado o fuera del Régimen de propiedad particular.⁹ Si asociamos los elementos que definen la

dicha cosa como algo fuera de la esfera privada, mediante una relación dinámica dentro del derecho, observaremos que estos corresponden al concepto de espacio jurídico y como tal participa de la condición jurídica de las cosas descritas o definidas en los artículos tratados:

CAPITULO IV

DOMINIO Y ESPACIO AEREO

CAPITULO CUARTO

DOMINIO Y ESPACIO AEREO

1. TEORIAS SOBRE EL DERECHO DEL PROPIETARIO DEL SUELO EN LO QUE RESPECTA AL ESPACIO QUE CUBRE SU PROPIEDAD
2. LAS SERVIDUMBRES EN FAVOR DE LA NAVEGACION AEREA
3. EL PROBLEMA DEL RUIDO

DOMINIO Y ESPACIO

- 1.- TEORIAS SOBRE EL DERECHO DEL PROPIETARIO DEL SUELO EN LO QUE RESPECTA AL ESPACIO QUE CUBRE SU PROPIEDAD.
- 2.- LAS SERVIDUMBRES EN FAVOR DE LA NAVEGACION ACHECA.
- 3.- EL PROBLEMA DEL RUIDO.

La conceptualización del derecho de propiedad de la tierra, ha venido oscilando entre dos tendencias fundamentales, la primera basada en el supuesto clásico romanista de los glosadores que comentaron el digesto de Justiniano, Francisco Acurcio de Bolonia y su discípulo Gino de Pistoia que expresa "Cujus est solum ejus est usque ad coelum - ad inferus". La segunda - basada en el fin social que debe cumplir la propiedad.

a) Teorías del derecho absoluto del propietario. "Se forman estas teorías, teniendo como supuesto del conocimiento jurídico, la máxima romana".

"Cujus solum est usque ad coelum" esta máxima jurídica se hace presente - en la glosa ordinaria del Corpus Juris Civilis efectuado en el siglo XIII en la ley "si Intercedit" del digesto se hace alusión a ella como "Cujus - est solum ejus debet esse usque ad coelum" "Ut hic, et infra quo vi out - alarn".

En las glosas de Acurcio al Pandectum Vetus V del año de 1541, aparece como "Cujus est solum ejus debet esse usque ad coelum ut hic, et infra quo vi - ante alarn" cuyo significado referido al derecho de propiedad se transforma en el poder exclusivo o derecho de dominio sobre una cosa, en el caso - de la propiedad de un prédio o del suelo implicaba ésto el dominio en una

prolongación infinita hacia abajo hasta el centro de la tierra y hacia arriba hasta lo incalculable del espacio.

El Código de Napoleón influido por la tendencia axiomática transplanta su contenido en los artículos 544, 552.

Artículo 544, que define la propiedad como el derecho de disfrutar y disponer de las cosas de la manera más absoluta siempre que no se haga un uso prohibido por las leyes y por los reglamentos.

Artículo 552, que establece los límites de la propiedad del suelo, la propiedad del suelo, lleva consigo la propiedad de lo que hay encima y debajo.

Se determina el razonamiento jurídico en la última parte del contenido del artículo 544, veremos que abre la posibilidad de cambiar el significado de la primera parte y el del texto del artículo 552, al permitir que su valor jurídico dependa de una ley o un reglamento, al decir "Siempre que no se haga un uso prohibido por las leyes o reglamentos".

La teoría romanística del derecho de la propiedad de un bien inmueble, a dado origen a una orientación del mismo tipo, al elaborar las hipótesis del derecho al espacio aéreo, sobre un bien inmueble sujeto a propiedad individual.

Donde se consideraba al espacio, ya sea como una cosa apropiable por la generalidad, o por un individuo en particular, el propietario del suelo.

Citando como soporte de éstas algunos párrafos del digesto como son: la ley 8a Tit. 2 lib. I cuyo contenido es "Quincoelum quas supra id solum intercedit, liberum esse debet". Ley que tiene un sentido contradictorio de la Ley 42 Tit. 22 párrafo del 22 al 24 del mismo digesto que trata de la apropiación indivi-

dual. "Quia coelum sit non solum is eocum, qui scicipiat humanitaria, sed omne etiam supra in coelum", que se refiere a la propiedad de los sepulcros, la cual se constituya por la tierra donde se hacia la inhumación y por el espacio superior ilimitado en altura, en referencia vertical del suelo sepulcral leyes romanas, que se consideran son las que dieron origen a los supuestos axiomaticos de los glosadores y post-glosadores del derecho romano que dicen; "Qui dominus est soli dominus est coeli et coeli et inferorum". Significado hipotético, transplantado por el tiempo en el Código de Napoleón, que consigna - "La propriété du sol emporte, la propriété de dessus et du dessous".

De cierto resulta que la máxima romana "Qui dominus est soli dominus est coeli et inferorum", se introdujo como contenido normativo del artículo 187, de las costumbres de París, y posteriormente reproducida en el artículo 552 del Código de Napoleón y de éste a la mayoría de los Códigos contemporáneos como son - el de; Italia Artículo 440; Japón Artículo 207 Austria Artículo 287, España - Artículo 350, Bélgica Artículo 635, Alemania Artículo 914, Perú Artículo 854, Portugal Artículo 2020 y Cantón de Grisones Artículo 185;

b) ³ Generalmente la doctrina se ha inclinado por la teoría relativa del derecho de propiedad sobre el espacio que cubre un inmueble, el Francés Salilles al desarrollar su teoría al respecto razona el concepto de propiedad; y dice un derecho de propiedad de finalidad ilimitada como se pretende sea el del espacio aéreo con dimensiones en la altura en relación infinita sería una monstruosidad Jurídica.

Julliot (Francés) sostiene la teoría relativa; para tal efecto utilizó el concepto del abuso del derecho para mejorar la teoría absoluta del derecho de propiedad y negar al propietario del feudo el derecho de prohibir los vuelos por encima de su propiedad.⁴

En las tesis Jurisprudenciales, el Tribunal de Justicia de Douai en sentencia dictada el 8 de junio de 1887 establece como principio para interpretar el artículo 552 del Código de Napoleón, diciendo: "El derecho contenido en la propiedad del suelo puede ser ejercido por el titular del mismo, sólo puede ser utilizable hasta la altura en que sea justificado para el mismo".

Este principio Jurisprudencial fué sustituido en sentencia dictada el 10 de junio de 1914, por el Tribunal de Justicia del Sena sosteniendo que: "Si bien era cierto que la propiedad del suelo se extendía al espacio superior del mismo, éste principio Jurídico debía ser restringido en favor del propietario a la altura utilizable para las construcciones y plantaciones".

Por encima de esa altura la libertad del aire debía considerarse total y la circulación aérea irrestricta.⁵

En el U. Anglo Sajón llamado "Common Law", las teorías relativas al derecho del propietario del suelo, también se ven afectadas por las relaciones contradictorias que se presentan al tratar de conjugar los derechos, sobre una cosa - objetiva, con los derechos de realizar una actividad no individual sino social, además del interés general y considerado de utilidad pública:

La concepción teórica sobre los derechos del propietario de un fundo adquiere los mismos matices del derecho GALO, que el romanista; y tiene como base la misma máxima, extraída de los textos justinianos "Cujus est solum ejus est usque ad coelum", interpretándolo como el derecho que tiene el propietario de un predio a la columna de aire que está sobre el suelo y en dirección opuesta al cono, que teniendo por base la superficie de la tierra, tendría por vértice el centro de la misma.

Toffany en la obra "Real Property", considera que conforme a la teoría del Common Law, la propiedad del suelo contiene sino la propiedad del espacio aéreo, si su control hasta una altura infinita.

Sweeney, propone en la obra "Adjust the conflicting interests of landowner and aviator in Anglo American Law", una interpretación restrictiva de la máxima romana ya que ésta tiene su valor costumbrista en relación con el supuesto de la Soberanía y no con el derecho privado dice si el arte de volar hubiera existido en el feudalismo el señor Feudal hubiere tenido facultad exclusiva al derecho a volar.

Lardone en el trabajo "Air Space Rights Roman Law" guiándonos por las fuentes auténticas, los derechos del propietario del suelo al espacio aéreo sobre un predio se limitan a la altura de los edificios y árboles, la cual se puede extender indefinidamente, en caso de una ocupación efectiva.

Black Stone afirma que la violación al espacio aéreo, trae como consecuencia la intervención de una acción judicial de Trespass o acción real igualmente que si se tratara del suelo.

En el juicio "Johnson V Curtiss Northwest Aeroplane Co 1928 U.S.A.V.R.42, se establece la tesis Jurisprudencial de que el espacio aéreo es patrimonio de todos y su uso razonable no debiera ser obstaculizado por una máxima antigua y artificial, como la que se invoca en este caso:

Por el contrario Burdick, fortalece la "Máxima Romana" sosteniendo que el vuelo por aeronaves a baja altura constituye trespass:

El mayor Elza C. Johnson, como jefe del servicio aéreo de los Estados Unidos de América en la Air Information Circular Volum 2, No. 181 Febrero 26 de 1924, estimaba que en tanto no se enmendara la constitución nacional, todo vuelo implicaría una expropiación sin el Due Process Of Law.

El derecho de volar y el del propietario del suelo sobrevolado, ha sido y serán el objeto de múltiples teorías:

En el año de 1924 una demanda dirigida contra el gobierno de U.S.A. por los daños causados al volar a baja altura una de sus aeronaves, dispersando el ganado de ese lugar:

La demanda fué rechazada fundándose en lo siguiente:

"En ausencia de negligencia el aterrizaje de un aeroplano en un campo contiguo o su vuelo por sobre el terreno donde se encuentra el ganado, no hace al Estado responsable por daños y perjuicios."

En el juicio de Glatt V. Pag, interpone la acción de injunction ante la Corte del Distrito de Nebraska, contra los vuelos a baja altura, del demandado, puesto que ello impedía que las gallinas del demandante pusieran huevos:

La corte en su fallo concedió la injuncion para los vuelos a una altura menor de 35 metros, siendo omisa en los vuelos superiores a esta altura.

La circunstancia de la altura en los fallos Judiciales, dentro de lo que se llama el derecho aéreo, es el supuesto principal de la "Teoría de las Zonas".

A).- Teoría de las Zonas de la posesión efectiva.

Aquí se define el espacio aéreo como una cosa divisible en dos partes la primera parte llamada "Zona inferior", donde los derechos del propietario son absolutos y todo vuelo dentro de ella daría lugar a una acción por "Trespass" y la segunda parte nombrada zona superior, donde el espacio es libre.

La línea limitante entre las dos zonas estaría dada por los puntos máximos en la altura de la zona de posesión efectiva, llamada también zona inferior" así el demandante por Trespass, estaría obligado al onus probandi de la mencionada línea.

Hay una tesis jurisprudencial posterior al año de 1928 que tiene relación con esta teoría y se refiere al caso Smith V. New England Aircraft Co Inc, de la Suprema Corte de Massachusetts U.S.A., en el año de 1947; el demandante pedía a la corte una injunción contra los Trespasser sucesivos de los aviones de la mencionada compañía en sus despegues y aterrizajes en el aeródromo contiguo a la propiedad de éste, aduciendo además que tal circunstancia afectaba negativamente el valor de la propiedad haciéndolo decrecer.

La corte falló dando admisión al hecho del Trespasses puesto que efectivamente los aviones en sus operaciones de aterrizajes y despegue en múltiples ocasiones volaban a una altura menor de 35 metros.

La injuncion demandada no fué reconocida, fundando el fallo, en que los Tresspasses se realizaban en la parte boscosa y desocupada de la propiedad del demandante. La corte en el mismo fallo, establece como fundamento del mismo.

"Las leyes de los Estados Unidos y de Massachusseths, autorizando el vuelo de aeronaves por sobre la superficie de propiedad incurren dentro del poder de policía y que la Air Commerce Act. de 1926 y sus reglamentos son el legítimo ejercicio de una facultad del congreso acordado por la constitución".

En la sentencia de la corte implícitamente en ésta, se encuentra un apoyo jurisdiccional para la mencionada teoría al admitir que el vuelo a menos de 25 metros de altura significa un Tresspass el cual automáticamente viene a ser el reconocimiento a los derechos del propietario en una zona menor a los 25 metros de altura, empero también se deduce que tales derechos son relativos al negarse la "injunción" al demandante.

B).- Teoría que niega los derechos del propietario sobre el espacio aéreo. - Teoría desarrollada en base a la posesión afectiva del espacio por el propietario, así al darse el contacto material de una aeronave con una construcción o el suelo, se convierte este hecho en el "supuesto real que otorga el derecho al propietario, para ejercer una acción real por daños y perjuicios, Esta teoría considera como único derecho del propietario el derecho a la indemnización por los daños y perjuicios ocasionados en caso de que presente el mencionado hecho material, dado por el contacto entre una aeronave y un bien de propiedad privada.

A. Simpson al tratar de la propiedad privada y el espacio aéreo en su trabajo. Inversión Of Airspace Over Land Of another as trespass, dice la propiedad - privada en cuanto se refiere al espacio aéreo, existe solo en el sentido de que el propietario del suelo, tiene en todo momento una prioridad para tomar posesión, hasta tanto ello no suceda no cabe ninguna acción por trespass, - que se funde en el vuelo de una aeronave.

Pero la Suprema Corte de los Estados Unidos, en el caso Portsmouth Harbor - Land and hotel Co et al Vs United States, dió un fallo fundado en la siguiente teoría.

El propietario del suelo sobre el cual el Gobierno de los Estados Unidos ha disparado, dispara e intenta disparar en el futuro grandes cañones tiene derecho a una compensación pues tales actos importan una servidumbre de la cual debe inferirse una obligación implícita de pagar una suma de dinero.

La relación que existe entre este fallo y la teoría de la indemnización o del contacto material del avión y una propiedad privada es contradictorio en su - origen.

C).- Teoría de la servidumbre, teoría elaborada en el supuesto de -- que todo dominio exclusivo que tenga un propietario, está sujeto a una servidumbre de paso a favor de las aeronaves que utilizan el espacio suprayacente en forma razonable, más si el vuelo rebasa los límites de la servidumbre, daría lugar a la acción por trespass.

Evidentemente, que esta teoría tiene su origen en la teoría de las zonas y como tal su desarrollo se ve obstruido también por el mismo problema, como es el de establecer los límites legales para la servidumbre y para la acción de Trespass.

D).- Teorías de los derechos limitados del propietario. André Henry Louannier, intenta conciliar el derecho absoluto de propiedad con el derecho de uso del espacio aéreo en el desarrollo de la actividad aeronáutica; en su estudio llamado "Elementos Creadores del Derecho Aéreo", editado en Madrid en el año de 1929 y trata de establecer su relación jurídica condicionando límites a los derechos del propietario sobre el espacio aéreo y denomina a todas las teorías que intentan lo mismo como "teorías de los Derechos limitados sobre el espacio aéreo".

E).- Teoría de la Facultad legal. Se funda en el interés jurídico del propietario sobre el espacio aéreo y demandante el cual consiste en que sobre el suelo se asientan las construcciones, plantaciones o casa.

Por tal dice E.Naquet en un fallo Judicial, radica su decisión, en la idea de que el propietario tiene sobre el espacio aéreo dominante sólo una facultad legal de apropiación.

El derecho sobre el espacio dominante, es un derecho de accesión a la propiedad del feudo, sobre las cosas y en particular sobre las construcciones que en él se hallan establecidas.

F) Teoría del espacio utilizable. Esta teoría como la anterior tienen su principio en una derivación de la teoría de las zonas y suponen al derecho del propietario del suelo, como el poder de imperio jurídico sobre el suelo, - y el espacio que efectivamente utiliza y hasta la altura de atmósfera utilizable.

Tales teorías, se elaboran en torno a la premisa de que el propietario del suelo tiene hipotéticamente un derecho de propiedad ilimitado en el espacio, pero sólo se puede oponer a la actividad aérea en tanto que se realice sobre los espacios ocupados o que interfieran con el goce y ejercicio de sus derechos.

G) Teoría del abuso del derecho. Es una teoría en donde también se reserva el derecho del propietario del suelo al dominio del espacio aéreo sobre éste.

Teóricamente el propietario tiene derecho al espacio aéreo sobre su territorio pero con la limitación de no poder oponerse a la aeronavegación en una altura donde no tenga interés por que no se realice.

De negarse al uso del espacio aéreo sin tener interés particular incurriría en un abuso del derecho. Como supuestos de abuso del derecho se considera.

- a) Si alguien ejercita un derecho, causando daño a otro.
- b) Si ejercita su derecho con el único fin de causar ese daño.

c).- Si el ejercicio del derecho no produce ningún beneficio al titular.

La realización objetiva de la teoría de abuso del derecho, se manifiesta en una decisión Judicial, aplicada en la controversia de "Clement-Bayard Cocqueret, el 16 de febrero de 1913.

Bayard, propietario de un globo dirigible construyó el hangar en un predio colindante al de Cocqueret.

En la operación de elevación y aterrizaje el globo dirigible se introducía unos metros sobre la superficie del predio de Cocqueret, invadiendo éste, el personal de maniobras del aparato y por el público.

Cocqueret, trato de impedir que ello continuase levantó una torre de madera de 16 metros de altura terminando en punta, fortalecida con varillas de acero, en los límites de los predios. De modo que al chocar el aparato la torre le produce daño.

El tribunal dictaminó.- Considerando; que defendiéndose Cocqueret; de haber procedido en sus instalaciones con otro fin que el proteger el terreno contra el personal de Clement-Bayard, durante las maniobras de salida y aterrizaje y contra el pisoteamiento de los curiosos que acudían a las partidas y llegadas del globo sostiene que es "Absolutamente libre como propietario de realizar sobre el feudo, conforme a sus necesidades y aún conforme a su fantasía, cuantas construcciones e instalaciones le plazca".

Considerando que la tesis así planteado en nombre del demandado, descansa en una inexacta concepción del derecho de propiedad y de la medida en la cual puede

tal derecho ser ejercitado.

Porque ese derecho que permite al propietario hacer como vulgarmente se dice, todo lo que quiera de la cosa de la cual es el dueño y le atribuye preferentemente y con exclusión de todas las demás personas la totalidad de la utilización, aparece como el más completo de los derechos reales, pero encuentra como cualquier otro derecho, limitaciones en su campo de acción, ya que ésta es una facultad reconocida al hombre que vive en sociedad con sus semejantes y el uso que de ello se haga para sus títulos, ha de estar forzosamente limitado por los deberes sociales entre los cuales está principalmente, el de no ejercitarlo con otro fin que aquel para el cual reconoció el derecho el Legislador y no ejercitarlo con propósitos de causar un daño a otro, ya que el propietario no tiene libertad más que para sacar de la cosa de que es dueño, el máximo de utilidad que la cosa pueda dar sin perjuicio de otras personas y es el total de la utilidad así medida que le está reconocida conforme a los términos del Artículo 544 del Código Civil de la manera más absoluta.

2.- LAS SERVIDUMBRES EN FAVOR DE LA NAVEGACION AEREA.

Con múltiples las circunstancias jurídicas políticas que obligan en función del interés colectivo a limitar los derechos de los individuos en este caso el derecho de propiedad se ve afectado en su concepción tradicional por la figura jurídica de la servidumbre.

El derecho positivo, establece para la aplicación de la servidumbre dos sistemas, uno en el que se fijan zonas alrededor de los aeródromos en donde prohíben las construcciones o plantaciones de altura superior a la determinada por la ley, dentro de este sistema se encuentran Brasil, Chile, Francia, Grecia, Países Bajos, Polonia y Portugal.

El otro sistema establece las servidumbres en la ley pero deja al criterio de la autoridad administrativa, la fijación de las zonas y de la altura a que se han de sujetar las edificaciones y plantaciones.

Este sistema es usado por México, Australia, Alemania, Polonia, Italia, Perú y Yugoslavia, la constitución política de los Estados Unidos Mexicanos, consigna en su artículo 27:

Artículo 27.- La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro del territorio, corresponden originariamente a la nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares constituyendo la propiedad privada.

La Nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, en el Artículo 328 el referirse a las construcciones e instalaciones en los aeródromos civiles establece - en el último párrafo que:

Las construcciones e instalaciones en los terrenos adyacentes e inmediatos a los aeródromos:

Dentro de las Zonas de protección y seguridad de éstos estarán sujetos a las restricciones que señalen los reglamentos respectivos.

El Código Civil para el Distrito Federal en el Título Segundo y que hace la clasificación de los bienes y refiriéndose al capítulo Tercero que alude - a los bienes considerados según las personas a quienes pertenecen:

Artículo 772.-Expresa, son bienes de propiedad de los particulares todas las cosas cuyo dominio les pertenece legalmente y de las que no puede aprovecharse ninguno sin consentimiento del dueño o autorización de la ley. En las servidumbres legales mencionados se visualiza retrospectivamente una relación jurídica entre el derecho positivo francés y el derecho positivo de Napoleón, cuyo nexo surge en el Artículo 544 del Código de Napoleón, donde considera a la propiedad de una cosa como el derecho a ella, siempre que no se haga uso de ella prohibido por las Leyes y por los reglamentos, que al prolongarse en el tiempo y con la evolución que ello implica aparezca en nuestro derecho positivo interpretándolo a contrario sensu como la modalidad que dicta, el interés público del Artículo 27 Constitucional; en la "Ley de Vías Generales de comunicación", como las restricciones a las edificaciones e instalaciones que se realizan en Zonas de protección y seguridad de los aeródromos señalada por el Artículo 328, que las remite a los reglamentos respectivos.

El código Civil en el título cuarto que trata de la propiedad en el capítulo primero de las disposiciones generales.

Artículo 830.- El propietario de una cosa puede gozar y disponer de ella con las limitaciones y modalidades que fijen las Leyes.

Artículo 842.- También tiene derecho y en su caso obligación de cerrar o de cercar su propiedad, toda o en parte de modo o forma que lo estime conveniente, o lo dispongan las leyes o reglamentos "sin perjuicio de las servidumbres que reporte la propiedad".

Artículo 844.- Las servidumbres establecidas por utilidad pública o comunal, para mantener espedita la navegación de los ríos, la construcción o reparación de las vías públicas y para las demás obras comunes de esta clase, se fijará por las leyes y reglamentos especiales, y a la falta de éstos por las disposiciones de éste Código.

Título Sexto.- "De las servidumbres".

Artículo Primero de las Disposiciones Generales.

Artículo 1057.- Al definir la servidumbre, dice es un gravámen real, impuesto sobre un inmueble en beneficio de otro de distinto dueño. El inmueble a cuyo favor esta constituida la servidumbre se le llama predio dominante; al que la sufre predio sirviente.

Artículo 1058.- La servidumbre consiste en un no hacer o tolerar, para que al dueño de un predio sirviente pueda exigírsele un hecho; es necesario - que este se exprese en la ley, o en el acto en que se constituye la servidumbre.

Características de las servidumbres:

Artículo 1064.- Las servidumbres son inseparables del inmueble a que - activa o pasivamente pertenece.

Artículo 1065.- Si los inmuebles mudan de dueño, la servidumbre continúa ya activa ya pasivamente en el predio u objeto en que estaba constituida, hasta que legalmente se extinga.

Artículo 1066.- Los servidumbres son indivisibles, si el predio sirviente se divide entre muchos dueños la servidumbre no se modifica y cada uno de ellos tiene que tolerarlo en la parte que le corresponda.

Artículo 1067.- Las servidumbres traen su origen en la voluntad del hombre o de la ley; las primeras se llaman voluntarias y las segundas legales.

CAPITULO SEGUNDO DE LAS SERVIDUMBRES LEGALES.

Artículo 1068.- Servidumbre legal, es la establecida por la ley teniendo en cuenta la situación de los predios, y en vista de la utilidad pública y - privada conjuntamente.

Artículo 1069.- Es aplicable a las servidumbres legales lo dispuesto en los artículos, del 1119 al 1127.

Artículo 1070.- Todo lo concerniente a las servidumbres establecidas para la utilidad pública o comunal se regirá por las leyes y reglamentos especiales y en su defecto por las disposiciones de este título.

CAPITULO TERCERO:

CAPITULO SEXTO; De las servidumbres voluntarias.

Artículo 1109.- El propietario de una finca o heredad puede establecer en ella cuantas servidumbres tenga por conveniente y en el modo y forma que mejor le parezca siempre que no contravenga las leyes ni perjudique derechos de terceros.

La servidumbre en el Derecho Internacional.

La Convención de Chicago de 7 de Diciembre de 1944, menciona en los Apéndices Segundo, Tercero y Cuarto, ciertos derechos de los Estados miembros para cruzar su territorio, lo que equivale en el derecho positivo a una servidumbre legal.

Tales derechos, en el derecho internacional, son conocidos como libertades de aire, a lo cual se refiere el texto legal de la Convención de Chicago de 1944.

Apéndice I]

Convención sobre Aviación Civil Internacional.

PRIMERA PARTE.-Aviación Aérea

CAPITULO SEGUNDO.- Vuelos sobre territorio de Estados no contratantes.

Artículo 5º. Derecho de vuelo en servicio no regular, cada Estado contratante, conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se utilicen en servicios internacionales regulares, tendrán derecho de acuerdo con lo estipulado en el presente convenio o penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas, y hacer escalas en el con fines no comerciales sin necesidad de obtener permiso previo y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje, lo anterior es trasladado con una redacción más o menos igual empero más sintética al:

APENDICE II.- Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales.

Artículo Primero.

SECCION I.- Todo Estado contratante concede a los demás Estados contratantes, respecto de los servicios aéreos, internacionales las siguientes libertades del aire:

- a).- El derecho de cruzar su territorio sin aterrizar
- b).- El derecho de aterrizar sin fines comerciales

Los derechos previstos de esta sección no podrán exigirse respecto de los aeropuertos que se utilicen con fines militares y de los cuales se excluya todo servicio aéreo internacional regular. En zonas de hostilidad o de ocupación militar y en tiempo de guerra en las rutas de abastecimiento de dichas zonas el ejercicio de tales derechos, estará condicionado a la aprobación de las autoridades competentes.

Estos derechos o servidumbres, se reproducen también en él:

Apéndice III

Relativo al:

Convenio sobre transporte aero-internacional

ARTICULO PRIMERO:

SECCION I

Cada uno de los Estados contratantes reconoce a los demás Estados contratantes las siguientes libertades del aire, respecto a servicios aéreos internacionales sujetos a itinerario fijo.

- a) El privilegio de volar sobre su Territorio sin aterrizar.
- b) El privilegio de aterrizar para fines no comerciales
- c) El privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya Nacionalidad posee la aeronave.
- d) El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinada al territorio cuya nacionalidad posee la aeronave.
- e) El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado participante y el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedente de cualquiera de dichos Estados.

Con respecto a los privilegios especificados en los párrafos III, IV y V de esta sección, la obligación de cada uno de los estados solo se refiere a servicios terminales que constituyan una línea directa razonable de partida - dedicada al territorio metropolitano del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

EL PROBLEMA DEL RUIDO

La concepción jurídica del ruido, como causa restrictiva del derecho de propiedad del suelo o fundo próximos a los aeródromos; se condiciona, a probar que el ruido o efecto sónico producido por el sistema generador de la energía llamado motor o reactor, para el impulso, elevación o desplazamiento del objeto volador, es un hecho generador de daños físicos o valorativos sobre el inmueble o que produzca efectos psicológicos en el propietario de manera que le impida o altere el goce y disfrute de la cosa en sus condiciones de legalidad normal. Esto ha suscitado una tendencia consciente hacia la invención de los principios jurídicos reguladores tanto de la actividad aeronáutica, como del derecho de propiedad y a buscar la existencia del nexo causal, entre el fenómeno o hecho sónico y el efecto perjudicial probado en una cosa de propiedad privada o en la persona del propietario.

La afectación producida en el interés subjetivo del propietario como resultado del mencionado hecho ruidoso, trae como consecuencia la manifestación de su interés jurídico en contra del interés jurídico del propietario de la cosa que produce dicho ruido, haciéndolo coincidir con la devaluación que sufre la cosa de su propiedad. En ejercicio de su derecho se ha venido pretendiendo en las distintas acciones legales interpuestas, no permitir el uso del espacio situado sobre su propiedad, la indemnización por el daño sufrido o la expropiación inversa de sus bienes.

La Jurisprudencia ha tendido a proteger el interés público, puesto que el espacio aéreo es de dominio público.

En el litigio de "Highland Park Club Vs los Estados Unidos"

Originado no por la colindancia entre el área del club y la de la base aérea de Hunter, como dice "Federico N. Videl Escular, en su trabajo" La Responsabilidad por el ruido causado por aeronaves", sino por las ondas sonoras que producen los reactores de los aviones y que en una relación continúa día - tras día sobrevolaban el área del club a una altura de más o menos 100 metros; la decisión judicial fué negativa para el club. El tribunal fundó su sentencia en el hecho de que la instalación de la base aérea fué anterior a la compra de los terrenos donde se instaló la parte demandante, admitiendo que en su principio las aeronaves utilizadas producían un ruido menor que el actual.

En otro punto arguye que las capas del espacio desde las inferiores - hasta las superiores, no se pueden considerar como un accesorio del suelo tal que si, el espacio aéreo es del dominio público del Estado, entonces el Estado puede utilizarlo en tanto el vuelo del avión no infiere un perjuicio serio, al goce y uso de la superficie del terreno.

La propiedad tiene que admitir la prioridad de la necesidad de la circulación aérea. Toda demanda fundada en el supuesto de una devaluación de la propiedad adjudicada al ruido de una aeronave cuando parte del aeródromo, como el caso - del ruido originado por el rompimiento de la barrera del sonido denominado - Boom sónico supersónico, se produce tal rompimiento por la compresión del aire que hace la alta velocidad del avión llamado supersónico, la presencia real - del nexo causal entre la superación de la barrera del sonido y los daños que sufren en tierra da forma a la teoría que considera al Boom supersónico como - fuente de conflictos de interés público.

Se han presentado en la práctica del derecho, controversias originadas en el referido Boon, en el año de 1962 en Francia sucedió un caso, un criador de visones de nombre Chaubey, demandó al Estado Francés, por el daño sufrido - en la pérdida de las crías, que fueron muertas por las madres al serles provocado terror por el Boon supersónico de los aviones que volaban a baja altura.

El consejo del Estado francés, sentenció a favor del demandante condenando al demandado a reparar el daño sufrido por aquél.

En la Argentina se presentó en el caso controvertido de paredes contra el Gobierno Nacional, en el fallo, se dió la siguiente decisión; procede la demanda o indemnización del perjuicio consistente en la rotura de los cristales - del negocio, que fué causada por la actividad aeronáutica, compresión del aire que se produce por la alta velocidad de aviones supersónicos y no existiendo - pruebas de una posible culpa o negligencia del actor, quien de acuerdo con las instrucciones oficiales pegó bandas de papel en las vidrieras.

Dentro de la teoría que considera el Boon supersónico como fuente de conflictos, adquiere importancia la corriente que propone y funda la necesidad de estructurar un orden legal que fije un límite a la intensidad de las ondas sonoras inspirado en el interés general. Esta corriente manifiesta un consenso general respecto de la elaboración de la norma jurídica que regule la generación del ruido, más no ha resultado igual en torno a la utilización del criterio que sea adecuado para determinar la intensidad y sus efectos en el medio. Paralelamente se desarrolle la inclinación de los doctrinarios a satisfacer la virtual

necesidad del propietario, de que se adecúe a éste hecho, el régimen de responsabilidad por daño causado a terceros en la superficie, aunque se está obligado por el régimen de la responsabilidad objetiva.

CONCLUSIONES:

Las conclusiones se obtienen de las premisas que dan forma a un principio o una teoría, surgida de un conjunto de supuestos jurídicos los cuales se intentan relacionar para formar un todo,

1. El concepto del espacio como objeto jurídico, no constituye una categoría jurídica, por no constituir un principio científico Jurídico Universalmente aceptado que le otorgue más carácter objetivo.

2. Se visualiza una tendencia de llegar a dar una forma objetiva al régimen jurídico del espacio.

3. El problema de la definición del espacio jurídico y de su régimen, está resuelto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el Código Civil para el Distrito Federal, y en la Ley de Vías Generales de comunicación.

4. La soberanía es una categoría jurídica fundamental en la organización del Estado Constitucional moderno.

5. La soberanía considerada en el derecho interno, o nacional en relación al espacio aéreo es absoluta.

6. La soberanía en el contexto del Derecho Internacional aplicada al espacio aéreo, tiene un valor relativo.

7. El Derecho absoluto de propiedad que encierra la tradición Romana, es limitado por la finalidad social que implica el uso del suelo.

RESUMEN.

En este trabajo; se visualiza una tendencia de llegar a dar forma objetiva al régimen jurídico del espacio, lo cual se puede estimar como un resultado probable que se desprende de la ordenación establecida entre las partes del objeto determinado que se pretende conocer, con la pretensión de saber cómo es y - porqué es, de donde la ordenación o la relación que se asigna a las conductas humanas entre sí, con respecto de los fenómenos hechos y objetos naturales y culturales, y si a ésta la adicionamos elementos de calidad jurídica nos permitirá elaborar una teoría jurídica de la conducta humana, que se traduzca y se exprese como la suma de todos los supuestos de una conducta jurídica que - estructura y conforma la teoría del conocimiento jurídico, lo cual nos conduce a elaborar un supuesto de conducta única e imaginaria; propuesta como norma - jurídica o unidad de medida para toda conducta que al entrar en una relación - comparativa con las conductas destinadas a regular el hacer ó no hacer de los individuos, que será el elemento que otorgue la calidad de conducta jurídica - o no jurídica, que vendrá a ser la ley o a formar el derecho positivo. Del razonamiento anterior se infiere otro obligadamente, para afirmar que el problema de la definición del espacio jurídico y de su régimen está resuelto en el contenido jurídico de las instituciones jurídicas expuestas, en la constitución política de los Estados Unidos Mexicanos, del Código Civil para el Distrito - Federal y la Ley de Vías Generales de Comunicación.

BIBLIOGRAFIA

- Teoría Pura del Derecho HANS KELSEN
Edit. Universitaria
Buenos Aires, 1960
- Filosofía del Derecho JUAN MANUEL TIBIAN MATA
Editorial Porrúa, S.A.
México, D.F. 1974
- Génesis y Teoría General del Estado Moderno José López Portillo y Pacheco
Edit. I.E.P.E.S. PRI
México, D.F.
- Estado y Nación BENJAMIN AKZIN
Editorial Fondo de Cultura Económica
México, D.F. 1968
- Naturaleza Humana y Conducta JOHN DEWEY
Editorial Fondo de Cultura Económica
México, D.F. 1964
- Filosofía Natural EDUARD MAY
Editorial Fondo de Cultura Económica
México. 1953
- Introducción al Derecho R. VINOGRADOFF
Editorial Fondo de Cultura Económica
México 1967.
- La Filosofía KARL JASPERS
Editorial Fondo de Cultura Económica
México, D.F. 1953
- Teoría del Derecho EDGAR BODENHEIMER
Editorial Fondo de Cultura Económica
México, D.F. 1942
U.S. Buenos Aires, Argentina
- Teoría General del Derecho HANS KELSEN
Editorial Textos Universitarios
UNAM, 1969

Régimen Jurídico del Espacio

Rubón Darío y Bazualdo
S.A.C.D.I.C. Editores
Buenos Aires, 1958

El Derecho de la Aeronavegación

Máximo C. Roitzin
Valerio Abeledo Editor
Buenos Aires 1945

Cuestiones Actuales de
Derecho Aeronáutico

M.O. Folchi E.T. Cosentino y otros
Eudeba Editorial
Universitaria
Buenos Aires, 1968

JOHN AUSTIN

Ovre - "Lectures on Jurisprudence"
Editorial R. Campbell, Londres, Jhon Murray 1879

LASKI HAROLD

The Crisis in the teori of th. State Law
Edit. A. Conten of Progress - (New York University Press 1937)

DANTE ALIGUIERI

"De Monarchia" 1310

JEAN BODIN

"De República 1576
en español los siete libros de la República

HANS KELSEN

"Teoría Pura del Derecho"
Edit. EUDCEBA
Universitaria de Buenos Aires

JOSEPH KROELL

"Elementos creadores de un derecho interplanetario"
Francia 1963

ANTONIO AMEROSINI

VII Congreso internacional de Astronáutica
Roma 1966

CARLOS ALBERTO PASINI COSTADOAT

Artículo denominado "Dominus coeli"
Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires

PAUL FAUCHILLE

"Gobre el dominio aéreo y el régimen jurídico de los Aerostatos
Paris. 1910 que es la base de la doctrina jurídica en materia espacial.

GAY MONTICIA

"Las leyes de la aeronáutica"
Barcelona 1929
Cooper J.C. "Legal Problems of upper space"

JENKS W

"International law and activities in space"

C. Wilfred Jenks

Haley A.G. "Basic concepts of space law"

(Andrew G. Haley) 1955 (conceptos básicos del Derecho Espacial)

Cooper J.C. "El vuelo a gran altura y la soberanía nacional"

(se pregunta hasta que límite del espacio se extiende el dominio del mismo)

"Derecho aéreo materia para reflexiones internacionales 1961"

"Problemas Jurídicos del Espacio Superior"

ANTONIO AMBROSINI

"Instituciones del Derecho de la Aviación" 1949

VII séptimo Congreso Internacional de Astronáutica

Roma 1956

MING MIN PENG

"El vuelo a grandes alturas y el artículo"
de la convención de Chicago".

Taiwan-Formosa 1952

EDGAR DAMIEN Y N. SOPORTA

"Un nuevo Problema de derecho aéreo"

1955

KARL-HEINZ P.

"Soberanía Aérea y el vuelo Interplanetario"

1956

P.K. ROY

Conferencia de Chicago de abril de 1959

titulada "Aspectos legales del Viaje Espacial"

HANS KELSEN

"Teoría Pura del Derecho"

Edit. Universitaria de Buenos Aires, Agosto 1973

THOMAS HOBBS

"Leviathan"

Edit. Fondo de Cultura Económica

1940, México, D.F.

HENRY SUMNER MAINE

"El Derecho antiguo y la costumbre primitiva"

Edit. La España Moderna-Madrid

Enciclopedia Jurídica Omeba

Convenios Multilaterales Sobre
Tráfico Aéreo

Enrique Mapelli
Roberto Comes
Iberia; líneas aéreas de España
Asesoría Jurídica
Madrid MCMLXXV

Tratado Sobre los Principios que deben
regir las actividades de Estados en la explo-
ración y utilización del espacio ultrate-
rrestre, incluso la luna y otros cuerpos
celestes.

Celebrado en Londres;
Moscú y Washington
Enero de 1967

Acuerdo sobre el salvamento y la devo-
lución de Astronautas y la restitución
de objetos lanzados al espacio ultra-
terrestre

Celebrado en Washington
Londres y Moscú
abril de 1968

Convenio sobre la distribución de señales
portadoras de programas transmitidos por
satélites.

Convenio sobre el registro de objetos -
lanzados al espacio ultraterrestre.

Celebrado en la Sede de las -
Naciones Unidas en New York
Enero de 1975

Legislación Nacional: Constitución Política
de los Estados Unidos Mexicanos

Código Civil para el D.F. 1978

Ley de Vías Generales de Comunicación
1934. México, D.F.

Cd. Universitaria, octubre de 1978