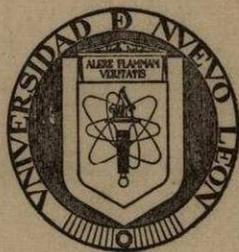


HUMANITAS

ANUARIO DEL CENTRO DE ESTUDIOS HUMANÍSTICOS

18



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

1977

EL SISTEMA MARÍTIMO INTERNACIONAL DE SATÉLITES:
NUEVA ÁREA DEL DERECHO DEL ESPACIO

(Trabajo presentado a las VIII Jornadas Nacionales de Derecho
Aeronáutico y Espacial de la Argentina, 17-20 agosto, 1976)

DR. ALDO ARMANDO COCCA
Embajador de la Argentina y Representante
Permanente ante la Comisión del Espacio
de las Naciones Unidas

I. ESTADO ACTUAL DE LAS NEGOCIACIONES PARA EL ESTABLECIMIENTO
DE UN SISTEMA MARÍTIMO INTERNACIONAL DE SATÉLITES

1. POSIBLEMENTE ANTES DE dos semanas de concluidas estas VIII Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial se cuente con los instrumentos legales definitivos del INMARSAT, ya que al tercer período de sesiones de la Conferencia internacional sobre el establecimiento de un sistema marítimo internacional de satélites se reunirá en Londres del 10. al 3 de septiembre de 1976. Aprobados que sean esos instrumentos (Convención y Acuerdo de Explotación) el Derecho del espacio contará con una nueva área de aplicación, en virtud de la codificación alcanzada. Y de este modo, el Derecho del espacio va sumando a su esfera específica de competencia otros ambientes: comenzó con el espacio ultraterrestre y los cuerpos celestes, le siguió las comunicaciones espaciales, la distribución de señales portadoras de programas transmitidas por satélites; ahora el sistema marítimo internacional por satélites, y pronto lograrán sistematizarse el derecho ambiental internacional espacial y el derecho energético espacial internacional.

2. La Conferencia internacional sobre el establecimiento de un sistema marítimo internacional de satélites en su primer período de sesiones de 1975,

convino en que, con el propósito de mejorar las comunicaciones marítimas, se necesitaba un sistema marítimo de satélites de alcance mundial, así como una organización internacional de carácter intergubernamental que administrase y dirigiese dicho sistema.

3. Al reunirse en el segundo período de sesiones (febrero 1976), la Conferencia decidió que los instrumentos básicos para el establecimiento de un sistema marítimo internacional de satélites (INMARSAT) serían una Convención, abierta a la firma de las Partes, es decir, los Gobiernos; y un Acuerdo de Explotación, que suscribirían los Signatarios, que podían ser gobiernos o entidades designadas por los gobiernos.

4. Los órganos con que contará el INMARSAT serán los siguientes: la Asamblea, integrada por todas las Partes; el Consejo, compuesto por 18 representantes de los Signatarios con mayores inversiones en el INMARSAT y cuatro representantes, elegidos por la Asamblea independientemente de su inversión, para asegurar el principio de la representación geográfica equitativa y los intereses de los países en desarrollo; y la Dirección, a cargo de un Director General.

5. La Conferencia aprobó el texto de los artículos de la Convención y su anexo (Procedimientos para el arreglo de controversias), con excepción de las disposiciones relativas a los derechos de voto máximos de cada representante del Consejo, la posibilidad de hacer reservas a la Convención y los idiomas oficiales y de trabajo del INMARSAT. Igualmente aprobó todos los artículos de Acuerdo de Explotación del INMARSAT y un anexo que contiene una lista preliminar de la participación en las inversiones iniciales de los Signatarios de 40 Estados.¹

6. Estos trabajos y sus resultados fueron impulsados por la OCMI (ORGANIZACIÓN CONSULTIVA MARÍTIMA INTERNACIONAL INTERGUBERNAMENTAL). Conforme lo ha sostenido este organismo especializado de la familia de las Naciones Unidas, se debe institucionalizar un sistema internacional de satélites para la navegación con el fin de mejorar:

- a) la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar y la eficiencia de la navegación;
- b) el intercambio de información y datos para la explotación marítima en

¹ NACIONES UNIDAS, Asamblea General, Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con fines Pacíficos, A/AC.105/169, 16 marzo 1976, pp. 1-2.

forma eficiente, habida cuenta de la cantidad de estaciones costeras existentes;

- c) las comunicaciones de otro tipo, entre las que están incluidas las comunicaciones particulares de los pasajeros o la tripulación.²

7. La pregunta pertinente es la que se formula la Dra. Williams, cuando dice: ¿Reviste el establecimiento de un sistema internacional de satélites marítimos prioridad en el mundo de hoy? Concluye expresando que es necesario establecer un sistema de objetivos múltiples de manera de posibilitar que el equipo de comunicaciones por satélite a bordo pueda ser utilizado en la forma más amplia posible. Sería igualmente ventajoso que el sistema tuviera la capacidad de interconectarse con las redes generales de telecomunicaciones.³

II. LOS SISTEMAS OPERATIVOS Y EXPERIMENTALES AL PRESENTE

8. El 19 de febrero de 1976 fue lanzado y ubicado en el Atlántico por los Estados Unidos de América el primer satélite de comunicaciones marítimas comerciales del mundo, el MARISAT I, el segundo será lanzado pronto y suministrará cobertura de la zona entre Singapur y la costa de los Estados Unidos. Cada uno de ellos ofrecerá 14 canales o más de 300 vínculos de información y proveerán comunicaciones directas desde los navíos a la costa y a todas las embarcaciones que tengan equipo de recepción.⁴

9. Los Estados Unidos de América recibieron asignaciones de frecuencias para el sistema de radiocomunicaciones del servicio móvil marítimo por satélite MARISAT para las estaciones espaciales MARISAT PAC y MARISAT ATL (transmisión, recepción, teledida) con estaciones terrenas en Finegayan (Guam), Wahiawa (Hawai), Northwest (Virginia), S. Paula (California) y Southbury (Connecticut): transmisión, recepción.⁵

² NACIONES UNIDAS, Asamblea General, Comisión Espacio Ultraterrestre, A/AC.105/100, p. 119.

³ WILLIAMS, Silvia Maureen, *El sistema marítimo internacional de satélites (INMARSAT)*. Informe Preliminar de la relatora, p. 4 del original por la gentileza de la autora.

⁴ Naciones Unidas, Asamblea General, Comisión del Espacio, Discurso del Presidente de la Comisión al inaugurar el 19o. período de sesiones, Nueva York, 21 de junio de 1976. doc. A/AC.105/PV. 157, p. 3 texto español.

⁵ Decimoquinto Informe de la Unión Internacional de Telecomunicaciones sobre

10. El sistema MARISAT es propiedad de un consorcio de empresas de explotación estadounidense, que ha colocado el satélite en el Atlántico. El segundo vehículo espacial será colocado sobre el Pacífico. El sistema MARISAT proveerá comunicaciones para la marina de los Estados Unidos y toda capacidad sobrante se pondrá a disposición de las flotas marítimas comerciales. Ha sido designada administradora del sistema la COMSAT General Corporation. La Unión norteamericana prosiguió su programa experimental de utilización de técnicas espaciales para telecomunicaciones y determinación de la posición en el servicio móvil marítimo. Se realizaron pruebas con dos naves mercantes estadounidenses utilizando los satélites ATS-5 y ATS-6 y frecuencia de la banda 1535-1660 MHz.⁶

11. Conviene recordar que los Estados Unidos de América cuentan, desde 1963, con un sistema de navegación por satélite, el "TRANSIT", que está a disposición de cualquier usuario marítimo. "Es cierto que este sistema no se ha desarrollado mucho a causa del elevado costo del equipo, que comprende una calculadora electrónica y un receptor especial y de la dificultad que significa el conocimiento exacto de la velocidad del barco. El sistema está siendo usado, pero especialmente por barcos que intervienen en operaciones hidrográficas, oceanográficas y petroleras."⁷

12. Existe otro sistema, aún en la fase experimental, conocido por MAROTS. Este proyecto constituye la contribución europea a la realización de un sistema mundial de satélites del servicio marítimo. En Europa, la República Federal de Alemania utiliza el vehículo espacial del OTS (Orbital Tests Satellites) para el satélite experimental del servicio móvil marítimo MAROTS (Maritime Orbital Test Satellite). En la RFA se construyen equipos radioeléctricos de barcos y un sistema de llamada de socorro marítimo para los experimentos que habrán de realizarse con el MAROTS.⁸

13. En el cuadro sobre asignaciones de frecuencias a estaciones de los servicios de radiocomunicación espacial, ESPAÑA figura dentro del sistema de radiocomunicación del servicio móvil marítimo por satélites MAROTS, a través de la estación de Villafranca del Castillo.⁹

14. La Administración francesa de telecomunicaciones participa activa-

las telecomunicaciones y la utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos, p. 6, Ginebra, 1976.

⁶ Decimoquinto Informe de la UIT, *cit.*, pp. 75 a 77.

⁷ FERRER, Manuel Augusto, (h): *Derecho Espacial*, Buenos Aires, 1976, p. 459.

⁸ Decimoquinto Informe, *cit.*, p. 33.

⁹ Decimoquinto Informe, *cit.*, p. 8.

mente en los trabajos destinados a determinar la organización y las características de un sistema por satélite para el encaminamiento de las comunicaciones del servicio móvil marítimo, la localización de barcos y la gestión del tráfico marítimo. Igualmente participa en los trabajos del programa MAROTS. En febrero y marzo de 1975 se efectuaron pruebas de propagación y de recepción a bordo de un barco que navegaba a la altura de las Azores, utilizando el satélite ATS-6. Se obtuvieron resultados particularmente interesantes para la planificación de futuros sistemas de satélites para las comunicaciones con los barcos.¹⁰

15. En vista de su destacada posición entre las naciones marítimas, Grecia está muy interesada en el establecimiento en todo el mundo de un sistema de telecomunicaciones del servicio móvil marítimo. Participa activamente en los trabajos de la OCMI y de la CEPT relativos a la organización y determinación de las características de un sistema de esta naturaleza.¹¹

16. Nueva Zelandia, nación activa en el comercio marítimo mundial, está igualmente interesada en mejorar la calidad de los servicios de comunicaciones con los barcos de alta mar, y por lo mismo toma parte en forma destacada en la labor de la Conferencia Internacional sobre el establecimiento de un sistema internacional de satélites marítimos.¹²

17. Aparte de los trabajos de la OCMI, el Reino Unido participa eficazmente en las labores del Grupo de Comunicaciones Marítimas por Satélite (SMT) creado por el Comité de Coordinación de las Telecomunicaciones por Satélites (CCTS) de la CEPT. El SMT, presidido por el Reino Unido, se ha reunido cuatro veces en 1975 y ha establecido un grupo de trabajo técnico que se ha reunido tres veces. Igualmente participa con entusiasmo en los estudios del Grupo interino de Trabajo 8/1 del CCIR sobre las características técnicas de los sistemas del servicio móvil marítimo por satélite, y tomó parte en la reunión celebrada en Oslo en octubre de 1975, que tuvo por objeto preparar un informe para las reuniones intermedias de las Comisiones de estudio del CCIR. En mayo y junio de 1975 la Post Office del Reino Unido, en colaboración con la Agencia Espacial Europea, llevó a efecto una serie de experimentos sobre inconvenientes en la propagación de señales del satélite ATS-6 en la superficie del mar. Los experimentos se realizaron desde lo alto de un acantilado de Punta Prawle, en South Devon. También juntamente con la ESA se realizaron pruebas en marzo y abril, uti-

¹⁰ Decimoquinto Informe, *cit.*, p. 101.

¹¹ Decimoquinto Informe, *cit.*, p. 108.

¹² Decimoquinto Informe, *cit.*, p. 136.

lizando el satélite ATS-6, para evaluar y comparar métodos de modulación telefónica desarrollados para un sistema marítimo por satélite, es decir, métodos de modulación de frecuencia de banda estrecha con compresión y expansión y de modulación Delta con pendiente continuamente variable. También cabe agregar que el programa MAROTS es financiado principalmente por el Reino Unido. Como es sabido, la finalidad principal de este programa es reunir datos, experimentales y preoperacionales sobre las comunicaciones barco-costa.¹³

III. PROBLEMAS TÉCNICOS CON CONSECUENCIAS JURÍDICAS: LAS FRECUENCIAS Y LA ÓRBITA GEOESTACIONARIA

18. Recordaremos la definición dada por la Unión Internacional de Telecomunicaciones de los términos que se emplean en la documentación de la Conferencia Internacional de la OCMI. Conforme a la Revisión del artículo I del Reglamento de Radiocomunicaciones realizada en la Conferencia Administrativa Mundial de Telecomunicaciones Espaciales (Ginebra, 1971), se tiene que: *Servicio Móvil por Satélite* es el servicio de radiocomunicación:

- entre estaciones terrenas móviles y una o varias estaciones espaciales o entre estaciones espaciales utilizadas por este servicio;
- o entre estaciones terrenas móviles por intermedio de una o varias estaciones espaciales;
- y, si así lo exige el sistema utilizado, realiza el enlace entre estas estaciones espaciales y una o varias estaciones terrenas situadas en puntos fijos determinados (ADD 84 AGA, Spa2);

La misma Conferencia determinó que *servicio móvil marítimo por satélite* es el:

Servicio móvil por satélite en el que las estaciones terrenas móviles están situadas a bordo de barcos. También pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de embarcación o dispositivo de salvamento y las estaciones de radiobaliza de localización de siniestros. (ADD 84-AGC).

¹³ Decimoquinto Informe, cit., pp. 141-142.

Asimismo, se acordó que por *servicio de radionavegación marítima por satélite* se entiende el

Servicio de radionavegación por satélite en el que las estaciones terrenas móviles están situadas a bordo de barcos. (ADD 84AQB).

También recordaremos las definiciones de órbita, satélite geosincrónico y satélite geoestacionario:

Órbita es la

1. Trayectoria que describe, con relación a un sistema de referencia especificado, el centro de gravedad de un satélite o de otro objeto espacial, por la acción única de fuerzas naturales, fundamentalmente las de gravitación.
2. Por extensión, trayectoria que describe el centro de gravedad de un objeto espacial sometido a la acción de las fuerzas naturales a las que eventualmente vienen a agregarse acciones correctivas de poca energía, ejercidas por un dispositivo de propulsión con el objeto de lograr y mantener la trayectoria deseada. (MOD 84BB, Spa 2).

Satélite geosincrónico es el

Satélite de la Tierra cuyo periodo de revolución es igual al periodo de rotación de la Tierra alrededor de su eje (ADD 84BFA, Spa 2).

Satélite geoestacionario:

Conforme al Reglamento de Radiocomunicaciones es el Satélite cuya órbita circular se encuentra en el plano ecuatorial de la Tierra y que gira en torno al eje polar de la misma en el mismo sentido y con un periodo igual al de rotación de la tierra. La órbita sobre la que debe desplazarse el satélite para que este sea geoestacionario, se llama "órbita de los satélites geoestacionarios" (MOD 84BG).

19. En el capítulo "Estudios y normalización en la esfera de las telecomunicaciones", el Decimoquinto Informe de la UIT destaca que estos trabajos los realizan fundamentalmente dos órganos permanentes de dicha organización: el CCIR y el CCITT. Con relación al "Servicio móvil marítimo" tales órganos, al proseguir los estudios sobre el tema, destacaron las implicaciones téc-

nicas, de explotación y de tarifas. Se ha definido el concepto general de un nuevo sistema de este tipo para los servicios télex y de telegramas, así como los códigos de acceso al mismo. Como se ha escogido un código de tres cifras para identificar el sistema por satélite y la zona de servicio, se dispondrá de capacidad suficiente para varios sistemas por satélite, en caso necesario. Se han elaborado los procedimientos de contabilidad y de explotación para el servicio de radiotelegramas y el servicio manual radiotélex, así como procedimientos de explotación para los servicios semiautomático y automático; los procedimientos de contabilidad para estos dos últimos servicios serán objeto de ulterior estudio.¹⁴

20. Con relación a la órbita de satélites geoestacionarios, se celebró del 3 al 6 de junio en Munich una reunión del Grupo Interino de Trabajo 4/1 sobre la utilización eficaz de la órbita de satélites geoestacionarios. Este Grupo, creado en Ginebra en 1968, ha celebrado al presente cuatro reuniones. El material contenido en los informes aprobados por tales reuniones se incluyó posteriormente en los textos oficiales del CCIR, una vez aprobado por la Asamblea Plenaria. A la reunión de Munich se sometieron 22 documentos. Luego de su examen y discusión, la reunión aprobó un informe que contiene los siguientes títulos:

1. Flexibilidad de posición en órbita como un medio de utilizar en forma óptima la órbita de los satélites geoestacionarios;
2. Métodos de optimización del empleo de la anchura de banda y el arco orbital mediante el uso de redes de satélites homogéneas;
3. Concepto de la eficacia de la utilización de la órbita de satélites geoestacionarios;
4. Efectos de las características del sistema, etc., sobre la capacidad del espectro de frecuencias y el arco orbital;
5. Empleo sistemático de las bandas de frecuencias;
6. Enlaces entre satélites.

La interpretación del término "eficacia" dio lugar a una controversia, puesto que no es posible propugnar en la actualidad un límite superior igual o teórico frente al cual evaluar una red por satélite. Se llegó a la conclusión de que varias administraciones proponían utilizar como punto de partida el siguiente criterio:

¹⁴ Decimoquinto Informe, *cit.*, p. 11.

$$\text{criterio} = \frac{\text{capacidad por satélite}}{\text{anchura} \times \text{ocupación del arco orbital}}$$

Sin embargo, esta expresión simple suscita importantes objeciones, puesto que la relación entre la ocupación de la órbita y la utilización del espectro está sumamente interrelacionada.¹⁵

21. Las definiciones recordadas pertenecen a un Derecho Espacial internacional de las comunicaciones, o si se quiere, de las telecomunicaciones, para respetar el nombre de la más antigua organización internacional consagrada a la administración del espectro de frecuencias y a todos los aspectos técnicos: la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). Como es natural, por pertenecer al reglamento de radiocomunicaciones, estas definiciones son técnicas. Sin embargo, todas ellas están acompañadas de un principio jurídico, a veces reglamentado y otras veces a estudio, pero que no ha descuidado el Derecho del espacio. Así, el servicio móvil por satélite se halla regulado por el Derecho del Espacio en cuanto al ámbito (espacio ultraterrestre), en cuanto al vehículo (satélite) y en cuanto a la actividad espacial, aun cuando se la mire como actividad cumplida en una estación terrena. Lo mismo puede decirse del servicio marítimo por satélite, que cumple una actividad espacial, aun cuando se considere la estación terrena a bordo de barcos. La conclusión es válida para el servicio de radio-navegación marítima por satélite. En cuanto a la órbita y a los satélites geosincrónico y geoestacionario, rige, además, el "derecho a la trayectoria", que tiene quien puso en el espacio ultraterrestre un vehículo espacial a condición, ciertamente, de no interferir un derecho anterior en igual sentido que tuviese otro.¹⁶

22. La Conferencia Administrativa Mundial de Comunicaciones Espaciales (Ginebra, 1971) inspiró su obrar en principios del Derecho Espacial de las telecomunicaciones: uso con iguales derechos de las bandas de frecuencias atribuidas a las comunicaciones espaciales, ausencia de prioridad permanente que pueda obstaculizar la creación de sistemas espaciales por otros países, y nuevos procedimientos de coordinación para la mejor utilización del espectro de frecuencias y de la órbita de satélites geoestacionarios. Y, en materia de radiodifusión, la limitación de las radiaciones en el interior del territorio de otros países. El artículo 7 (Disposiciones especiales relativas a ciertos servicios) especifica que deberán utilizarse todos los medios técnicos disponibles para reducir al mínimo la radiación de las estaciones

¹⁵ Decimoquinto Informe, *cit.*, pp. 14-15.

¹⁶ FERRER, *Op. cit.*, p. 255.

espaciales de radiodifusión en el territorio de otros países, salvo en el caso en que esos países hayan dado previamente su acuerdo.

23. Hay que señalar que la utilización eficaz de la órbita de los satélites geoestacionarios, al comienzo limitada a los satélites de telecomunicación, comprende ahora los satélites para otros servicios, y entre ellos, el marítimo.

24. Con respecto a la órbita geoestacionaria y al espectro de frecuencias, la UIT tomó del Derecho del Espacio el concepto de recurso natural limitado, a instancias de la Delegación argentina a la Conferencia de Ginebra, de 1971. No está escrito en el Reglamento de Radiocomunicaciones, pero la condición jurídica de ambos es la de patrimonio común de la Humanidad. Y era propio que no lo consignara el Reglamento, dado que su texto no contiene definiciones ni principios jurídicos.

25. En un reciente documento, elaborado a petición del Comité Consultativo Internacional de Radiocomunicaciones (CCIR) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, se señala a la atención de la Comisión del Espacio Ultraterrestre de las Naciones Unidas la existencia del programa de estudios 17A/8, titulado "Características técnicas de sistemas de comunicación o radiodeterminación mediante técnicas de satélites para aeronaves o buques".¹⁷

26. Este programa de estudios, parte de la necesidad de comunicaciones de larga distancia mucho más seguras entre las estaciones terrestres y las aeronaves y los buques, y considera que podrían idearse sistemas que empleasen técnicas espaciales de comunicación, de manera de garantizar un servicio de suficiente fiabilidad, así como que puede ser necesario utilizar la comunicación con las aeronaves y los buques para transmisiones telefónicas o telegráficas (incluyendo transmisión de datos, impresión directa y fac-símile). También considera que, en interés de la conservación del espectro de frecuencias radioeléctricas y para reducir al mínimo el equipo que llevan las aeronaves y los buques, podría ser provechoso:

Usar las mismas bandas de frecuencias móviles marítimas, ya sea que el buque se comunique con una estación terrestre directamente o por medio de un satélite;

Usar las mismas bandas de frecuencias móviles aeronáuticas, ya sea que

¹⁷ NACIONES UNIDAS, Asamblea General, Comisión del Espacio Ultraterrestre, doc. A/AC. 105/L. 89, 14 de mayo de 1976.

la aeronave se comunique con una estación terrestre directamente o por medio de un satélite;

Y el establecimiento de una nueva banda conjunta de comunicación móvil aeronáutica/móvil marítima.

27. También entendió que podría ser ventajoso el uso de satélites comunes para el servicio móvil a aeronaves y buques, especialmente si el mismo orden de frecuencias fuese apropiado para ambos. Y que de los sistemas combinados de comunicación y radiodeterminación podrían surgir importantes ventajas, incluidas las de la economía de frecuencias.

28. Por cuanto se ha expuesto, el CCIR decidió unánimemente: que se realicen estudios con el fin de determinar:

1. Los tipos preferidos de órbitas para proporcionar:

1.1. Comunicación por satélites entre estaciones terrestres del servicio móvil aeronáutico y las aeronaves y entre estaciones terrestres del servicio móvil marítimo y los buques;

1.2. Un servicio de radiodeterminación mediante satélites para aeronaves y para buques;

2. Las frecuencias preferidas y las características técnicas para:

2.1. Enlaces entre satélites y aeronaves;

2.2. Enlaces entre satélites y buques;

2.3. Enlaces entre satélites y tierra.

3. La viabilidad técnica de desarrollar y usar sistemas de satélites de comunicaciones, tanto para el servicio móvil aeronáutico como para el servicio móvil marítimo en las mismas bandas de frecuencias;

4. La viabilidad técnica de desarrollar y usar sistemas de satélites de comunicaciones para los servicios móviles aeronáutico o marítimo en las mismas bandas de frecuencias que emplean otros servicios espaciales o terrestres;

5. La viabilidad técnica de desarrollar y usar sistemas que empleen técnicas espaciales de comunicación tanto con fines de comunicación como de radiodeterminación para aeronaves o buques.

29. Cuanto antecede, pone de manifiesto que el sistema INMARSAT, no nace con la misma seguridad, digamos técnica, que el INTELSAT, dado que

se advierten, a tenor del documento de la CCIR, muchas dudas y preguntas para alcanzar el mejor empleo del móvil marítimo. También campea en todo su texto, un espíritu de prevención y de conservadorismo, para evitar ciertos despilfarros y para mantener en uso equipos que hasta el presente han sido eficientes. Y todo ello responde a principios jurídicos tan claros como el relativo a la condición de recurso natural limitado del espectro de frecuencias. También se advierten razones económicas, que tienen igualmente fundamento jurídico, dado que responden a intereses legítimos de los usuarios.

IV. NUEVA ÁREA DEL DERECHO DEL ESPACIO

30. Como dijimos al principio, el Derecho del Espacio que es una nueva dimensión del Derecho, va ganando día a día y con rapidez notoria en su codificación, nuevas esferas de acción. Prueba de ello es no sólo el texto de los instrumentos que elabora la Conferencia Internacional para el establecimiento de un sistema marítimo internacional de satélites, que se redactan siguiendo los grandes principios innovadores del Derecho del Espacio, sino la clara y declarada filiación que se hace al mismo, desde el preámbulo de dicha Convención: la Resolución 1721 (XVI) de las Naciones Unidas y el Tratado del Espacio de 1967.

31. La resolución 1721 (XVI), del 20 de diciembre de 1961, adoptada por unanimidad por los Estados miembros de las Naciones Unidas en su XVI Asamblea General, establece, en su parte D:

Estimando que la comunicación por medio de satélites debe estar cuanto antes al alcance de todas las naciones del mundo con carácter universal y sin discriminación alguna;

Persuadida de la necesidad de preparar el camino para crear, con carácter operacional, comunicaciones efectivas por medio de satélites.

En esta parte del preámbulo se halla la mente de esta resolución en lo que atañe a las telecomunicaciones espaciales por satélites.

32. La referencia hecha al Tratado sobre los Principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestres, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, se concreta en el artículo primero, que estipula que tal exploración y utilización deberán hacerse en provecho y en interés de todos los países.

33. Luego, dentro de esa prelación que ha establecido (por su alcance específico la Resolución 1721 (XVI) y como marco jurídico general el Tratado del Espacio) el proyecto de Convención tiene presente: las disposiciones pertinentes de la Carta de las Naciones Unidas, los Convenios de Ginebra sobre el Derecho del Mar, la Convención sobre la Organización Consultiva Marítima Internacional, el Convenio sobre Telecomunicaciones y la Convención Internacional sobre la Seguridad de la Vida en el Mar.

34. Aparte de que el texto encuadra en los lineamientos básicos del Derecho del Espacio, se han destacado de modo expreso elementos sustanciales, como los siguientes:

- a) El acceso de todos los Estados al servicio, sobre bases no discriminatorias;
- b) El carácter exclusivamente pacífico de las actividades a desarrollar mediante el nuevo sistema;
- c) El principio de organización internacional abierta, de carácter universal;
- d) El principio de universalidad con relación a los barcos de todas las nacionalidades, sin tener en consideración si el Estado de la bandera es o no miembro de la OCMI;
- e) El marco jurídico preciso; en lo específico las regulaciones del Derecho Espacial y en lo general, el Derecho Internacional;
- f) El principio de la personalidad jurídica de la organización, del que se deriva:
 - Capacidad de obrar y poderes suficientes en el ejercicio de sus finalidades;
 - recursos propios
 - responsabilidad específica.
- g) El principio de la cooperación internacional, elemento básico y determinante de la licitud de su obrar.
- h) Una finalidad humanitaria —como toda creación que corresponde a un *Jus humanitatis*— y su íntima relación en salvamento y socorro con la OCMI y la UIT.
- i) Responsabilidad internacional de los Estados Partes.
- j) Procedimiento específico y expeditivo para el arreglo de controversias.

Aparte de ello la Convención, en su carácter de instrumento de alcance universal, y siguiendo la práctica propuesta por la Argentina observada en

materia de Derecho del Espacio a partir del Convenio sobre la Responsabilidad Internacional por daños causados por objetos espaciales (1972) y el Convenio sobre distribución de señales portadoras de programas transmitidas por satélites (1974), designa como depositario del instrumento al Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, esto es, a la Organización y no a determinado o determinados gobiernos.

35. Podría decirse que, frente a su precedente, el sistema y los instrumentos internacionales del INTELSAT no aporta mayores "novedades jurídicas". Pero hay un sentido de mayor equilibrio, que en definitiva es equidad, frente a dichos precedentes.

36. Si bien lo que llevó a elaborar estos proyectos de instrumentos internacionales ha sido principalmente atender a las necesidades de la marina mercante internacional,¹⁸ su carácter universal y humanitario, aparte del aspecto económico de la explotación de las actividades del sistema, lo abren a toda la navegación marítima, independientemente de su actividad mercantil.

37. La concreción de los instrumentos jurídicos del sistema marítimo internacional de satélites representa, en definitiva, un paso significativo en la consolidación del Derecho del Espacio y en la codificación del *Corpus Juris Spatialis*.

Buenos Aires, Julio 1976.

¹⁸ KOLODKIN A. L., y VOLOSOV, M. E., "Some international law questions on the establishment of an international maritime satellite communication", en "Proceedings of the Seventeenth Colloquium on the Law of Outer Space", Amsterdam, 1974, University of California School of Law, Davis, California, 1975, p. 221.

UNA INDICACIÓN ACERCA DEL COMPORTAMIENTO DE LOS IMPUESTOS CENTRALES Y ESTATALES-LOCALES EN SISTEMAS FEDERALES DE GOBIERNO

DR. DAVID G. DAVIES
Duke University

Introducción

EL OBJETIVO PRINCIPAL de esta disertación es el examinar el comportamiento de los impuestos estatales-locales y de gobierno central en varios países federales a manera de estudiar la tesis de que la tendencia de centralización fiscal en el gobierno ha incrementado durante los últimos 25 años. Se comenzará el análisis mediante un examen del sector federal, el cual se verá seguido por una investigación y explicación de los datos sobre las tendencias estatales-locales.

Razones Plausibles para Predecir Centralización Fiscal

En su trabajo en el sector público A. Peacock y J. Wiseman¹ discuten muy convincentemente que como resultado de disturbios sociales como las guerras, las naciones se verán sujetas a un proceso de concentración.² Este proceso puede ser caracterizado por el crecimiento más rápido de las responsabilidades del gobierno central que aquéllas al nivel estatal-local.³ Peacock

¹ PEACOCK, Alan T. y WISEMAN, Jack, *El Crecimiento de los Gastos Públicos en el Reino Unido*, Allen y Unwin, Londres, 2da. ed., 1967, Cap. 6.

² Para una idea similar pero previa ver COLM, Gerhard y HELZNER, Manuel, *La Estructura de Rentas Públicas y Gastos Gubernamentales en Relación al Desarrollo Económico de los Estados Unidos* (disertación preparada para el Congreso de l'Institut International de Finances Publiques, Bruselas, Bélgica, septiembre 15-18, 1958), p. 4.

³ PEACOCK y WISEMAN, *op. cit.*, pp. 117-18.