

Manual de Derecho Público

Fdo. Comboa

Gerardo

CAPITULO SEPTIMO

EL DOMINIO AEREO (DERECHO AEREO) Y EL ESPACIO EXTRATERRESTRE (DERECHO ESPACIAL)

1.- El Dominio Aéreo

Con la invención de la navegación aérea especialmente y también con la telegrafía y telefonía sin hilos se empezó a desarrollar notablemente la legislación internacional del espacio aéreo.

A primera vista algunos tratadistas del Derecho Internacional pretendieron asimilar el espacio aéreo al régimen jurídico de los mares. En esta forma habría una parte de dicho espacio que sería de propiedad absoluta del Estado subyacente; otra parte inmediatamente superior a la anterior, sería también de dominio del Estado subyacente, pero estaría sometida a ciertas limitaciones en beneficio de la navegación aérea y uso en general de los otros Estados. Finalmente una tercera zona quedaría "rescomunis", esto es, de uso amplio y general para todas las naciones.

Esta teoría fue especialmente defendida por el tratadista francés Paul Fauchille el año 1925.

Durante los primeros años de este siglo, el Instituto de Derecho Internacional en su reunión en Gantes en 1906, adoptó el principio de que "el aire es libre" y en su reunión de Madrid en 1911, lo completó diciendo que "la circulación aérea es libre".

En contra de la anterior teoría se pronunciaron especialmente algunos tratadistas alemanes, como van Liszt y aún ingleses, como Spaight, quienes sostenían que el Estado Subyacente tenía un derecho absoluto de soberanía sobre toda la masa de aire que cubre su territorio, sin hacer distinción alguna de altura. Sin embargo, aceptan el paso inocente de naves extranjeras, como mera concesión del Estado soberano.

Con posterioridad, han triunfado teorías más eclécticas las cuales se han traducido en textos positivos.

Acuerdos Internacionales.

Dos textos han sido firmados en lo que va de este siglo sobre navegación aérea, el primero denominado El Convenio de París, firmado el 13 de octubre de 1919 y el segundo, la Convención de Chicago, de 7 de diciembre de 1944, en tiempos de la Segunda Guerra Mundial.

a) El Convenio de París o Convención sobre Navegación Aérea de 1919.

Al finalizar la Primera Guerra Mundial, cuando los Estados que habían participado en la gran conflagración buscaban por la vía del Derecho asegurar la paz en el Mundo, estimaron que una reglamentación de la navegación aérea en tiempos de paz, se hacía cada día más necesaria, a raíz del desarrollo de la aviación.

Representantes de 21 Estados se reunieron en París en 1919, para aprobar una convención internacional sobre navegación aérea, en tiempo de paz.

Influenciados por la guerra recién concluida, los Estados Partes se pronunciaron por una Convención que estableciera la soberanía del Estado subyacente sobre el espacio aéreo que lo cubre.

La Convención establece determinadas ventajas para sus signatarios en cuanto a la utilización del espacio aéreo de otro contratante. Si bien el Estado es soberano sobre su columna de aire, los demás miembros de la Convención poseen determinadas ventajas: 1o. Libertad de paso inocente, subordinado, eso sí, al cumplimiento de las condiciones establecidas por la convención misma. 2o. el paso puede suspenderse sólo cuando deja de ser inocente o cuando se trata del sobrevuelo de zonas prohibidas por seguridad militar. En este último caso, esta prohibición también debe hacerse a las aeronaves civiles o comerciales nacionales. Lo que a la convención le interesa es que no haya discriminación entre naves nacionales y extranjeras de países signatarios de la Convención de París.

Otras disposiciones de interés de la Convención de 1919 son las siguientes:

1. - La aeronaves militares no pueden sobrevolar el territorio de un Estado contratante ni aterrizar en él, sin haber recibido de ese Estado una autorización especial, que puede ser negada.
2. - Cada Estado contratante tiene el derecho de prohibir, por razones de orden militar o en interés de la seguridad pública, el sobrevuelo de determinados sectores de su territorio, so pena de aplicarle las penas contempladas en su legislación penal.
3. - Todo Estado subyacente tiene del derecho de fijar en el espacio los itinerarios que deberán seguir las naves de otros Estados contratantes que desean sobrevolar su territorio sin aterrizar.
4. - Todo Estado contratante puede, por razones de policía general, obligar a aterrizar las aeronaves de otros Estados que sobrevuelen su territorio sin intención de aterrizar y exigir de aquellos que tiene su territorio como destino de viaje, que aterricen en un aeropuerto determinado.
5. - El Estado puede fijar los itinerarios para el tránsito de los aviones que partidos de un Estado A, hacia un Estado C, sobrevuelen un Estado B intermedio.
6. - Queda prohibido el transporte por aviones de explosivos y municiones o armas de guerra.
7. - Toda aeronave debe estar premunida de un certificado de navegabilidad expedido por el Estado de que es nacional dicha aeronave.

Todas estas disposiciones, como la Convención misma en general, se aplicaban sólo en tiempos de paz. Para el caso de guerra, se limitaba a aceptar la libertad de acción de los Estados beligerantes, quedando a salvo los derechos de los Estados neutrales en la conflagración.

La Convención sobre Navegación Aérea creó una Comisión denominada "Comisión Internacional de Navegación Aérea" (art. 34) que era un órgano más consultivo y de información, que ejecutivo. Estaba bajo la autoridad de la Sociedad de las Naciones. Desarrollaba un papel arbitral en la solución de algunos diferendos de carácter técnico surgidos entre los contratantes.

Diversos países, miembros de la Convención y otros que no formaban parte de ella, estaban descontentos con muchas de sus disposiciones. Para paliar este problema, se firmaron varias convenciones bilaterales a fin de reglamentar la navegación aérea. Es así como se firmó un Protocolo adicional en 1920 que permitía derogar el Art. 5 de la Convención. Posteriormente, se firmaron dos protocolos, uno en 1922 y otro en 1923 los cuales sólo entraron en vigor en 1926. Modificaban el Art. 5 y el Art. 34 de la Convención.

Convenciones Panamericanas de Santiago de Chile y de La Habana: Durante la celebración de la Quinta Conferencia Interamericana, en Santiago de Chile en 1923, se organizó una comisión para la aviación comercial, que se reunió por primera vez en 1927, en la cual aprobó 7 Resoluciones sobre aviación. Fue durante la Sexta Conferencia Panamericana de La Habana en 1928, que se presentó un proyecto de convención fundado en las anteriores Resoluciones aprobadas por la Comisión creada en Santiago.

Los principios generales enunciados por la Convención presentada en La Habana eran los siguientes: 1.- Todo Estado posee la completa y exclusiva soberanía sobre el espacio aéreo que la cubre. 2.- Todo Estado está obligado a acordar la libertad de paso inocente de naves aéreas extranjeras privadas. 3.- Sólo por razones de seguridad los Estados pueden establecer zonas prohibidas, con la condición que no se haga ninguna diferenciación entre naves privadas extranjeras y nacionales que se dedican al comercio internacional.

De los anteriores principios podemos colegir que en general, esta Convención en poco se diferenciaba de los principios contenidos en la Convención de París.

Críticas a la Convención de París de 1919.

Nos dice Rousseau que "Este régimen era susceptible de crítica y, de hecho, fue muy criticado desde dos puntos de vista:

1. Las objeciones se referían en primer lugar al principio mismo en que se fundaba el convenio, es decir, la soberanía del espacio aéreo. Verdad es que el principio fue reafirmado después por el derecho interno de ciertos Estados, pero a pesar de la concordancia existente entre diversas prácticas nacionales, había motivos para dudar de que "la soberanía del aire" fuera un principio definitivamente consagrado en derecho internacional aéreo. En efecto: a) por una parte, hubo numerosos Estados que no ratificaron el Convenio de París; b) Por otra, los Congresos jurídicos internacionales de Mónaco (1921) y de Praga (1922) se negaron a reconocer el principio de soberanía y adoptaron la fórmula contraria: libertad del espacio aéreo, dejando a salvo el derecho de conservación del Estado Subyacente.
2. El método utilizado en el convenio para llevar a la práctica aquel principio -método estrictamente convencional y, en consecuencia, cerrado- suscitaba considerables objeciones. Concebir la circulación aérea internacional como una concesión voluntaria de las partes contratantes, era convertirla en un régimen de privilegio, del que quedaban excludos los súbditos de los Estados no signatarios; así ocurría, por ejemplo, con los aviones suizos y norteamericanos en Francia".⁵⁶

Nacionalidad de las aeronaves:

El problema de la nacionalidad de las aeronaves ha sido largamente discutido y no ha sido fácil encontrar una solución.

Se ha pensado en otorgarle la nacionalidad del lugar de su construcción o de su matrícula, o por el puerto desde donde realiza sus salidas periódicamente, por el domicilio o la nacionalidad de su propietario, etc.

La Convención de París de 1919, se pronunció en favor de la tesis de la matrícula y la nacionalidad del propietario, conjuntamente.

Delitos cometidos a bordo de una Aeronave:

Otra materia de interés suscitada por la navegación aérea es la relativa al conocimiento de los delitos cometidos en el interior de una aeronave no militar cuando está en vuelo en país extranjero.

El Comité Jurídico Internacional de la Aviación reunido en Roma, en abril de 1924, aprobó una fórmula que ha pretendido solucionar el problema. Dice así: "Todos los actos y todos los hechos cometidos o realizados a bordo de una aeronave en vuelo, están sometidos a la jurisdicción de país cuya nacionalidad posee la nave, a menos que estos actos o que estos hechos sean de tal naturaleza que comprometan la seguridad o el orden público del Estado subyacente".

56. Rousseau, Charles: Derecho Internacional Público, pág. 44

Sin embargo hay autores que buscando el país más interesado en conocer del delito, concluyen que debe ser el Estado a que pertenecía la víctima.

Aspectos Comerciales de la Navegación Aérea:

Esta materia está reglamentada especialmente por la Convención de Varsovia de 12 de octubre de 1929, denominada "Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional".

Los objetivos básicos de la Convención de Varsovia fueron los siguientes:

- 1.- Los documentos utilizados para el transporte aéreo internacional y,
- 2.- La responsabilidad del transportador. Se limitó la responsabilidad de éste a una suma determinada, tanto en el transporte de personas como de mercaderías. Se antepone la responsabilidad del transportador en caso de faltas de la persona lesionada. Se exonera totalmente al transportador de responsabilidad en caso de que éste pruebe que él o sus subordinados han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les era imposible tomarlas (caso de fuerza mayor).

b) El Convenio de Chicago, de 7 de diciembre de 1944.

Aún no finalizaba la Segunda Guerra Mundial, cuando, a iniciativa de los Estados Unidos, se convocó a una Conferencia Internacional que se reuniría en la ciudad de Chicago, con el fin de establecer un nuevo estatuto de la aviación civil internacional. Era necesario unificar todas las reglas existentes y ponerlas más de acuerdo con las realidades y necesidades del mundo actual.

A la Conferencia de Chicago asistieron 52 naciones invitadas. Sólo se negó a asistir la Unión Soviética y las antiguas potencias del Eje.

En Chicago se aprobaron varios textos de Convención en relación con las siguientes materias:

1. Convención Internacional sobre la Aviación Civil Internacional (OACI).
2. Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales.
3. Acuerdo relativo al transporte aéreo internacional y, finalmente,
4. Un Acuerdo Provisorio (interino) sobre aviación civil internacional.

De todos los documentos citados, el más importante es la Convención sobre la Aviación Civil Internacional, que reemplazará a todos los textos anteriormente vigentes, como la Convención de París o la de La Habana de 1928.

Sus principales postulados podemos resumirlos en los siguientes:

1. La Convención tiene aplicación sólo para las aeronaves civiles. No se aplica a las aeronaves estatales.
2. El Estado es soberano sobre el espacio aéreo que lo cubre.
3. Consagra la libertad del sobrevuelo de territorio extranjero siempre que no atente contra la seguridad política, pública o económica del Estado subyacente.

En Chicago se aprobaron las llamadas "Cinco Libertades del Aire", es decir:

1. El derecho de paso inocente.
2. El derecho de escala técnica para aprovisionamiento o reparaciones.
3. El derecho de desembarcar personas o mercaderías en cualquier Estado contratante y que hubiera sido embarcado en el Estado de cuya nacionalidad es la aeronave.
4. El derecho de embarcar pasajeros o mercaderías con destino al Estado a que pertenece la aeronave, y
5. El derecho de embarcar pasajeros y mercaderías en el territorio de un Estado contratante para desembarcarlos en cualquier otro Estado contratante.

El régimen establecido en Chicago no excluye la posibilidad de acuerdos bilaterales entre las potencias signatarias, o con las que no lo son.

La OACI: La Organización Civil Internacional fue creada por la Convención de Chicago, en sus Arts. 43 y siguientes.

Es un organismo técnico que tiene por objeto unificar las reglas de la navegación aérea. Está formada por 3 órganos:

- a) La Asamblea, compuesta por todos los miembros de la OACI.
- b) El Consejo. Lo forman 21 miembros elegidos por la Asamblea, por 2 años, y
- c) La Comisión, formada por 12 miembros, elegidos por el Consejo.

2.- El Espacio Extraterrestre. El Derecho Espacial.

Todas las naciones de la Tierra están asistiendo conmovidas al espectáculo, antes inconcebible, de ver al hombre apoderarse del Universo. El ingenio humano ha superado todas las predicciones; una vibración de asombro ha polarizado los espíritus al contemplar al ser humano circulando entre los astros.

El hombre no ha terminado su misión en este planeta y, sin embargo, sus aspiración y curiosidad tanto como su audacia e ingenio lo han conducido a incursionar en lo infinito del espacio, a través de los inventos portentosos, que, día a día, descubre su innegable sabiduría.

Ya está aceptada la existencia de un verdadero Derecho Sideral, Espacial, Astronáutico, Cosmonáutico O Aeronáutico, como se le ha denominado por los diferentes tratadistas. Realmente, constituye una disciplina jurídica que regula las relaciones del Derecho Público y Privado establecido a partir de nuestro mundo hacia otros mundos, habitados o no. Este Derecho tendrá una terminología y metodología esencialmente nuevas, en el que han de influir dos hechos asombrosos, el atómico y el cósmico, que se tendrán en cuenta para modificar la personalidad futura de los Estados y para dar singulares características en base a establecer la uniformidad obligatoria, que tiene que afectar los intereses de todos los países; que tiene que ser universal porque incidirá sobre uno o varios universos para llegar al fin a la universalidad del cosmos.

En Conferencias y Congresos Internacionales, como en estudios realizados por Universidades y Academias, se han precisado algunos conceptos sobre la nueva ciencia. Quizás la resolución más clara al respecto es la Carta Magna del Espacio que se aprobó en la Duodécima Conferencia de la Interamerican Bar Association, en febrero de 1961, bajo los auspicios de las Naciones Unidas.

La Carta establece que el Espacio Sideral habrá de dividirse en Espacio Aéreo y Espacio Interplanetario, señalando al primero una parte del territorio de la soberanía del país en las alturas limitadas y al segundo como "res omnia comunis", (patrimonio común de la humanidad) y no como "terra nullius".

Ya con anterioridad el tratadista austriaco de Derecho Internacional Alfred Verdross había explicado su teoría de la "Efectividad", esto es, sobre la columna de aire sobre el territorio y el poderío de alcance de la potencia subyacente.

Otros autores como el profesor Wolfgang Prieur, se han manifestado contrarios a tal teoría, propiciando en cambio, aquella que divide el espacio en la "columna atmosférica" dentro de la cual cada potencia tiene absoluta soberanía, y la región superior a la atmósfera, en la cual se aplica la teoría de la libertad, como en el alta mar.

La ICAO en cambio se inclina por fijar como límite de la soberanía terrestre, el punto en que un satélite artificial pueda ser puesto en órbita. De ahí en adelante y hasta comprender todo el espacio correspondiente al sistema interplanetario en que vivimos, regiría un sistema de "co-soberanía" de todos los Estados y fuera de esos límites recién comenzaría el espacio "nullius" o cósmico, que no pertenece a nadie.

La Carta Magna del Espacio a que hemos hecho alusión anteriormente, configura también, entre el espacio aéreo y el espacio interplanetario, lo que se ha resuelto llamar "neutralia" y dentro

de la cual puede ejercerse al derecho de tránsito inocente, como el que existe para el mar territorial, estipulado en la Convención de Ginebra de 1958. Se prohíbe la guerra espacial y los conflictos resultantes directa o indirectamente del Espacio o regiones interplanetarias deberán resolverse solamente por arbitraje o por un Tribunal designado por las Naciones Unidas.

Derecho Internacional Público del Espacio:

Podríamos definir el Derecho Internacional Público del Espacio como el conjunto de principios y normas jurídicas que rigen las relaciones internacionales provenientes de la exploración espacial, como también de las formas de utilizar el espacio más allá de la atmósfera terrestre.

Toda actividad que se refiera a la exploración o explotación y utilización del espacio más allá de la atmósfera terrestre, constituye un acto internacional, pues ellas interesan a toda la Humanidad.

Según E. Fasán "El Derecho del Espacio sería la suma de todas las normas estatales e internacionales que rigen los problemas que aparezcan en relación con la astronáutica". (Weltraumrecht, Mainza, 1965, pág. 16).

Para el profesor M. G. Marcoff "el Derecho Internacional Público del Espacio se distingue de la rama vecina del Derecho Internacional del Aire por la sustancia jurídica esencialmente diferente de los dos órdenes de normas internacionales. El derecho espacial está basado sobre el principio de la libertad del espacio cósmico y sobre la regla que excluye la competencia territorial exclusiva en el espacio extraatmosférico y sobre los cuerpos celestes. El orden internacional del aire, por lo contrario, reposa sobre el principio de la soberanía territorial de los Estados sobre la porción del medio atmosférico situado sobre sus territorios terrestres y acuáticos. El Derecho Espacial reconoce la regla de la utilización en beneficio y en interés de todos los países: alguna prescripción de este género no existe en Derecho Internacional que siga las actividades aeronáuticas". (Le Droit International de l'Espace", pág. 10- M. G. Marcoff, Ed. 1973).

Según el mismo autor, "se puede dividir el Derecho Internacional de Espacio en dos sectores: uno referido a las actividades extra-atmosféricas propiamente dichas. (Orbitales, espaciales, cósmicas, etc.) denominado "Derecho del Espacio" o "Derecho Espacial", y el otro, consagrado a la reglamentación de las actividades planetarias, denominado "Derecho Interplanetario".

Una tercera variante consistiría en una triple división, e igualmente posible:

- a) Derecho del Espacio, con dos partes diferentes:
 - aa) Derecho orbital: (actividades de observación y de telecomunicaciones con fines terrestres.
 - bb) Derecho cósmico: cubriendo la reglamentación de otras actividades extraatmosféricas (espaciales).
- b) Derecho Interplanetario: rigiendo las relaciones internacionales derivadas de los viajes hechos entre la Tierra, la luna y los otros cuerpos celestes, así como las actividades de comunicaciones, intercambios, transportes, etc. entre las estaciones planetarias y la Tierra.
- c) Derecho Astral: sistema de reglas que rigen las relaciones sociales sobre los otros cuerpos celestes". (mismo autor, pág. 11).

En materia de Espacio Ultraterrestre, existen cinco Convenios que constituyen, por ahora, las bases principales y los principios que lo rigen:

1. 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. (Carta del Espacio). (27/1/1967).
2. Acuerdo sobre el salvamento y la devolución de Astronautas y la Restitución de Objetos lanzados al Espacio Ultraterrestre. (22/4/1968).
3. Convenio sobre la Responsabilidad Internacional por daños causados por objetos Espaciales. (29/3/1972).
4. Convenio sobre el Registro de Objetos lanzados al Espacio Ultraterrestre. (12/11/1974).
5. El Tratado sobre la Luna y otros Cuerpos Celestes (diciembre de 1979).

El Tratado sobre la Luna y Otros Cuerpos Celestes:

Fue solamente en diciembre de 1979 que finalmente la Asamblea General de Las Naciones Unidas aprobó una Resolución con el texto de un Tratado sobre la Luna y Otros Cuerpos Celestes.

Tres fueron las materias que mayormente fueron abordadas:

1. La extensión del régimen del tratado nó solo a la Luna sino a todos los cuerpos celestes.
2. Las informaciones acerca de las misiones que se realicen en la Luna y
3. El régimen de sus recursos naturales.

Desgraciadamente el tratado cuyo origen fue de inspiración austriaca, no ha logrado la ratificación de las Grandes Potencias y el número de ratificantes hasta la fecha ha sido muy pequeño.

Delimitación del Espacio Aéreo:

Nos dice Charles Vallée, que "el sometimiento del espacio aéreo territorial a la soberanía del Estado hace necesario la determinación de sus fronteras. Como para el territorio terrestre esta determinación está destinada a evitar los problemas de competencia. Ella crea algunos problemas particulares, pues es evidentemente más difícil fijar las fronteras en el cielo que en tierra. Esto se produce tanto para la delimitación horizontal como para la delimitación vertical." (Ch. Vallée: "Los otros Espacios de interés Internacional". pág. 140).

La horizontal es aquella que se refiere a los espacios aéreos territoriales, los unos en relación a los otros y en relación el espacio aéreo subyacente a la alta mar. En estos casos, no contemplados por la Convención de París, se estima generalmente que las fronteras aéreas horizontales deben ser fijadas en relación a las fronteras terrestres y marítimas.

La delimitación vertical dice relación con la separación del espacio aéreo y el espacio extraatmosférico. Ella no ha tenido aún solución, aún cuando el régimen del espacio extraatmosférico que excluye la soberanía en beneficio de la libertad, esté no obstante, determinado por la Convención de 1967 sobre utilización pacífica del espacio extraatmosférico.

Resoluciones de Naciones Unidas sobre Derecho Espacial.

Diversas Resoluciones han sido aprobadas en el seno de Naciones Unidas sobre este tema. Entre ellas podemos mencionar las siguientes:

1. Resolución 1348 (XIII), cuestión del uso del espacio ultraterrestre con fines pacíficos.
2. Resolución 1721 (XVI), del 20 de diciembre de 1961, sobre exploración y utilización del espacio en beneficio de la humanidad.
3. Resolución 1802 (XVII), del 14 del diciembre de 1962. Urge a los Estados miembros de las Naciones Unidas (Comisión sobre utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos), a que presten su concurso en una elaboración más detallada del Derecho Espacial Ultraterrestre.
4. Resolución de la Asamblea General No. 1884, del 17 de octubre de 1963, que insta a los Estados miembros a abstenerse de colocar en órbita terrestre armas nucleares.
5. Resolución de 1962 (XVIII) "Declaración de los principios jurídicos que debe regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre", 13 de diciembre de 1963.
6. Resolución 1963 (XVIII), dictada en el año 1963. Cooperación internacional para la utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos.
7. Resolución 2130 (XX), del 1 de diciembre de 1965, sobre cooperación internacional para la utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos (ayuda a astronautas y devolución de vehículos espaciales, etc.).
8. Resolución 2221 (XXI), de 19 de diciembre de 1966. Acuerda que se celebre una conferencia sobre exploración y utilización del espacio ultraterrestre.
9. Resolución 2222 (XXI), del 19 de diciembre de 1966. Propone un proyecto de tratado sobre actividades en el espacio ultraterrestre, la Luna y cuerpos celestes.

10. Resolución 2223. Del 21 de diciembre de 1966. Reafirma principios de anteriores resoluciones.
11. Resolución 2260 (XXII), de 6 de noviembre de 1967, sobre cooperación internacional en materias de Derecho Espacial.
12. Resolución 2261 (XXII), de 7 de noviembre de 1967. Se refiere a la misma conferencia y hace suya los objetivos de ella.
13. Resolución 2345 (XXII), de 19 de diciembre de 1967, en la que se establece el proyecto del texto para el acuerdo sobre el salvamento y devolución de astronautas y las restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre.
14. Resolución 2453 (XXIII), de 19 de diciembre de 1968, sobre cooperación internacional para la utilización del espacio ultraterrestre.
15. Resolución 2600 (XXIV), de diciembre de 1969. Idem.
16. Resolución 2601 (XXIV), de diciembre de 1969. Idem.
17. Resolución 2733 (XXV), de 16 de diciembre de 1970. Crea un grupo de trabajo sobre viabilidad de las comunicaciones por satélites de transmisión directa.
18. Resolución 2776, de 29 de noviembre de 1971. Cooperación internacional sobre utilización del espacio terrestre con fines pacíficos.
19. Resolución 2777, de 29 de noviembre de 1971. Acoge el proyecto de Convenio realizado por la Comisión del Espacio, sobre la responsabilidad internacional, por daños causados por objetos espaciales.
20. Resolución 2778, de 29 de noviembre de 1971. Convoca a un Grupo de Trabajo sobre teleobservación terrestre mediante satélites.
21. Resolución 2779, de 29 de noviembre de 1971, llamada "Elaboración de un Tratado Internacional concerniente a la Luna".
22. Resolución 2915, de 9 de noviembre de 1972. Se titula "Cooperación internacional para la utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos".
23. Resolución 2916, de 9 de noviembre de 1972, titulada "Elaboración de una convención internacional sobre los principios que han de regir la utilización por los Estados de satélites artificiales de la Tierra para la transmisión directa por televisión".
24. Resolución 2917, de 9 de noviembre de 1972 (XXVII). Se le denomina "Preparación de instrumentos internacionales o de arreglos de las Naciones Unidas sobre los principios que han de regir la utilización por los Estados de satélites artificiales de la Tierra, para las transmisiones directas por televisión".
25. Resolución 3182, de 18 de diciembre de 1973 (XXVIII), se titula "Cooperación Internacional para la utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos".
26. Resolución 3234, de 1 de noviembre de 1974 (XXIX). Se refiere a la utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos.
27. Resolución 3235, de 12 de noviembre de 1974 (XXIX), llamada "Convenio sobre el registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre".
28. Memorandum sobre ENTENDIMIENTO AEROSAT. (2/8/1974).
29. Convención para el Establecimiento de la Agencia Europea sobre el Espacio (30/5/1975).
30. Acuerdos sobre el Establecimiento del "Intersputnik", Sistema Internacional y Organización de las Comunicaciones Espaciales.
31. Acuerdo de Cooperación en la Exploración y el Uso del Espacio Exterior para propósitos pacíficos (Moscú, 13/7/1976).
32. Convención de la Organización Internacional Marítima de Satélites (3/9/1976).
33. Tratado sobre la luna y otros cuerpos celestes. (Dic. 1979).