

REVISTA CRITICA DE DERECHO INMOBILIARIO

DEDICADA, EN GENERAL, AL ESTUDIO DEL ORDENAMIENTO
JURIDICO Y ESPECIALMENTE AL REGIMEN HIPOTECARIO

Año XXIX

Julio-Agosto 1953

Núms. 302-303

La propiedad en sentido vertical (1)

SUMARIO

I.—CONSIDERACIONES GENERALES

II.—LA NOCIÓN DE PROPIEDAD Y SU EXTENSIÓN.—Institución de Derecho natural.—Su forma jurídica.—Derecho de propiedad y Derecho de dominio.—Sinonimia.—Propiedad horizontal, finca y Catastro.—Evolución en profundidad y altura.—Pueblo romano.—Derecho germánico.—Weremberg: posibilidad y efectividad.—Ibering: necesidad o interés práctico.—Hess: tres dimensiones.

III.—LAS MODERNAS LEGISLACIONES Y NUESTRO CÓDIGO CIVIL.—Código de Napoleón.—Jurisprudencia francesa.—Derecho inglés, «land».—Artículo 905 del Código civil alemán.—Código civil suizo.—Código civil húngaro.—Artículo 350 de nuestro Código civil.—Dos dimensiones.—Jurisprudencia.—Pérdida e intensidad en altura.—Desvitalización de la propiedad.—Minas: artículo 339 del Código civil, D. L. de 1868.—Ley de 1944.—Ley de Aguas y D. L. de Puertos.—Incertidumbre: propiedad y soberanía.—Atribuir a alguien ese derecho.—*Res communis* y *res nullius*.—Solución: bien de dominio público; inclusión en el artículo 339 del Código civil.

IV.—LIMITACIONES DEL DERECHO DE PROPIEDAD.—Derecho subordinado.—Artículo 348 del Código civil. — Limitaciones institucionales.—Limitaciones legales del artículo 348. — Limitaciones voluntarias. — Carácter de las limitaciones aeronáuticas: institucionales y legales. — Inexactitud del término servidumbre. — Ley de Aeropuertos de 1940 — Ley de 17 de julio de 1945. — Ley de Bases de 1947. — Orden de 23 de septiembre de 1946 sobre zonas prohibidas.—Anejo 14 de O. A. C. I.—Complejidad; tendencias modernas; limitaciones potenciales.

(1) Conferencia pronunciada por el Coronel Auditor del Aire y Registrador de la Propiedad, Ilmo. señor don Pedro Villacañas González, en la Escuela Superior del Aire, en el Curso de Coroneles de 1953.

- V.—UTILIZACIÓN INTERIOR DEL ESPACIO AÉREO NACIONAL.—Su atribución al Estado.—En materia de Minas.—En Ferrocarriles.—Correos y Telégrafos y otros servicios públicos.—Ley de 7 de junio de 1940.—Tráfico irregular.—Ley de Bases.—Principios inmutables: utilización nacional; prestación directa por el Estado y libre concurrencia; plan de conjunto; igualdad de trato.—Resultados: autonomía financiera.—Plan de líneas aéreas del Decreto de 30 de septiembre de 1944.
- VI.—DE LAS CONCESIONES AERONÁUTICAS.—Pobreza legal y doctrinal.—Indivisibilidad de utilización del espacio e instalaciones.—Su carácter de inmuebles.—Artículo 5.º de la Ley de Aeropuertos.—Artículo 11 del Reglamento.—Silencio de la Ley de Bases.—Mayores desenvolvimientos.
- VII.—UTILIZACIÓN DESDE EL EXTERIOR DEL ESPACIO AÉREO NACIONAL.—Carácter internacional de la Aviación.—La idea de soberanía.—Riesgo de propietarios particulares.—Necesidad de la regla internacional; San Francisco.—Las cinco libertades, término convencional y conceptos clásicos.—El derecho de comunicación.—Fronteras aéreas; su abuso.—El comercio y su concesión.—La O. A. C. I. y la C. I. N. A.—Polémicas en Chicago y acuerdos.—Tratado de las Bermudas. Retroceso—Ginebra, 1947.—Posición realista, sin dogmatizar.—Política liberal de España.—Decreto de 17 de julio de 1946.—Defensa de nuestro dominio aéreo.—Cabotaje, tráfico de vecindad y 3.ª a 5.ª libertades pactadas.
- VIII.—CONSIDERACIONES FINALES.

LA PROPIEDAD EN SENTIDO VERTICAL

CONSIDERACIONES GENERALES

El incremento inusitado de la navegación en los espacios, ha creado, con su realidad desbordante, una multitud de problemas que no caben ya en los añejos moldes de nuestra legislación vigente, y en base de esa realidad, los estados procuran aportar soluciones a los mismos, aunque la norma legal no alcance a surgir tan rápidamente como se producen los propios hechos.

Ese afán lógico de ordenación jurídica no puede, sin embargo, dejar a un lado las reglas clásicas de nuestra legislación civil en las que siempre se halla la inspiración, el sedimento de las nuevas creaciones del Derecho.

El tema se refiere a la extensión del Derecho de propiedad en sentido vertical, es decir, en lo que se refiere al suelo y al vuelo, y para que no parezca extraño, afirmaré, como pórtico de esta lección, que la aviación vive de la propiedad. Y esta afirmación no es exagerada pues, si prolongamos el contenido de la propiedad hacia el fondo; veremos que de las capas inferiores de la tierra se

extrae el oro negro, el petróleo que la impulsa, o bien los elementos para su obtención por una operación de síntesis. En cambio, si lo proyectamos hacia el espacio, en este medio atmosférico se mueve libremente y en él encuentra su indispensable dinamismo.

LA NOCIÓN DE PROPIEDAD Y SU EXTENSION

Un elemental rigor científico nos obliga a exponer la noción de propiedad, como antecedente básico de los razonamientos que hemos de aducir.

La propiedad es una institución eminentemente natural y consiste en la relación de dependencia que establece el hombre con las cosas del mundo exterior para satisfacer sus necesidades de subsistencia o perfeccionamiento. Esta es la propiedad, sin ropaje jurídico alguno, pero cuando la sociedad organizada otorga a este hecho y le reconoce expresamente un principio de justificación, lo inviste de fuerza jurídica, lo envuelve en una construcción legal que le presta nueva fisonomía y hasta distinto nombre. Nace entonces la palabra dominio y la expresión derecho de propiedad, con repercusión jurídica predominante, expresiones todas que se utilizan usualmente como términos sinónimos. De una relación primordialmente económica pasa la propiedad a convertirse en un nexo jurídico que no le hace perder, a pesar de ello, su primitiva y propia naturaleza.

En el orden jurídico, los trozos de superficie terrestre son identificados en los Códigos mediante descripciones referidas a los puntos cardinales y al Sistema métrico decimal como tales unidades de medida y, en un avance ulterior, se ha llegado a planificar la superficie terrestre, transportando esta operación geométrica a los archivos inmobiliarios con la máxima exactitud, para la determinación y especialización de los derechos, pero todos estos esfuerzos nos hablan tan sólo de una concepción horizontal de la propiedad, la cual no ha sido coonestada con las secciones verticales que la definan en un sentido perpendicular.

El sistema expuesto corresponde a principios balbucientes, impuestos por las necesidades humanas referidas al cultivo agrícola, al pastoreo y; en una evolución posterior, a la utilización del dere-

cho de superficie para la construcción de edificios que sirvieran de cobijo al hombre.

Han sido los nuevos hechos a que antes aludimos los que han forzado al derecho al abandono de estas fórmulas rudimentarias, obligándole a considerar, tanto lo que se halla encima de la superficie terrestre, como lo que se encuentra debajo, a fin de buscar en esos dos nuevos elementos una ampliación o prolongación del derecho de propiedad, considerado tradicionalmente en su sentido planimétrico, meramente superficial.

Del Derecho romano pudiera decirse que ignoró este problema, pues solamente se denuncia su presencia en el principio de accesión respecto al suelo y en el derecho de superficie como derecho limitativo del dominio o bien como accesorio del mismo. Por ello, JERÓNIMO GONZÁLEZ llega a decir que, entre los romanos, el derecho de propiedad carece de alas.

En Roma, el aire era considerado cosa común y los derechos sobre el espacio, sólo se reconocían y garantizaban en cuanto éste era necesario para el goce del suelo.

Las mismas elementales construcciones jurídicas que respecto al espacio se advierten en aquel pueblo por lo que se refiere al subsuelo, el cual es atribuido al propietario en cuanto le sea preciso para la explotación agrícola, la cual se confunde con el suelo cultivado. El pueblo romano, eminentemente agricultor, se preocupó de resolver sus problemas reales y no aquellos otros que no conoció ni pudo presentir.

Las minas no merecieron tampoco su atención, pero al extender el imperio su poderío político por el resto del mundo, especialmente por la Península Ibérica, nace pujante el Derecho administrativo, pues con la posesión de grandes territorios ricos en minerales, hubo de ampliar su legislación sobre la base del derecho de regalía a los germanos, antecedente del dominio eminente del Estado, concepto que alcanzó a nuestros días.

El derecho germánico reconoce la propiedad privada hasta donde llega el arado, y el resto lo estimaba materia de regalía, propiedad del Estado.

¿Qué extensión ha de reconocerse a la propiedad en sentido vertical, según la doctrina?

WEREMBERG afirma que el aire no se presta a ser objeto de propiedad. El derecho que se ejerce sobre el espacio, tiene la categoría de

posibilidad. mientras que el que se ejerce sobre la tierra es, en cambio, efectividad. El ámbito aéreo es apropiable en lo que resulte necesario a una explotación regular o corriente y proporcionado al uso a que se destine. El mismo criterio aplica al subsuelo, el cual puede ser ocupado en cuanto lo exija la utilización regular de una finca.

IHERING estima, que la atmósfera es apropiable hasta allí donde llegue la necesidad o interés práctico del propietario o cultivador, interés que determina el amparo que ha de prestarse a dicha apropiación. Fuera de esos límites, considera que falta, de todo punto, la protección jurídica.

HESS afirma que la propiedad ha de entenderse verticalmente y que la finca es un cuerpo de tres dimensiones, superficie, altura y profundidad.

LAS MODERNAS LEGISLACIONES Y NUESTRO CÓDIGO CIVIL.

Veamos cómo fué orientado el problema en diferentes países, y finalmente, en nuestro propio Código civil.

El Código de Napoleón, en su artículo 552, establece la declaración terminante de que la propiedad del suelo, lleva consigo la propiedad de lo que está encima y de lo que está debajo.

Se ha tratado de reducir la importancia de esta declaración del Código francés, a fin de dejar el espacio aéreo fuera del ámbito del derecho de propiedad, alegando que este precepto se encuentra comprendido en el capítulo que trata de la accesión y que por tanto, tan sólo se refiere a las plantaciones y construcciones que se realizan en el suelo, pero es lo cierto que el precepto legal que examinamos está concebido en términos absolutos. Solamente la jurisprudencia de dicho país ha moderado considerablemente su alcance iniciando una interesante posición que consiste en admitir la convivencia de tres formas de propiedad independientes entre sí y que se refieren respectivamente al suelo, al vuelo y al subsuelo.

En Derecho inglés, el término tierra, «land», encierra una gran extensión, pues comprende no solamente la superficie, sino el aire y las minas, pero con su jurisprudencia se opera el mismo fenómeno que con la establecida por los Tribunales franceses, llegando a reducir la facultad del propietario al espacio aéreo necesario para edificar.

El Código civil alemán, en su artículo 905 dispone que el dere-

cho del propietario de una finca se extiende al espacio aéreo sobre la superficie terrestre y al cuerpo de tierra bajo la misma, pero el propietario no puede, sin embargo, prohibir las inmisiones realizadas a una altura o profundidad tal que aquél no tenga ningún interés en su exclusión.

Quizá es éste el concepto moderno más preciso que se puede presentar por una legislación en el campo del Derecho civil para armonizar la complejidad de relaciones que la navegación aérea guarda con la propiedad del suelo.

El Código civil suizo se acoge a una posición armónica entre el Derecho alemán y el Derecho francés, pues atribuye al propietario del suelo cuanto existe en su altura y profundidad, siempre que sean útiles a su ejercicio.

Citaremos finalmente el Código civil húngaro, publicado en 1914, el cual reconoce la extensión de la propiedad en sus dos dimensiones, en cuanto resulte en interés del ejercicio de dicha propiedad.

Para ver la forma en que el Derecho español ha resuelto el problema, hemos de partir de lo dispuesto en el artículo 350 del Código civil, el cual afirma que el propietario de un terreno, es dueño de su superficie y de lo que está debajo de ella y puede hacer en él las obras, plantaciones y excavaciones que le convengan, salvas las servidumbres y con sujeción a lo dispuesto en las Leyes de Minas y Aguas y en los reglamentos de policía.

Nuestro Código es incompleto, al omitir toda referencia al espacio aéreo, pues sólo habla de la superficie. En cambio, es más extenso el concepto por lo que se refiere al subsuelo, aunque parece referirse a cuerpos ciertos, al atribuir al propietario «lo que está debajo». Es decir, nuestro Código civil regula la propiedad en dos dimensiones tan sólo, en superficie y en profundidad.

En nuestra Patria la doctrina científica se orienta en el sentido de negar el apotegma «ad sidem et inferos», y nuestro Tribunal Supremo, siguiendo un rumbo semejante al de la jurisprudencia francesa, niega el alcance «ad sidera» de la propiedad atento a la exclusión del espacio aéreo del texto del artículo 350; problema que el Código quiso, al parecer, soslayar.

Resumiendo los conceptos que nos proporcionan la doctrina y la legislación positiva, podemos decir que el derecho de propiedad tiene su densidad máxima y encuentra su mayor protección considerada como un plano horizontal. A este resultado se llega observan-

do que las necesidades corrientes han formado el derecho de propiedad en su forma tradicional, de una manera agotadora y perfecta. En cambio, ese poder de dominación, ese poder de hecho del propietario, decrece en intensidad considerando en línea vertical. Así como por lo que se refiere a la superficie, puede anticiparse un elemento exacto de medida, es difícil precisar matemáticamente un módulo capaz de contener las facultades dominicales en cuanto a los espacios.

Es muy interesante, repito, la tendencia de la jurisprudencia francesa a que antes me refería, inclinada a la admisión de tres formas de propiedad independientes entre sí, el suelo, el vuelo y el subsuelo. En todas las legislaciones, la reglamentación especial que ha merecido la propiedad de las aguas y la propiedad de las mismas especialmente, dejó sin contenido privado y fuera del derecho civil todo lo que afecta al subsuelo. Un fenómeno semejante se observa en los momentos presentes por lo que respecta a los espacios aéreos.

En efecto, nuestra vigente legislación sobre minas ha desvitalizado la propiedad, al privarla del extenso contenido que le reconoció el Derecho romano. Nuestro Código civil afirma en su artículo 339 que las minas son de dominio público mientras no se otorgue su concesión. El carácter de bienes de dominio público que le reconoce es exacto, pero no es tan cierto cuando afirma que esto ocurrirá mientras no se otorgue su concesión, como si en ese caso perdiesen tal carácter y pasasen a ser de propiedad privada, cosa incierta, como veremos luego.

Ni la revolución de 1868 se atrevió a omitir del Decreto-ley de 29 de diciembre de 1868 el principio tradicional regaliano de que las minas pertenecen al Estado. La vigente Ley de Minas de 19 de julio de 1944 declara en su artículo primero que las sustancias minerales son bienes de la Nación, y en su preámbulo se alude al dominio de la Nación. Esta declaración es esencial y coincide en su espíritu con la que consigna el Código civil.

En materia de aguas, la Ley de 13 de junio de 1879 considera de dominio público los ríos y las aguas de manantiales y arroyos que corran por sus cauces naturales, y el Decreto-ley sobre Puertos de 19 de enero de 1928 dice que el mar litoral y la zona marítima-terrestre, son de dominio nacional y uso público y ambas, disposi-

ciones distinguen para diferentes efectos los aprovechamientos comunes de los aprovechamientos especiales.

Conviene terminar con esta incertidumbre jurídica incluyendo en el artículo 339 del Código civil el espacio aéreo como bien de dominio público. Es extraño que en nuestra Patria, personas que han tratado este tema con evidente autoridad científica, se hayan limitado a la proclamación de la soberanía nacional sobre el espacio aéreo obsesionados sin duda por los aspectos internacionales del problema, sin llegar a calar en su verdadera entraña, con lo que se imposibilita la resolución jurídica de numerosas cuestiones.

La aceptación del principio de la soberanía será un gesto cómodo, puesto que nos revela de mayores disquisiciones, pero ni es idóneo ni es útil cuando tenemos que regular relaciones de propiedad sobre el espacio aéreo. La propiedad es una relación económica de utilización o aprovechamiento, considerado en su origen, mientras que la soberanía es un poder político sobre personas y cosas que no reconoce superior, «imperium» para el cual resulta indiferente o de secundario interés esa relación económica.

Nos aclarará el concepto un sencillo ejemplo. El Estado tiene soberanía sobre los campos de trigo, sobre un templo católico, sobre las minas concedidas a particulares, pero ¿quién ejerce el derecho de propiedad sobre tales bienes? Ciertamente que en ninguno de esos casos lo ejerce el Estado, no obstante su condición de soberano.

La soberanía orienta su cara hacia el exterior y se manifiesta cuando tiene que hacer valer sus prerrogativas frente a un poder ajeno de igual rango. La soberanía es un extenso círculo que envuelve y ampara los restantes derechos de carácter particular reconocidos por la legislación del Estado, de modo que no puede confundirse ni identificarse con el derecho de propiedad.

Que el espacio aéreo no sea apropiable en sentido corporal, no quiere decir que no sea utilizable y susceptible de originar en torno a él importantísimas relaciones económico-jurídicas. Recordemos las polémicas a que dió lugar el flúido eléctrico con vistas a su naturaleza y a su posibilidad de apropiación, cuestión hoy claramente resuelta.

El derecho del propietario del suelo debe llegar, en sentido ascendente, hasta donde alcance su natural interés, siempre que éste

no se encuentre limitado o prohibido por otro interés de rango superior.

Es necesario atribuir a alguien el derecho a realizar actos de propiedad sobre ese espacio en el que hoy se desenvuelve una actividad humana tan intensa. No sirve ya el concepto «res comunis», pues no todo el que quiere puede volar, ni tampoco el de «res nullius», pues hoy no puede haber cosas vacantes, y de admitirse su existencia, la propiedad pertenecería al Estado, por aplicación de lo dispuesto en la Ley de Mostrencos, todavía vigente.

Debe proclamarse el dominio público del espacio aéreo nacional, en la misma forma hecha para las aguas y las minas, y su inclusión con ese carácter en el artículo 339 del Código civil contribuiría a la desaparición de esos fantasmas que hoy se agitan en el horizonte jurídico del Derecho aeronáutico.

LIMITACIONES DEL DERECHO DE PROPIEDAD.

El derecho de propiedad no ostenta un carácter absoluto, sino que se encuentra sujeto al principio de subordinación del interés privado a los intereses generales de la colectividad.

Al definir la propiedad el artículo 348 del Código civil nos dice que es el derecho de gozar y disponer de una cosa, sin más limitaciones que las establecidas en las leyes. Pero la idea de limitación sentada en dicho artículo no responde con exactitud al modo de ser que la propiedad tiene en nuestro ordenamiento jurídico, pues en lugar de ser excepcional, como parece indicar ese artículo, resulta que la limitación tiene carácter natural.

En nuestra legislación, pues, el alcance de la propiedad no es excepcionalmente, sino normalmente limitado.

Parece que el Código civil se refiere a las restricciones que eventualmente pueda establecer la Ley, como las que tiene por objeto la seguridad, salubridad y ornato o bien, las de policía en general; pero existen otras que constituyen el estatuto del derecho de dominio, encarnadas en su misma estructura, que no necesitan de una declaración legal de carácter especial; éstas son de una importancia mucho mayor, puesto que configuran al derecho de propiedad en sus caracteres esencialmente humanos y sociales. No es necesario repetir aquí el poco trato de favor que en nuestra doctrina

y en nuestra jurisprudencia, ha merecido la teoría del abuso del derecho, que más que propia limitación, está en la esencia de la relación dominical.

Al lado de estas limitaciones de naturaleza institucional, existen las de tipo legal, a que se refiere el artículo 348 del Código civil, como todas las de policía de caminos, ferrocarriles, industrias, etcétera; las establecidas en interés de la defensa nacional, como las de la zona militar terrestre o zonas polémicas y las de la zona marítimo-terrestre; las establecidas en interés de la economía social, como las de fomento de los montes y de las minas; las de uso de aguas y las de conducción de energía eléctrica, y, por último, las de utilidad privada, como las de llamadas servidumbres de paso, de distancias, de medianería, de luces y vistas, y las muy variadas en materia de aguas.

Existe otro tercer grupo de limitaciones constituido por las de carácter voluntario, en las que la Ley reconoce un libre juego a la voluntad individual, dentro del respeto debido al espíritu desvinculador contenido en nuestra legislación, que, por regla general, quiere mantener la propiedad dentro del comercio.

¿Qué carácter corresponde asignar a las limitaciones de la propiedad en el orden aeronáutico? Si partimos de que el espacio aéreo es de dominio público, hemos de afirmar que las limitaciones impuestas por éste a la propiedad privada, tienen un carácter institucional, pues en la línea o zona donde toman contacto entre ambos en colisión, prevalecerá aquél, en nombre de los intereses generales y de carácter público que entraña. La propiedad particular pierde intensidad en altura, tan pronto como se pone en contacto con el dominio público del espacio aéreo, por lo que tal derecho particular se ve achatado y disminuido en aquellos puntos en que es más intensa la utilización del espacio, es decir, que sucumbe ante el interés más fuerte. No se puede establecer una divisoria exacta entre ambos derechos, como en las fincas superficiales, pero la realidad ha configurado ya sus fronteras en sentido bastante perfecto.

Al lado de esta definición institucional de las limitaciones aeronáuticas de la propiedad, existen otras establecidas especialmente por la Ley, las llamadas servidumbres aeronáuticas que tienen un alcance perfectamente limitado y cuyo establecimiento se encuentra precedido por un conjunto de garantías.

Es preciso afirmar que el término servidumbre legal es inadecuado para recoger las limitaciones legales de la propiedad, pues la servidumbre hace relación a las derogaciones del régimen de la propiedad impuesta por la voluntad del dueño y a bienes inmuebles en una posición de igualdad, pero esta denominación anfibia, admitida por el Código civil, ha pasado al campo del Derecho administrativo en el que abarca la mayor parte de las limitaciones impuestas por disposición de la Ley.

La primera disposición legal que en nuestra patria regula metódicamente las servidumbres aeronáuticas es la Ley de Aeropuertos, de 2 de noviembre de 1940, la cual, en su artículo quinto impone el reconocimiento de servidumbre de aterrizaje a las Corporaciones que, mediante concesión especial, establezcan aeropuertos y aeródromos privados.

En torno a las pistas de aterrizaje habrá una zona llamada «periférica», de 300 metros de profundidad, en la que no se permitirá edificación o instalación de obstáculo alguno que pueda representar peligro para el vuelo y las que ya existieren, podrán ser demolidas y allanadas, previa expropiación y con la indemnización consiguiente.

Aparte de ésta, se reconoce otra zona llamada «subperiférica», de 1.500 metros de profundidad, y que en zonas urbanizadas se concretará a las entradas y salidas de las pistas. Todos los obstáculos para el vuelo existentes en la misma se harán bien visibles en color o contorno, sufragando los gastos que éstos originen el propio aeropuerto.

Fuera de ambas zonas, las construcciones aisladas o de gran altura que puedan representar un peligro podrán ser igualmente obligadas al balizaje o señalización.

Como garantía para la propiedad privada, dispone esta Ley que el carácter y permanencia de dichas servidumbres serán establecidos en cada caso por acuerdo del Consejo de Ministros.

La Ley de 17 de julio de 1945 modificó fundamentalmente los artículos 11 a 14 de la Ley de Aeropuertos que se refieren a servidumbres, estableciendo un nuevo criterio para la determinación de éstas. Después de regular la longitud y anchura mínima de pistas, según la altura sobre el nivel del mar, establece la servidumbre como prolongación del eje de las pistas, en forma de superficie planá, a 40 metros de altura, extendiéndose hasta 2.000 metros del

límite de la zona subperiférica, y llegando a alcanzar una anchura de 1.500 metros.

Todos los obstáculos para el vuelo comprendidos en ese concepto geométrico, podrán ser demolidos o balizados, mediante la correspondiente indemnización o soportando los gastos que origine.

Son interesantes también las Ordenes ministeriales de 12 de noviembre de 1948, que confirmaron la existencia de las anteriores servidumbres en los aeropuertos de Barajas y Prat de Llobregat, y cuyas disposiciones tuvieron la finalidad de notificar a los propietarios y Ayuntamientos interesados, la necesidad de atemperar a ellas los futuros proyectos y licencias para nuevas construcciones e instalaciones.

Debemos mencionar también la Ley de Bases para un Código de Navegación Aérea, aprobada en 27 de diciembre de 1947, pues aunque no tenga fuerza directa de obligar, sirve para indicarnos el criterio seguido por los Poderes públicos en esta materia.

A todo lo que concierne a servidumbre, se refiere la Base séptima, que virtualmente produce las disposiciones de la Ley de 17 de julio de 1945, confirmando la existencia de las zonas periférica y subperiférica, con la posibilidad, en esta última, de acordar la expropiación y ordenar la demolición de todo lo que pueda representar obstáculos para el vuelo y, fuera de ellas, podrá disponerse el balizamiento de obstáculos y el señalamiento de rutas, sufragando el Estado los gastos que se originen.

Declara de incumbencia del Consejo de Ministros la extensión y permanencia de las servidumbres y su ejercicio compete al Ministerio del Aire.

Como novedad importante, incluye esta Base la llamada servidumbre legal de paso en caso de aterrizaje forzoso de aeronaves, servidumbre que, naturalmente, tiene carácter de indemnizable.

Otra disposición interesante es la Orden de 23 de septiembre de 1946, sobre zonas prohibidas para el vuelo, en la que se incluyen varias aéreas en los Pirineos, El Ferro del Caudillo, Cádiz, Sur de la Península, zona del Estrecho, Cartagena, Menorca y sus aguas interiores o territoriales, basadas todas en necesidades de la defensa nacional.

El derecho sobre limitaciones aeronáuticas de la propiedad, se encuentra en constante formación y en prueba de ello, hemos de citar el anejo 14 del Convenio Internacional de Aviación civil de

Chicago, suscrito por España, en el que se recomiendan métodos a que han de acomodarse los aeropuertos y lugares de aterrizaje, en atención a las exigencias del tráfico internacional de aeronaves.

El citado Convenio realiza una nueva clasificación de Aeropuertos, basándose en la longitud de su pista principal, que empieza en los de Clase A, con longitud superior a 2.550 metros, y termina con los de Clase G, de longitud inferior a 1.000.

Por su resistencia, con arreglo a la carga por rueda, empieza la clasificación por los de Clase primera, con carga de 45.000 kgs., y termina con los de Clase séptima, con carga de 2.000 kgs.

Todo aeropuerto se identificará por la letra y número que le corresponde conforme a estas dos clasificaciones.

Aparte de esto, se regula la anchura mínima de las pistas y la de sus franjas paralelas, así como la pendiente de ellas.

En materia de servidumbre, se modifican fundamentalmente los criterios de definición empleados hasta el presente, al crearse las llamadas área de maniobra y área de aproximación a los aeropuertos.

El área de maniobra está constituida por las pistas de despegue y aterrizaje, con sus correspondientes franjas laterales, por las pistas de estacionamiento y demás servicios y por las superficies para pistas de rodadura. La prohibición en ella es absoluta, pues no podrá contener edificación o plantación alguna que sea obstáculo al vuelo o a la maniobra «taxi».

El área de aproximación está constituida por el espacio aéreo de maniobra en torno al aeropuerto, y viene a sustituir a la llamada zona subperiférica establecida en nuestra legislación vigente.

La zona de servidumbre se determina por una prolongación de las pistas a lo largo de su eje, de anchura y profundidad variable, según la clase de aeropuerto. Fuera de la prolongación de las pistas, el espacio aéreo de aproximación se define por una superficie ascendente hasta alcanzar un plano horizontal de 45 metros de altura, y a continuación, por una superficie horizontal que se prolonga hasta 5.000 metros de radio, a partir del centro del área de maniobra, medidas que son también variables según la clase de aeropuertos. Por encima de las mencionadas superficies, no se permitirá la subsistencia o erección de obstáculos aéreos.

Es extraordinaria la complejidad y el volumen de los derechos particulares que, en una forma u otra, pueden verse afectados por las limitaciones aeronáuticas del derecho de propiedad. En la me-

moria de todos está el caso de la famosas chimeneas del aeropuerto de Manises. Por ello constituye una preocupación actual de los Poderes públicos el cortejo de problemas de expropiación de derechos que lleva consigo el establecimiento de futuros aeropuertos, que se complica por la creación de situaciones jurídicas artificiales con el designio de lograr fuertes indemnizaciones por el camino de la mala fe. Para evitar estos resultados, se ha iniciado una tendencia a la definición potencial de limitaciones de la propiedad que, de convertirse en derecho positivo, constituirán una novedad revolucionaria en nuestra legislación, pues existe el propósito de prohibir nuevas edificaciones, instalaciones o variaciones de cultivo en una superficie de 6.000 metros de radio, a partir del punto geométrico central del futuro aeropuerto.

Esta orientación sobre limitaciones en potencia comprueba el poder excluyente de que dispone el dominio público aeronáutico y su creciente intensidad, a medida que la propiedad privada entra en contacto con esos conos que se proyectan al espacio y muestran clavado su vértice en unos puntos de la superficie terrestre llamados aeropuertos o aeródromos.

UTILIZACION INTERIOR DEL ESPACIO AEREO NACIONAL

Hemos dicho que el establecimiento de relaciones de propiedad en el espacio aéreo tiene como finalidad la satisfacción de necesidades del hombre o el perfeccionamiento de su forma de vida.

Si partimos de la atribución al Estado del espacio aéreo, en su condición de bien de dominio público, hemos de admitir que de la voluntad de éste dependerán las modalidades que reviste dicha utilización.

En materia de minas dijimos antes que nuestra legislación vigente las considera de dominio nacional, dividiéndolas en dos secciones denominadas A y B, la primera llamada Rocas y la segunda Minerales.

Así como la primera sección queda abandonada a la voluntad del propietario de la superficie, la segunda es atribuida de modo absoluto al dominio de la Nación.

El aprovechamiento de la riqueza de la segunda sección puede hacerse, según la ley, o bien reservándose el Estado la facultad ex-

clusiva de su investigación y explotación, o por el contrario, concediendo a particulares o entidades la facultad de investigarlas y explotarlas. En el primer caso vemos que el Estado, atendiendo a motivos de interés general o de la defensa nacional, monopoliza la explotación de ciertos productos, como por ejemplo, todos aquellos que guardan relación con la energía atómica o con los yacimientos petrolíferos.

Si el Estado no se reserva este derecho, puede otorgar permisos de investigación o concesiones para la explotación, mediante el pago de un canon, bien de superficie o de explotación o ambos conjuntamente, en unión de las restantes condiciones que sean normales según los casos; pero hemos de advertir que las concesiones han de hacerse únicamente en favor de españoles o de Sociedades nacionales, cuya participación de capital extranjero no pase del 25 por 100. Sólo en casos excepcionales podrá el Gobierno permitir que esa participación extraña sea superior, pero en modo alguno podrá exceder del 50 por 100 del capital social.

El sentido de la ley, como vemos, es fuertemente nacionalista y tiende a defender los intereses propios, evitando una enajenación directa o indirecta de nuestra riqueza minera.

En materia de ferrocarriles, la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria de 24 de enero de 1941, dispuso adelantar la reversión de todas las concesiones otorgadas por tiempo determinado, que no estuvieren ya vencidas; de un régimen de consorcio, nacido merced a las fuertes cantidades que el Estado español había adelantado a las Compañías particulares, se pasó a un régimen de monopolio de todas las comunicaciones ferroviarias, las cuales, en la actualidad, se administran por la RENFE, con personalidad jurídica propia, distinta del propio Estado y con otras considerables ventajas enderezadas a facilitar su funcionamiento financiero.

Existe también monopolio en los servicios públicos de Correos y Telégrafos, y virtualmente se sigue este mismo sistema respecto al servicio público de comunicaciones aéreas, a partir de la Ley de 7 de junio de 1940, que concedió este monopolio a la Compañía Iberia, por plazo de veinte años y con un capital nacionalizado, que pertenece por entero al Estado español.

Los servicios irregulares de tráfico aéreo, de carácter ocasional y de enlace, se encuentran regulados por el Decreto de 23 de junio de 1946, en régimen de libre concurrencia, mediante autorizacio-

nes de uno a veinte años de duración, sujeto a tarifas establecidas por el Estado y previa constitución de fianza, junto a otros requisitos.

La disposición que examinamos ordenó que el capital social de las Compañías de tráfico irregular fuese íntegramente nacional, pero otro Decreto de 18 de abril de 1947 autorizó al capital extranjero para interesarse en las mismas en cuantía del 25 por 100.

La Ley de Bases para un Código de Navegación Aérea anuncia un cambio de sistema en cuanto al tráfico aéreo interior, que se hará en lo futuro por el régimen de concesión administrativa a Empresas de nacionalidad española, por tiempo limitado y en concurso público, salvo que razones de Estado aconsejen prescindir de esta formalidad.

Como vemos, fuera de la Ley de 7 de junio de 1940, del Decreto estableciendo el tráfico irregular y de la Ley de Bases que examinamos, no existen otras disposiciones que regulen una materia tan interesante cual es la de la utilización o explotación del espacio aéreo interior y de los servicios públicos de comunicaciones aéreas.

Cualquiera que sea la orientación política que en cada momento se imprima a este problema, no podemos prescindir de los principios que informan nuestra legislación de Minas, Ferrocarriles, Correos y Telégrafos y demás servicios públicos, a la hora de exponer opiniones que, ocioso es significarlo, tiene en todo caso un matiz puramente personal.

Hay, sin embargo, principios inmutables, que, al ocuparnos del tráfico aéreo, no pueden ser relegados al olvido, por su preponderante interés público.

Uno de ellos nos indica que el espacio aéreo nacional, por ser de dominio público, no puede ser utilizado económicamente o explotado, ni directa ni indirectamente, por una entidad extranjera, pues lo contrario constituiría un acto de cesión de la propiedad nacional, equivalente a la enajenación de parte de su territorio, y que además de enajenación de riqueza, significaría una limitación de la soberanía del Estado, principio éste que se reconoció expresamente en la Convención de la C. I. N. A. y en el Decreto de 25 de noviembre de 1919, que reservó en favor de españoles el tráfico de cabotaje. El servicio de comunicaciones aéreas, puede ser retenido de modo exclusivo por el Estado, como acontece en ciertas explotaciones mineras, porque así lo aconsejen razones de seguridad militar,

por otras de interés general o simplemente financiero o bien, porque considere conveniente la prestación directa del servicio público sin cederlo a particulares.

La libre concurrencia de tráfico no puede ser plenamente aceptada en nuestro país por ser aeronáuticamente débil y precisa esa actividad de una ordenación racional y de fuerte protección directa o indirecta. No podemos dejarnos arrebatar por el seductor ejemplo de países como Estados Unidos, de economía libre y de potente aviación, pues su forma de concebir el tráfico aéreo ha de diferir necesariamente de las posiciones que adoptan los restantes países del mundo.

Principio esencial también es el de que el servicio público de comunicaciones aéreas interesa por igual a todas las comarcas de la Nación, como el postal y telegráfico su establecimiento impone la necesidad de un plan de conjunto con una racional distribución de líneas, tanto en cuantía como en frecuencia, que responda a las necesidades económicas y a las finalidades políticas, aunque éstas no coincidan con aquéllas. Un régimen de tráfico libre provocaría inevitablemente la prestación del servicio público con un espíritu de empresa y pudiera ocasionar la congestión de servicios aéreos con regiones ricas y la ausencia de ellos en otras inferiormente dotadas económicamente. Por otra parte, la competencia libre dificultaría la autonomía económica de las empresas, hecho que podría arrastrarnos a un régimen de subvenciones, como en los primeros tiempos de nuestra incipiente aviación comercial, que supondría una fuerte carga para el Estado, de la que en la actualidad se encuentra libre.

En medio de las dificultades por todos conocidas que atravesó nuestra aviación civil, se ha logrado eliminar el sistema de subvención y constituir un órgano eficiente para el logro de nuestras comunicaciones aéreas y con una utilización reservada exclusivamente a los intereses nacionales. España dispone actualmente de un proyecto de red nacional de líneas aéreas, oficialmente aprobado por Decreto de 30 de septiembre de 1944, que supone una meditada y lógica ordenación de nuestras necesidades de tráfico, que todavía se encuentra en la segunda etapa de su desarrollo, quedando una tercera en la que se irá a su implantación total.

DE LAS CONCESIONES AERONAUTICAS

Hay que reconocer que es muy pobre nuestro ordenamiento jurídico en materia de concesiones administrativas con fines aeronáuticos, pobreza que alcanza a la Ley de Bases y al proyecto del Código de Navegación Aérea que la desarrolla. Aquí existe un penoso vacío en nuestro derecho positivo, si atendemos a la profusa legislación dictada en este aspecto sobre las Minas y las Aguas. Aun en el campo de la doctrina, la concesión aeronáutica es una institución insuficientemente estudiada, a pesar de la importancia real que tendrá en un futuro inmediato o que ya tiene en la actualidad.

La utilización del espacio aéreo, aun cuando el espacio en sí no admita una apropiación de carácter corporal, es indivisible, y forma un cuerpo con los aeropuertos y aeródromos en los que desemboca el tráfico, así como con las fábricas, talleres y servicios de tierra necesarios para el vuelo, con lo cual podemos afirmar que las concesiones administrativas referentes al espacio utilizable, a las pistas de aterrizaje y despegue y a las instalaciones, constituyen bienes inmuebles con una sustantividad propia en el orden civil hipotecario como la que supone la concesión de un ferrocarril.

En nuestra legislación vigente sólo existen dos preceptos sobre esta materia, la Ley de Aeropuertos de 2 de noviembre de 1940, que en su artículo quinto autoriza el establecimiento de Aeropuertos y Aeródromos por Corporaciones públicas, distintas del Estado, que se realizará mediante concesión especial del Ministerio del Aire, aprobando éste los proyectos e inspeccionando su funcionamiento.

Otro precepto es el artículo 11 del Reglamento de la Red Nacional de Aeropuertos de 8 de abril de 1941, en el que se autoriza el establecimiento en los aeropuertos dependientes del Ministerio del Aire, de servicios, fábricas y talleres, mediante la oportuna concesión de dicho Ministerio. Dispone que, a la solicitud correspondiente, se acompañará proyecto de las construcciones, y en la concesión que se otorgue, se determinará su duración, las condiciones de uso y canon que ha de satisfacerse a la Administración, conservando el Estado permanentemente el derecho de adquisición de las instalaciones, mediante el pago del importe de las mismas.

Es manifiestamente insuficiente que a materia de tal importancia y que envuelve un complejo de relaciones jurídicas, se le dedique tan sólo un artículo de un Reglamento, siendo de esperar que a todo ello adquiriera mayores desenvolvimientos, a semejanza de los que ostentan hoy las propiedades especiales a que antes hemos hecho referencia.

UTILIZACION DESDE EL EXTERIOR DEL ESPACIO AEREO NACIONAL

La Aviación es esencialmente internacional, y difícilmente se aviene con la existencia de fronteras que limiten su necesidad de natural expansión, pero cuando se plantea el supuesto de utilización, desde fuera, del espacio aéreo nacional, surge de inmediato la soberanía del Estado.

Esta idea, que no es de esencia tenerla en cuenta para el tráfico interior, aparece imprescindible cuando miramos hacia fuera del país, por la necesidad de disponer de un poder político absoluto ejercido por el Estado, que asume la defensa del espacio aéreo nacional, para su propia seguridad, y del dominio público del mismo como parte integrante de su patrimonio. Es, en ese orden de cosas, que se refieren a las relaciones entre Estados, cuando aparece válida y actuante la idea de soberanía.

Consagró este principio la C. I. N. A. con ciertas limitaciones, y fué proclamado en nuestra patria por el Real decreto de 25 de noviembre de 1919, en términos de exclusividad, y se admite igualmente en la Base primera de la Ley de 27 de diciembre de 1947, aunque sea con la limitación del paso inofensivo.

Los propietarios particulares no pueden impedir el uso del espacio existente sobre sus inmuebles, y en compensación se les da la garantía de un derecho a resarcimiento, el originado por el daño a terceros que es esencialmente objetivo y basado en el simple riesgo que produce el sobrevuelo, con absoluta independencia de la concurrencia o no de culpa.

Pero estas normas de Derecho interno son insuficientes para abarcar las relaciones internacionales creadas por la Aviación y de ahí la preocupación por establecer unas reglas de tipo internacional, obligatorias para todos los Estados. Este es el camino di-

ficil que abordó la O. N. U. en su primera Conferencia de San Francisco.

La conveniencia de utilizar el espacio aéreo mundial con la menor cantidad posible de trabas, dió origen al nacimiento en Estados Unidos de esa terminología de las cinco libertades del aire (2), tan utilizadas en las negociaciones para regular el tráfico aéreo entre naciones. El carácter puramente convencional de esa enumeración, no consigue borrar los conceptos clásicos ni los puntos esenciales que cada Estado tiene en cuenta para defender sus intereses.

Siempre que se trate de ahondar en el contenido de las cinco libertades, no puede perderse de vista el principio de soberanía y el principio de reciprocidad entre Estados, dentro de los cuales se desenvuelve normalmente la política que desarrollan las naciones en punto al tráfico aéreo.

El lugar prominente que, en el terreno de los principios, merecen las irreprochables doctrinas del P. Francisco Vitoria respecto al derecho de libre comunicación entre los pueblos, ha de ser puesto a un lado a la hora en que los Estados tienen que velar por sus propios intereses. La presente situación del mundo, su actual estructuración política, nos guste o no nos guste, así lo impone. No cabe dogmatizar pensando en la instauración del dominio universal de los espacios.

Es un hecho generalmente proclamado y celosamente defendido, que las naciones disponen de una frontera aérea trazada idealmente mediante unos planos perpendiculares a sus fronteras físicas, y así vemos de qué forma algunos Estados convierten esa frontera en muralla y niegan hasta el paso inofensivo de aeronaves, niegan hasta la primera libertad del aire. No sirve proclamar que la liber-

(2) LAS CINCO LIBERTADES DEL AIRE SON :

- 1.ª El privilegio que cada Estado concede a los demás de volar sobre su territorio, sin aterrizar.
- 2.ª El privilegio de aterrizar para fines no comerciales.
- 3.ª El privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posea la aeronave.
- 4.ª El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posea la aeronave.
- 5.ª 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 procedentes de cualesquiera de dichos territorios.

tad de paso inofensivo es un derecho natural de los pueblos, pues la soberanía se manifiesta con un poder más excluyente. La apertura de estas zonas a la libre circulación aérea sólo podría tener lugar mediante el empleo de un poder como el utilizado por Estados Unidos hace años para que el Japón abriese sus puertas al mundo.

De ese mismo carácter de derecho natural participa la segunda libertad, la de aterrizaje técnico que, por su contenido y alcance, se encuentra generalmente admitida.

La tercera y cuarta libertades son de fácil comprensión y tratamiento, pues su admisión es materia de interés bilateral, entre dos Estados que, para admitirlas o no, habrán de guiarse por la riqueza de su tráfico respectivo, los medios de que dispongan, las compensaciones que se ofrezcan para equilibrar posibles desigualdades, y finalmente por un espíritu de reciprocidad.

La quinta libertad es, por el contrario, un espacio abierto a posibles quebrantos del orden comercial para los Estados, y como en su reconocimiento llevaría la mejor parte el Estado más fuerte, de ahí que las naciones hayan restringido fuertemente cuando no negado de modo abierto, su concesión.

Con este panorama se enfrentó la Conferencia de Chicago.

La O. A. C. I., allí nacida, es menos fuerte orgánicamente que lo era la C. I. N. A., pues sus acuerdos tienen para los Estados adheridos el valor de meras recomendaciones, mientras que ésta tenía, al menos, una autoridad consultiva en materia de aviación.

Los Estados Unidos defendieron las cinco libertades del aire, secundados por algunos países como por ejemplo España, que elevó su voz en nombre de su tradición científica, pero Estados Unidos tropezó con la recelosa oposición inglesa, consciente este país de su inferioridad aérea.

En Chicago se proclamaron las dos primeras libertades, la de paso y aterrizaje, comprendidas en el Apéndice III, comprensivo del «Convenio relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales»; en cuanto al comercio, que comprendía las tres libertades restantes, se dejaron manos libres a los Estados para concederlo o no, según el Apéndice IV relativo al «Convenio sobre transporte aéreo internacional».

El Tratado de las Bermudas, concluido entre Estados Unidos e Inglaterra en 11 de febrero de 1946, intentó poner fin a la disparidad de punto de vista entre esas dos naciones. Tras la tesis de

establecer «orden en el aire», Inglaterra obtuvo facilidades para su tráfico dentro de Estados Unidos, pero el designio de ambos países fué el de repartirse el tráfico en las líneas de larga distancia, con daño para el tráfico de tercera y cuarta libertad de los países intermedios, tráfico que, en medio de unos términos oscuros, fué realmente menospreciado a través de las palabras «tomar en consideración».

Ese acuerdo supuso un considerable retroceso en los intentos de internacionalizar la Aviación, puesto que despertó los recelos de todos los países poco poderosos adheridos a la O. A. C. I., y de ahí que, en busca de un acuerdo multilateral inspirado en el principio de igualdad entre los Estados y en el régimen de mayoría, lo contrario de San Francisco, se efectuase la reunión de Ginebra, en 4 de noviembre de 1947, que terminó sus trabajos en junio del siguiente año, sin resultado tangible alguno, pero dió ocasión para que se repudiase el espíritu del Tratado de las Bermudas, ya que el tráfico de quinta libertad se consideró sólo como posible adicional y complementario de los de tercera y cuarta libertad. Esto, en términos generales.

No podemos defender sistemas ideales en esta materia, en nombre del extraordinario favor que para la Aviación supondría la implantación de un régimen de absoluta libertad del aire, pues no estamos en un mundo de ángeles, y el espíritu de buena voluntad y franca colaboración desaparece cuando se interponen los intereses de cada país. Aquellos que se proclaman defensores de esa libertad a ultranza, aun siendo los más poderosos en aviación, dificultan constantemente el tráfico que a ellos pueda llegar procedente de otros países.

España sigue una política de gran libertad en el orden aeronáutico, y prueba de esa buena voluntad la tenemos en el Decreto de 12 de julio de 1946 sobre tráfico irregular de aviones extranjeros, en el cual, siguiendo las recomendaciones de Chicago, se conceden la primera y segunda libertades, con la sola restricción de las zonas prohibidas.

Se conceden también la tercera y cuarta libertades para el tráfico irregular, pero sólo en favor de los países signatarios de la O.A.C.I. y con la excepción del tráfico de cabotaje.

Los servicios regulares, se establecerán solamente mediante con-

venio, y se prohíbe el vuelo a aeronaves de Estado, si no cuentan con previa autorización.

Es indispensable defender nuestro dominio del espacio aéreo y con él, nuestro tráfico, considerado como un complejo económico.

Con los necesarios respetos a los intereses de la navegación aérea mundial, no existe otro camino que el seguido por nuestra política aeronáutica, basada en la exclusiva absoluta de nuestro tráfico de cabotaje, en la defensa conjunta del tráfico de vecindad, en los acuerdos bilaterales para el tráfico regular, en la concesión de tráfico de tercera y cuarta libertades con las compensaciones justas que exige nuestro circunstancial desnivel aeronáutico y, por regla general, en la negación del tráfico de quinta libertad, pues, aun cuando excepcionalmente se haya otorgado en favor de algún país, en nombre de diversas razones, siempre resultaría lesivo para los intereses nacionales.

CONSIDERACIONES FINALES

Y llego al final de mi disertación. Quisiera haber conseguido con mis palabras mantener vivo en vuestros corazones el amor por la Aviación civil, nacida al calor del heroísmo y la sangre de la Aviación militar. A esa Aviación la habéis abierto vosotros el amplio camino que hoy tiene bajo sus alas. Es una creación vuestra.

No olvidéis que la Aviación tiene que rendir grandes servicios y proporcionar altas satisfacciones a la Humanidad, si quiere compensar el grave daño que infligió al mundo cuando fué empleada como arma de guerra.

No olvidéis que una abusiva política aeronáutica en tiempos de paz puede distanciar a los pueblos y comprometer la seguridad general.

No olvidéis que la Aviación civil es una escuela práctica de perfeccionamiento de nuestros cuadros de oficiales en tiempos de paz.

Y sabed que, cuando las circunstancias lo demanden o las necesidades de la Patria así lo exijan, la paloma puede convertirse en águila.

PEDRO VILLACAÑAS GONZALEZ