



# Asamblea General

Distr. limitada  
23 de enero de 2004  
Español  
Original: inglés

---

## Comisión sobre la Utilización del Espacio

### Ultraterrestre con Fines Pacíficos

Subcomisión de Asuntos Jurídicos

43º período de sesiones

Viena, 29 de marzo a 8 de abril de 2004

Tema 8 a) del programa provisional\*

**Asuntos relativos a la definición y delimitación  
del espacio ultraterrestre**

## Resumen analítico de las respuestas al cuestionario sobre posibles cuestiones jurídicas relacionadas con los objetos aeroespaciales

Nota de la Secretaría

### Índice

<i>Capítulo</i>	<i>Página</i>
I. Introducción .....	2
II. Resumen analítico de las respuestas al cuestionario sobre posibles cuestiones jurídicas relacionadas con los objetos aeroespaciales .....	2

---

\* A/AC.105/C.2/L.247.



## **I. Introducción**

1. En el 42º período de sesiones de la Subcomisión de Asuntos Jurídicos de la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos, celebrado en 2003, el Grupo de Trabajo encargado de examinar los asuntos relativos a la definición y delimitación del espacio ultraterrestre acordó pedir a la Secretaría que, en la medida de lo posible, preparara un resumen analítico de las respuestas recibidas de los Estados Miembros al cuestionario sobre posibles cuestiones jurídicas relacionadas con los objetos aeroespaciales (A/AC.105/635 y Add. 1 a 10). El Grupo de Trabajo convino en que examinaría el resumen en el siguiente período de sesiones de la Comisión de Asuntos Jurídicos, con vistas a adoptar una decisión acerca de la necesidad de continuar en el Grupo de Trabajo el examen del cuestionario sobre los objetos aeroespaciales (A/AC.105/805, anexo II, párr. 8). El informe del Grupo de Trabajo fue aprobado por la Subcomisión de Asuntos Jurídicos.

2. En el presente resumen, preparado por la Secretaría en respuesta a esa petición, se sintetizan las respuestas al cuestionario sobre posibles cuestiones jurídicas relacionadas con los objetos aeroespaciales recibidas de los Estados Miembros desde que se distribuyó por primera vez el cuestionario, en 1996.

## **II. Resumen analítico de las respuestas al cuestionario sobre posibles cuestiones jurídicas relacionadas con los objetos aeroespaciales**

### **Cuestión 1. ¿Cabría definir un objeto espacial como todo objeto que sea capaz tanto de desplazarse por el espacio ultraterrestre como de valerse de sus propiedades aerodinámicas para mantenerse en el espacio aéreo durante cierto tiempo?**

3. Los siguientes Estados Miembros presentaron respuestas a la cuestión 1: Alemania, Argelia, Argentina, Benin, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Eslovaquia, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Grecia, India, Iraq, Italia, Kazajstán, Líbano, Madagascar, Marruecos, México, Países Bajos, Pakistán, Perú, República Árabe Siria, República Checa, República de Corea, Sudáfrica, Turquía y Yemen.

4. Algunos Estados aprobaron la definición dada en la cuestión 1, mientras que otros presentaron observaciones y recomendaciones relativas a la definición. Esas observaciones y recomendaciones pueden resumirse como sigue:

a) La expresión “durante cierto tiempo” debería definirse con más precisión, porque es demasiado vaga;

b) La definición propuesta se basa sólo en dos criterios: la capacidad de un objeto de desplazarse por el espacio ultraterrestre y su capacidad de mantenerse en el espacio aéreo durante cierto tiempo. A medida que el diseño de los objetos aeroespaciales se vuelva más complejo, la definición de esos objetos tendrá que basarse también en otros criterios;

c) Para subrayar la función primordial de los objetos aeroespaciales y respaldar las actividades espaciales, sería necesario completar la definición propuesta añadiendo, al final, la frase siguiente: “con fines [principalmente] [exclusivamente] espaciales”;

d) Debería proporcionarse información suplementaria sobre las características de los objetos aeroespaciales, para asegurarse de que la definición jurídica sea compatible con el derecho internacional del espacio. Además, el empleo de la expresión “objeto aeroespacial” podría causar confusión con otros términos de uso común, tales como “aeronave”, “nave espacial” u “objeto espacial”, y si se utiliza la expresión “objeto aeroespacial”, debería definirse en relación con los otros términos que aparecen en los textos jurídicos internacionales;

e) La definición debería seguir examinándose en el futuro, ya que la expresión “objeto aeroespacial” abarca diferentes tipos de vehículo aeroespacial, algunos de los cuales ya están en funcionamiento o han sido ensayados mientras que otros se encuentran sólo en la fase de diseño, planificación o experimentación;

f) La definición debería precisarse más incluyendo una referencia al propósito general de los objetos aeroespaciales o al tipo de actividad que normalmente realizarán. Asimismo, debería especificarse mejor el alcance de la expresión “durante cierto tiempo”, que podría ser demasiado vaga;

g) La definición propuesta de objeto aeroespacial resultó aceptable en la medida en que el objeto aeroespacial estuviera realizando una misión espacial.

5. Otro Estado observó que un objeto aeroespacial podía también “estar estacionario” en determinadas posiciones especiales y estratégicamente importantes, por ejemplo los puntos de Lagrange de un sistema celeste “binario” como el de la Tierra y la Luna o el de la Tierra y el Sol, sin gasto alguno de energía. Ese Estado sugirió, por lo tanto, que en la definición las palabras “desplazarse por” se sustituyeran por “desplazarse y mantenerse en”. Además, el Estado observó que los “vuelos” en la atmósfera de otros planetas que pudieran realizarse en el futuro próximo no deberían quedar excluidos de la definición y que tal vez fuera necesario estudiar precauciones especiales para esos vuelos.

6. Se expresó la opinión de que una definición basada solamente en la doble capacidad de moverse en el espacio aéreo y de desplazarse por el espacio ultraterrestre podía ser demasiado general y abarcar por lo tanto un gran número de objetos que, debido a otras características específicas, tal vez requirieran un régimen diferente. Sin embargo, se indicó también que si lo que se pretendía era incluir todos los sistemas de transporte espacial, como los misiles, los cohetes y los transbordadores espaciales, así como su carga útil, entonces la definición enunciada en la cuestión 1 era adecuada. El mismo Estado señaló que esa definición comprendía también los misiles balísticos, los futuros sistemas de transporte hipersónico, etc., lo cual tal vez no correspondiera a la intención de la definición, y que se necesitaría más información a ese respecto.

7. Se expresó la opinión de que un objeto podía designarse como objeto espacial sólo si estaba destinado a la explotación del espacio ultraterrestre, y que éste debería gozar del mismo estatuto que la alta mar.

8. Se expresó el parecer de que la frase “mantenerse en el espacio aéreo durante cierto tiempo” que figuraba en la definición podía ser malinterpretada y entenderse

en el sentido de que el objeto aeroespacial era capaz de mantenerse estacionario en el espacio aéreo. Por consiguiente, se propuso que las palabras “mantenerse en el espacio aéreo” se sustituyeran por “navegar en el espacio aéreo”.

9. Algunos Estados observaron que la definición propuesta reflejaba la capacidad tecnológica de un objeto aeroespacial de mantenerse en el espacio aéreo y de desplazarse por el espacio ultraterrestre. A este respecto, se expresó la opinión de que la definición no arrojaba ninguna luz sobre la funcionalidad de un objeto aeroespacial, y de que debería incluirse en la definición el propósito de la misión.

10. Se expresó la opinión de que la definición debía formularse en cooperación con la Subcomisión de Asuntos Científicos y Técnicos de la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos.

11. Se expresó el parecer de que, aunque la definición claramente excluía a los objetos de origen natural, debía aclararse que un “objeto aeroespacial” es un objeto destinado a operar en el espacio ultraterrestre que, en virtud de sus propiedades aerodinámicas, sólo se desplaza por el espacio aéreo con el fin de llegar al espacio ultraterrestre y de regresar a la Tierra. El mismo Estado opinó que sería más exacto hablar de una “nave espacial” o un “vehículo espacial”, con lo cual se aludiría a un dispositivo artificial, a fin de diferenciar a ese objeto de un “objeto aeroespacial”, que podría ser también un objeto natural.

12. Algunos Estados propusieron las siguientes variantes de la definición:

a) Un objeto espacial es un objeto capaz tanto de desplazarse por el espacio ultraterrestre como de valerse de sus propiedades aerodinámicas para navegar en el espacio aéreo;

b) Un vehículo aeroespacial es todo objeto que, con propulsión propia y sistemas y de dirección, es capaz de desplazarse hacia el espacio ultraterrestre y de valerse de sus propiedades aerodinámicas para mantenerse en el espacio aéreo durante cierto tiempo y, en algunos casos, de reentrar en la atmósfera terrestre;

c) Un objeto aeroespacial podría definirse como un objeto capaz de desplazarse en el espacio ultraterrestre y de moverse en el espacio aéreo en vuelo continuo durante la fase de lanzamiento o el regreso a la Tierra;

d) Un objeto aeroespacial es un objeto capaz de volar tanto en el espacio ultraterrestre como en el espacio aéreo, y capaz también de realizar actividades en ambos medios;

e) Un objeto aeroespacial es un objeto artificial que puede desplazarse a cualquier altitud y que a cualquier altitud está sujeto a control humano en lo que respecta a su altitud, dirección y velocidad.

**Cuestión 2. ¿Existen divergencias en el régimen aplicable al vuelo de un objeto aeroespacial según que su trayectoria discorra por el espacio aéreo o por el espacio exterior?**

13. Los siguientes Estados Miembros presentaron respuestas a la cuestión 2: Alemania, Argelia, Argentina, Benin, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Eslovaquia, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Grecia, India, Iraq,

Italia, Kazajstán, Líbano, Madagascar, Marruecos, México, Países Bajos, Pakistán, Perú, República Árabe Siria, República Checa, República de Corea, Sudáfrica, Turquía y Yemen.

14. Algunos Estados estuvieron de acuerdo en que el régimen aplicable al vuelo de un objeto aeroespacial debía diferir según que su trayectoria discurriera por el espacio aéreo o por el espacio ultraterrestre. Algunos de esos Estados basaron sus opiniones en lo siguiente:

a) Los requisitos legales son diferentes, debido a que los objetos aeroespaciales operan en medios diferentes y tienen funciones distintas;

b) Un objeto aeroespacial puede entenderse como un objeto que vuela en el espacio aéreo y se desplaza en el espacio ultraterrestre. De conformidad con el artículo 1 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 (el “Convenio de Chicago”), todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio. En cambio, el espacio ultraterrestre no es susceptible de apropiación por ningún país, y ningún Estado puede reivindicar su soberanía sobre el espacio ultraterrestre o los cuerpos celestes. Por consiguiente, los objetos aeroespaciales que operan en el espacio aéreo se rigen por el derecho aéreo internacional y los que operan en el espacio ultraterrestre deberían regirse por los principios del derecho internacional del espacio;

c) Hay diferencias importantes en las limitaciones físicas y en las leyes físicas que se aplican en cada medio. En particular, las condiciones de aterrizaje de los objetos aeroespaciales deberían definirse claramente;

d) La respuesta a esta cuestión sería positiva si la expresión “que su trayectoria discurra por” se entiende en el sentido de un verdadero vuelo de una nave en el espacio aéreo sobre la base de los principios y la tecnología de la aeronáutica, por una parte, y el desplazamiento de un objeto hacia, en y desde una órbita sobre la base de los principios y la tecnología de la astronáutica, por la otra.

e) Mientras que en el espacio aéreo el régimen es aerobio (utilización de aire para la combustión, por ejemplo, en las aeronaves con propulsión por reacción), en el espacio ultraterrestre el régimen es anaerobio (el oxígeno es transportado en el vehículo, por ejemplo, en caso de un cohete).

15. Otros Estados no estuvieron de acuerdo en que el régimen aplicable al vuelo de los objetos aeroespaciales debiera diferir según si la trayectoria discurría por el espacio aéreo o por el espacio ultraterrestre. Estos Estados fundamentaron sus opiniones de la siguiente manera:

a) Como el lanzamiento sigue siendo una actividad espacial, debería regirse por el mismo régimen. El espacio aéreo es meramente el ámbito intermedio por el que se desplaza el objeto aeroespacial;

b) Los objetos aeroespaciales se desplazan por encima del espacio aéreo, es decir, más allá de las tierras y aguas territoriales de cualquier Estado;

c) El régimen debería estar determinado por la naturaleza de la actividad (la cual se regularía mediante un convenio u otro acuerdo) y no por el estatuto del espacio en que el objeto se encuentre en un momento dado.

16. Algunos Estados consideraron que era necesario seguir elaborando algunas normas del derecho aéreo internacional y del derecho internacional del espacio, en particular las relativas a la responsabilidad internacional respecto de los daños que se causen, del salvamento de tripulaciones, etc.

17. Algunos Estados opinaron que debería formularse un nuevo régimen especial para los vuelos de los objetos aeroespaciales, teniendo en cuenta aspectos tales como las propiedades técnicas de los objetos aeroespaciales, que son capaces tanto de navegar por el espacio aéreo como de desplazarse por el espacio ultraterrestre, y los adelantos técnicos ya realizados o aún por lograr.

18. Algunos Estados señalaron que las condiciones de tránsito no eran siempre las mismas y que su aplicación dependía de la legislación de los distintos Estados. Esos Estados opinaron que atravesar la atmósfera terrestre era una fase funcional y no afectaba al propósito fundamental de la misión en un régimen unificado.

19. Otro Estado consideró que el régimen aplicable al vuelo de los objetos aeroespaciales no difería según si el objeto discurría por el espacio aéreo o por el espacio ultraterrestre.

20. Algunos Estados preferían el criterio de determinar la función y el propósito de los objetos aeroespaciales. Estos Estados opinaron que en lugar de formular un régimen en el cual el objeto de regulación estuviera ligado a la trayectoria o al lugar en que se desplazara, sería mejor considerar el objeto en relación con su propósito y función. A este respecto, los Estados señalaron lo siguiente:

a) Si un objeto aeroespacial está destinado a la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, sería lógico aplicar las disposiciones del derecho espacial, en particular los aspectos que se refieren a la responsabilidad en caso de daños. Sin embargo, si el objeto aeroespacial se utiliza para fines relacionados con el tráfico aéreo, podría aplicarse el derecho de tráfico aéreo internacional. Esta dualidad podría causar ambigüedades y crear conflictos en cuanto al derecho aplicable en caso de accidente;

b) El régimen aplicable al vuelo debería depender del propósito de la misión de un objeto aeroespacial. El régimen del derecho aéreo debería aplicarse a las naves utilizadas para el transporte de tierra a tierra de materiales o personas. Cuando el propósito principal de la misión de un objeto aeroespacial sea la exploración del espacio ultraterrestre, debería prevalecer el derecho del espacio. El régimen aplicable al vuelo de un objeto aeroespacial podría determinarse en función de si el objeto se encuentra en el espacio ultraterrestre o en el espacio aéreo;

c) Un objeto aeroespacial funciona como objeto espacial durante el lanzamiento y cuando está en órbita, pero como aeronave durante el regreso a la atmósfera y el aterrizaje. Es decir, sus características técnicas y su funcionalidad le permiten operar tanto en el espacio aéreo como en el espacio ultraterrestre.

21. Algunos Estados observaron que si un objeto aeroespacial se encuentra en zonas sujetas a la jurisdicción de un Estado, son aplicables las leyes de ese Estado y el derecho aéreo internacional. Algunos de estos Estados subrayaron que, si el paso de un objeto aeroespacial por el espacio aéreo de otro Estado forma parte de su desplazamiento directo hacia o desde el espacio ultraterrestre durante el lanzamiento o el regreso para el aterrizaje, y si carece de toda otra utilidad, ese paso estará sujeto a los principios del derecho internacional del espacio.

22. Se expresó la opinión de que los objetos aeroespaciales lanzados al espacio ultraterrestre, aun cuando incidentalmente atravesen el espacio aéreo mientras se dirigen a su destino en el espacio ultraterrestre, siguen estando asociados al Estado de lanzamiento. Por lo tanto, sería el régimen del espacio y no el derecho aeronáutico del Estado por cuyo espacio aéreo discurra incidentalmente la trayectoria del objeto aeroespacial el que se aplicaría a los objetos aeroespaciales.

**Cuestión 3. ¿Se han introducido variantes especiales para los objetos aeroespaciales, en razón de la diversidad de sus características funcionales, sus propiedades aerodinámicas y la tecnología espacial utilizada, así como de las peculiaridades de su diseño, o se juzga preferible que un régimen uniforme sea aplicable a todos esos objetos?**

23. Los siguientes Estados Miembros respondieron a la cuestión 3: Alemania, Argelia, Argentina, Benin, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Eslovaquia, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Grecia, India, Iraq, Italia, Kazajstán, Líbano, Madagascar, Marruecos, México, Países Bajos, Pakistán, Perú, República Árabe Siria, República Checa, República de Corea, Sudáfrica, Turquía y Yemen.

24. Algunos Estados propusieron que se adoptara un régimen jurídico para los objetos aeroespaciales. Tales Estados calificaron ese régimen con diferentes términos, por ejemplo “único”, “múltiple”, “unificado” y “especial”, y basaron sus opiniones en los siguientes argumentos:

a) Se requiere un régimen de ese tipo para identificar los objetos aeroespaciales y aclarar su condición jurídica, teniendo en cuenta las normas relativas a la soberanía territorial de los Estados;

b) El régimen debería elaborarse después de un estudio en profundidad, ya que, a causa de los adelantos en la tecnología aeroespacial, es posible que en el futuro deba instituirse un régimen específico que tenga en cuenta situaciones no previstas en el actual derecho aéreo y espacial internacional;

c) El régimen debería establecerse sobre la base de los tratados existentes, particularmente en lo que respecta a la responsabilidad;

d) El régimen podría ser útil también para determinar la responsabilidad en caso de daños causados a terceros;

e) El régimen ofrecería homogeneidad en el derecho aplicable, y simplificaría la situación en lo que respecta a la condición jurídica de los objetos espaciales;

f) El régimen podría ayudar a identificar los objetos aeroespaciales y determinar su condición jurídica sin vulnerar el actual derecho aéreo y espacial;

g) El régimen debería elaborarse para prevenir el desorden jurídico que podría resultar de las actividades en el espacio ultraterrestre que, en medida creciente, utilizan objetos aeroespaciales. Además, esos procedimientos especiales deberían ser preparados por una organización internacional competente y neutral;

h) Se requieren procedimientos especiales para los objetos aeroespaciales respecto del registro, la responsabilidad y el control del tráfico;

i) Como resultado de los continuos avances de la tecnología, podrían surgir situaciones no previstas en el actual derecho aéreo y espacial; la creación de un régimen podría tener en cuenta esas nuevas situaciones y aclarar su condición jurídica, tomando en consideración la soberanía territorial de los Estados;

j) Habida cuenta de la diversidad de los objetos espaciales, de sus características y usos y de la consiguiente dificultad de establecer un régimen unificado para todos ellos, debería adoptarse un régimen para cada categoría de objeto espacial.

25. Se expresó la opinión de que, si bien sería necesario un régimen unificado para todos los objetos espaciales, puesto que las propiedades de un objeto espacial son asimilables a las de una aeronave, debería considerarse la aplicación de las disposiciones aeronáuticas durante el tiempo en que el objeto espacial permanece en el espacio aéreo.

26. Se señaló que, a menos que se elabore una normativa espacial única para los objetos aeroespaciales, tales objetos, si pueden utilizarse para ambos fines, estarían sujetos en realidad a dos regímenes jurídicos diferentes en lo que respecta a las dos categorías de actividad en el espacio que circunda la Tierra. El mismo Estado observó que actualmente el derecho que regula la aeronáutica y el derecho que regula la astronáutica difieren sustancialmente, tanto en sus principios esenciales como en sus normas específicas.

27. Se expresó la opinión de que en la fase actual de desarrollo de los objetos aeroespaciales no existe la necesidad urgente de elaborar esos procedimientos. A medida que estos objetos se diversifiquen y su número aumente, y a medida que crezca la probabilidad de que se produzcan incidentes de diversa índole relacionados con su funcionamiento, podría surgir la cuestión de completar y desarrollar las normas del derecho espacial y aéreo para tener en cuenta las características especiales de los objetos aeroespaciales. En esa fase será importante examinar si deberían o no establecerse procedimientos de notificación de los Estados sobre el paso de objetos aeroespaciales por el espacio aéreo situado sobre sus territorios.

28. Se expresó la opinión de que, si no se amplía el concepto de “objetos aeroespaciales” para incluir a los propuestos “objetos sólo espaciales” (es decir, los objetos que tienen todas las capacidades de un objeto aeroespacial pero no la capacidad de volar en el espacio aéreo), habría que tomar en consideración un régimen similar al de los objetos aeroespaciales. El mismo Estado opinó que, puesto que en el derecho internacional aplicable no existen arreglos especiales que regulen esos muy diversos objetos, y teniendo en cuenta los probables adelantos tecnológicos que se producirán en el futuro en esta esfera, un régimen único y unificado no parecía necesario en la fase actual.

29. Se expresó la opinión de que la mejor solución era mejorar el marco jurídico existente incorporando conceptos tales como el de paso libre o paso inocente en el derecho del espacio y mejorando esos conceptos en el derecho aéreo. El mismo Estado observó también que podrían revisarse las normas de velocidad establecidas para los vuelos en el espacio aéreo.

30. Se expresó la opinión de que las obligaciones de los Estados que realizan actividades en el espacio ultraterrestre son idénticas, independientemente de la naturaleza del objeto aeroespacial de que se trate.

**Cuestión 4. ¿Cabe atribuir a los objetos aeroespaciales la condición de aeronave en tanto que su trayectoria discorra por el espacio aéreo y de nave espacial en tanto que su trayectoria discorra por el espacio ultraterrestre, con todas las consecuencias jurídicas a que ello dé lugar, o deberá, por el contrario, considerarse aplicable ya sea el derecho aéreo o ya sea el derecho espacial, durante todo el vuelo de la nave aeroespacial, según cuál sea el destino de ese vuelo?**

31. Los siguientes Estados Miembros presentaron respuestas a la cuestión 4: Alemania, Argelia, Argentina, Benin, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, El Salvador, Eslovaquia, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Grecia, India, Iraq, Italia, Kazajstán, Líbano, Madagascar, Marruecos, México, Países Bajos, Pakistán, Perú, República Árabe Siria, República Checa, República de Corea, Sudáfrica, Turquía y Yemen.

32. Algunos Estados opinaron que el derecho espacial debía aplicarse durante todo el vuelo de los objetos aeroespaciales. Estos Estados citaron ejemplos en que el derecho del espacio sería la principal fuente de reglamentación, en particular:

a) Cuando los objetos aeroespaciales estén destinados a realizar principalmente actividades en el espacio ultraterrestre. En tales casos, el derecho espacial regiría el vuelo del objeto aeroespacial durante todas las fases de su desplazamiento, es decir, desde el momento del despegue (de la Tierra o de una plataforma) hasta la llegada al destino (entrada en órbita o aterrizaje);

b) Dada la naturaleza singular de los objetos aeroespaciales, el derecho espacial debería regir mientras los objetos aeroespaciales se encuentren en el espacio ultraterrestre. Cuando esté en el espacio ultraterrestre, el objeto aeroespacial debería considerarse una nave espacial con todas las consecuencias jurídicas que de ello se derivan, incluidas las obligaciones dimanantes del Convenio sobre el registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre (resolución 3235 (XXIX) de la Asamblea General, anexo, el “Convenio sobre el registro”). El destino de un vuelo de este tipo podría tomarse en consideración también cuando el objeto aeroespacial se desplace por el espacio aéreo durante la mayor parte de su vuelo y se utilice para transporte entre puntos de la Tierra.

33. Algunos Estados señalaron que, mientras no se hayan elaborado procedimientos especiales aplicables a los objetos aeroespaciales, un objeto aeroespacial que vuele en el espacio aéreo, especialmente en el espacio aéreo territorial de otro Estado, será considerado una aeronave, y un objeto aeroespacial situado en el espacio ultraterrestre será considerado un objeto espacial y se regirá por el derecho del espacio. Sin embargo, se expresó el parecer de que la manera de aplicar esas normas diferiría según la naturaleza del objeto espacial, y de que el derecho aéreo debería contener normas especiales que rigieran el vuelo de los objetos espaciales que crucen el espacio aéreo para llegar al espacio ultraterrestre.

34. Algunos Estados estimaron que el propósito y/o destino del objeto aeroespacial era un factor importante para determinar si el objeto debe considerarse una aeronave o un objeto aeroespacial. Los vehículos aeroespaciales que tengan por objeto el transporte aéreo, aun cuando sean capaces de volar durante cierto período en el espacio ultraterrestre, seguirán considerándose aeronaves. De la misma manera, los objetos aeroespaciales que atraviesen el espacio aéreo con objeto de ascender al espacio ultraterrestre o descender de él serán considerados naves espaciales. Sin embargo, otro Estado observó que la clasificación de un objeto como aeronave o como objeto aeroespacial en razón del lugar en que se realiza el vuelo o de su destino podría generar confusión y resultar de difícil aplicación práctica.

35. Se expresó la opinión de que los objetos aeroespaciales se podían considerar como aeronaves mientras se encontraran en el espacio aéreo y como naves espaciales mientras estuviera en el espacio ultraterrestre, con todas las consecuencias jurídicas a que ello diera lugar, siempre que, en lo que respecta a las cuestiones de seguridad y responsabilidad, se aplicaran las normas más altas. Sin embargo, cuando el paso por el espacio aéreo formase parte de un viaje directo y continuo hacia o desde el espacio ultraterrestre, el objeto debería considerarse una nave espacial. Otro Estado opinó que los objetos aeroespaciales no deberían considerarse aeronaves mientras se encuentren en el espacio aéreo. El destino previsto del objeto debería ser el factor decisivo para determinar si un objeto ha de designarse como objeto aeroespacial o como aeronave. Una vez respetada la obligación de información, el destino del vuelo no debería contar.

36. Algunos Estados respaldaron el establecimiento de un régimen especial aplicable a la totalidad del vuelo. Algunos de esos Estados sugirieron que se tuvieran en cuenta el propósito del objeto y el destino de cada vuelo particular. Otros Estados señalaron que, con arreglo al derecho internacional vigente, una nave espacial es un objeto que se desplaza por el espacio ultraterrestre y una aeronave es un objeto que viaja en el espacio aéreo. Una nave espacial que atraviesa el espacio aéreo durante su ascenso o descenso podría considerarse una aeronave durante esa parte del viaje, y si se establece un régimen especial para los objetos aeroespaciales debería definirse en él el alcance de las consecuencias jurídicas cuando el objeto se desplace por el espacio aéreo.

37. Se expresó la opinión de que los objetos aeroespaciales que se encuentren en el espacio aéreo no deberían considerarse aeronaves, ya que siempre se aplican condiciones especiales a su diseño, y a sus procedimientos de maniobra y aterrizaje. Sin embargo, deberían tenerse en cuenta las normas de la aviación internacional, así como la legislación nacional y los acuerdos sobre tráfico aéreo existentes.

**Cuestión 5. ¿Existe un grado de reglamentación diferente, en el régimen de los objetos aeroespaciales, para las fases de despegue y aterrizaje, que para las fases de entrada en el espacio aéreo a partir de una órbita espacial y de retorno subsiguiente a esa órbita?**

38. Los siguientes Estados miembros presentaron respuestas a la cuestión 5: Alemania, Argelia, Argentina, Benin, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Federación de Rusia, Filipinas, Fiji, Grecia, India, Iraq, Italia, Kazajstán, Líbano, Madagascar, Marruecos, México, Países Bajos, Pakistán, Perú,

República Árabe Siria, República Checa, República de Corea, Sudáfrica, Turquía y Yemen.

39. Algunos Estados convinieron en que las fases de despegue y aterrizaje son distintas y entrañan un grado diferente de reglamentación. Esos Estados adujeron lo siguiente:

a) Si un objeto aeroespacial que circula en el espacio aéreo se considera una aeronave, tanto el despegue como el aterrizaje deberían regirse por las normas del derecho aéreo, dado que este derecho regula el acto técnico de la navegación aérea. En caso de instituirse un régimen especial para los objetos aeroespaciales, habría que tener en cuenta las características técnicas del despegue y el aterrizaje de los diversos tipos de objetos aeroespaciales a fin de determinar si ambas fases pueden estar reguladas por un único régimen o si deberían aplicárseles normas diferentes, en función de si se circula o no por el espacio aéreo;

b) Las fases deberían distinguirse, particularmente en el caso de un objeto aeroespacial que es capaz de despegar y volar como una aeronave, incluso de lanzarse al espacio ultraterrestre desde el espacio aéreo y operar posteriormente como una nave espacial; lo mismo cabe decir de un objeto lanzado al espacio ultraterrestre que, una vez que regresa a la atmósfera terrestre, puede funcionar independientemente como aeronave y, de ese modo, aplazar su aterrizaje;

c) Como las fases de despegue y aterrizaje de un objeto aeroespacial pueden considerarse distintas, tanto en el derecho del espacio como en el derecho aéreo debería dedicarse especial atención a esas fases. Por ejemplo, deberían examinarse los conceptos de paso libre, paso inocente y normas de velocidad.

40. Otros Estados no estuvieron de acuerdo en que las fases de despegue y aterrizaje pudieran distinguirse y entrañaran un grado diferente de reglamentación, por los motivos siguientes:

a) A falta de objetos aeroespaciales en funcionamiento y, por lo tanto, de práctica, no existe una norma de derecho internacional consuetudinario que permita el paso, sin autorización previa, de un objeto aeroespacial por el espacio aéreo de otro país después del retorno a la atmósfera terrestre;

b) Si la finalidad es simplificar el régimen, no es necesario establecer disposiciones especiales para las fases de despegue y aterrizaje;

c) No hay ningún motivo que justifique un grado diferente de reglamentación, ya que todas las fases del desplazamiento de un objeto aeroespacial deberían regirse por el derecho del espacio.

41. Se expresó la opinión de que, en el ordenamiento jurídico actual, no existen un régimen especial que distinga las fases de despegue y aterrizaje de un objeto aeroespacial en el sentido de que entrañen un grado diferente de reglamentación que el de las fases de entrada en el espacio aéreo desde una órbita espacial y de retorno subsiguiente a esa órbita.

42. Algunos Estados opinaron que, en el caso del paso por el espacio aéreo territorial de otro Estado, cabía aplicar el derecho aéreo internacional o el derecho interno del Estado en cuestión al objeto aeroespacial en lo que respectaba a soberanía y la seguridad de ese Estado.

43. Se expresó el parecer de que, desde el momento en que un objeto aeroespacial podía desplazarse en el espacio aéreo durante cierto tiempo, se justificaba un grado diferente de reglamentación, aunque las normas generales del derecho espacial regularan la mayor parte del vuelo de ese objeto.

44. Se expresó la opinión de que un objeto aeroespacial capaz de volar como aeronave en el espacio aéreo y de desplazarse como nave espacial en el espacio ultraterrestre debería operar de conformidad con el derecho aéreo o el derecho espacial en las respectivas partes del espacio aéreo y el espacio ultraterrestre. La reglamentación de las fases de despegue y aterrizaje de esos objetos, que podría ser diferente para estas dos maniobras debido a sus diferentes funciones, debería elaborarse en el futuro en relación con una reglamentación general del tráfico espacial.

45. Se expresó la opinión de que, aunque en este momento no existen disposiciones que reglamenten específicamente los vuelos aeroespaciales en la fase de la entrada en el espacio aéreo nacional, en aras de la uniformidad sólo debería regularse el paso inocente del objeto por el espacio aéreo.

46. Algunos Estados estimaron que en un régimen aplicable a los objetos aeroespaciales deberían preverse procedimientos jurídicos especiales y debería tenerse en cuenta lo siguiente:

a) Ese régimen sería particularmente importante para la fase de aterrizaje, que a veces, por diversos motivos, puede causar daños, especialmente si durante esa fase el objeto aeroespacial atraviesa el espacio aéreo de otro Estado;

b) Esas normas podrían establecer el derecho de paso inocente durante el despegue y el aterrizaje, así como procedimientos de control del tráfico aéreo para atravesar el espacio aéreo nacional e internacional;

c) Habría que establecer una distinción entre las fases de despegue y aterrizaje y las fases de entrada en el espacio aéreo desde una órbita y de regreso a la órbita desde el espacio aéreo.

**Cuestión 6. ¿Se ha de tener por aplicable el régimen del derecho aéreo nacional e internacional a todo objeto aeroespacial de un Estado en tanto que se encuentre en el espacio aéreo de otro Estado?**

47. Los siguientes Estados miembros presentaron respuestas a la cuestión 6: Alemania, Argelia, Argentina, Benin, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Eslovaquia, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Grecia, India, Iraq, Italia, Kazajstán, Líbano, Madagascar, Marruecos, México, Países Bajos, Pakistán, Perú, República Árabe Siria, República Checa, República de Corea, Sudáfrica, Turquía y Yemen.

48. Algunos Estados convinieron en que las normas del derecho aéreo nacional e internacional son aplicables a un objeto aeroespacial de un Estado mientras se encuentre en el espacio aéreo de otro Estado. Además, estos Estados señalaron lo siguiente:

a) Las normas del derecho aéreo nacional e internacional no se aplican si la entrada en este espacio aéreo sólo es un tránsito tras el despegue o antes del aterrizaje;

b) Si existen demasiadas diferencias entre las leyes nacionales de los Estados, podría enmendarse el derecho aéreo internacional a fin de unificar las normas y los regímenes de modo que un objeto aeroespacial pueda volar en el espacio aéreo de otro Estado;

c) En la actualidad, los objetos aeroespaciales que viajan por el espacio aéreo se consideran aeronaves y por ello están sujetos a las normas del derecho aéreo nacional e internacional;

d) Las normas aplicables deben ser de carácter especial y compatibles con la naturaleza de un objeto espacial, cuyas características y objetivos son distintos de los de una aeronave;

e) Si un objeto aeroespacial debe cruzar el espacio aéreo de otro Estado, se debe informar a éste de antemano y en detalle del lugar de lanzamiento y la trayectoria de vuelo y, además, se debe coordinar el vuelo;

f) El derecho aéreo internacional, así como el derecho aéreo nacional pertinente son aplicables a efectos de la seguridad nacional o la seguridad aérea, mientras el objeto tenga características tanto de aeronave como de objeto espacial.

49. Se expresó la opinión de que las normas del derecho aéreo nacional e internacional no se aplicarían, ya que el paso inocente de los objetos aeroespaciales debería regirse por el derecho espacial. Se deberían suscribir acuerdos internacionales para solucionar situaciones de emergencia, especialmente en los casos en que un objeto aeroespacial se vea obligado a aterrizar en el territorio de un Estado que no sea el de lanzamiento, a sobrevolarlo, a ingresar en él o a abandonarlo. Otro Estado expresó la opinión de que si una nave espacial se desvía de su trayectoria de vuelo y vuela sobre espacio aéreo fuera de sus trayectorias de vuelo de salida y regreso, ya no debería estar cubierta por el derecho espacial.

50. Se expresó la opinión de que podría examinarse la posibilidad de codificar en forma de tratado el derecho de paso pacífico (inocente) por el espacio aéreo de otro Estado cuando el objeto entre en órbita y regrese de ella. Este Estado señaló que se deberían tener en cuenta las características especiales de los vuelos Tierra-Tierra y Tierra-órbita, en particular en los casos en que sea imposible, desde el punto de vista práctico, que los objetos que realizan vuelos Tierra-órbita puedan cumplir todo el conjunto de requisitos del derecho aéreo.

51. Se expresó la opinión de que sería útil examinar estas actividades de vuelo en relación con las normas existentes de navegación aérea, a fin de resolver soluciones a las posibles interferencias.

52. Se señaló que los objetos aeroespaciales están sujetos al derecho espacial y deben tratarse como naves espaciales mientras se hallen en el espacio aéreo ya sea del Estado de lanzamiento (según la definición del artículo I del Convenio sobre el registro), el Estado de aterrizaje (incluso en casos de emergencia) o cualquier otro tercer Estado. El mismo Estado señaló también que la inscripción por un Estado en sus registros apropiados de cualquier objeto volador como una aeronave o una nave espacial es el criterio oficial para determinar el derecho aplicable. Sin embargo, en

ambos casos, se deberían aplicar las normas del derecho aéreo relativas a la seguridad de la navegación aérea.

53. Se expresó la opinión de que las normas del derecho aéreo nacional e internacional se aplicarían sólo a los objetos aeroespaciales capaces de cumplir los fines de la aeronáutica y no a los vehículos aeroespaciales que se consideren en esencia objetos espaciales. Incluso los objetos aeroespaciales que cumplen fines de astronáutica tendrán que observar algunas normas del derecho aéreo, en particular el principio de la soberanía plena y exclusiva de otro Estado en su espacio aéreo, mientras naveguen por él.

54. Se expresó la opinión de que todos los Estados tienen el derecho o la obligación de ejercer su jurisdicción sobre un objeto que se desplace por su espacio aéreo sobre la base del principio de la territorialidad o de la nacionalidad, o de ambos, a menos que ello esté prohibido en virtud del derecho internacional. Al respecto, el mismo Estado señaló, además, que todo objeto aeroespacial está sometido a las leyes del Estado en que físicamente se encuentra (principio de la territorialidad), que está sometido a las leyes del Estado en que está registrado (principio de la nacionalidad), y que la aplicación del principio de la territorialidad o de la nacionalidad a efectos de la responsabilidad por daños y perjuicios a los pasajeros y al cargamento en virtud del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional depende de que el objeto aeroespacial esté registrado como objeto aeroespacial o como aeronave.

55. Se expresó la opinión de que esta cuestión refleja la importancia de la delimitación del espacio aéreo y el espacio ultraterrestre. Como los Estados tienen soberanía en el espacio aéreo situado sobre su territorio, su derecho aéreo nacional se aplica a un objeto aeroespacial extranjero. El mismo Estado llegó a la conclusión de que, en este caso, debería requerirse la autorización para el paso de un objeto aeroespacial de un Estado por el espacio aéreo de otro Estado.

**Cuestión 7. ¿Existen ya precedentes respecto del paso de objetos aeroespaciales durante el despegue y/o regreso a la atmósfera terrestre y existen ya reglas de derecho consuetudinario internacional aplicables al paso de dichos objetos?**

56. Los siguientes Estados Miembros presentaron respuestas a la cuestión 7: Alemania, Argelia, Argentina, Benin, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Eslovaquia, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Grecia, India, Iraq, Italia, Kazajstán, Líbano, Madagascar, Marruecos, México, Países Bajos, Pakistán, Perú, República Árabe Siria, República Checa, República de Corea, Sudáfrica, Turquía y Yemen.

57. Algunos Estados suministraron los siguientes precedentes con respecto al paso de objetos aeroespaciales durante el despegue y el regreso a la atmósfera terrestre:

a) La práctica internacional que se está desarrollando actualmente demuestra que la soberanía de los Estados no se extiende al espacio que se encuentra por encima de la órbita de menor perigeo de un satélite artificial de la Tierra (aproximadamente 100 km por encima del nivel del mar). Sólo en pocos casos ha sobrevolado un objeto espacial el territorio de un Estado extranjero. En los

casos en que el vuelo se efectuó a una altitud inferior a 100 km, los Estados de registro, movidos por la buena voluntad suministraron la información pertinente al Estado cuyo territorio se sobrevolaría. Por ejemplo, en marzo de 1990 los Estados Unidos de América informaron a la antigua Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) sobre la etapa final del vuelo del transbordador espacial "Atlantis". La información suministrada contenía datos generales sobre la trayectoria del vuelo prevista del transbordador por encima de un sector determinado de las regiones orientales de la antigua URSS y en ella se indicaba el tiempo durante el cual la nave, al descender de la órbita se encontraría sobre el territorio de este país en su altitud mínima de vuelo en ese espacio aéreo antes de su ingreso en la atmósfera de la Tierra sobre el mar abierto y los pormenores técnicos del estado del transbordador. La información se recibió unas horas antes de que tuviera lugar el sobrevuelo y se transmitió por razones de cortesía. Se acordó que la transmisión de la información no sentaría un precedente. De todos modos, la transmisión de este tipo de datos puede dar una idea de los rasgos generales que tendría el procedimiento de notificación de los Estados;

b) Ese paso estaba previsto en el acuerdo entre la Federación de Rusia y la República de Kazajstán, de 28 de marzo de 1994, sobre los principios y condiciones generales para la utilización del lugar de lanzamiento de Baikonur;

c) Otros casos se referían a la recuperación de restos de satélites. La Argentina, país que tenía derechos satelitales, cooperó en su recuperación ofreciendo pagos e indemnización por los daños causados por el aparato al caer a la Tierra. Además, las normas del derecho espacial internacional, en particular el Convenio sobre la responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales (resolución 2777 (XXVI) de la Asamblea General, el "Convenio sobre la responsabilidad", anexo) y el Acuerdo sobre el salvamento y la devolución de astronautas y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre (resolución 2345 (XXII) de la Asamblea, anexo), contienen disposiciones que regulan estos aspectos;

d) En su único vuelo, el transbordador espacial Burán de la antigua URSS cruzó el espacio aéreo de Turquía durante parte de su fase de reentrada. Sin embargo, al no tener capacidad de maniobra autónoma el transbordador espacial no se consideró como aeronave. Incluso si el paso del Burán por el espacio aéreo de Turquía sin consentimiento previo hubiera podido basarse en una norma de derecho, esta misma norma no se hubiera aplicado a los objetos aeroespaciales con capacidad de maniobra autónoma;

e) También se mencionaron la desorbitación de la estación orbital espacial MIR de la Federación de Rusia, el caso de la estación espacial *Skylab* de los Estados Unidos, e incidentes en que fragmentos de objetos espaciales han caído en el territorio de un tercer Estado.

58. Otros Estados opinaron que no existen precedentes con respecto al paso de un objeto aeroespacial tras el regreso a la atmósfera terrestre. Algunos Estados señalaron que no hay normas de derecho consuetudinario internacional ni precedentes con respecto al paso de un objeto aeroespacial tras el regreso a la atmósfera de la Tierra.

59. Se expresó la opinión de que el regreso a la Tierra de los transbordadores espaciales por el espacio aéreo de terceros países podría considerarse un precedente

respecto del paso inocente. Otro Estado opinó que el transbordador espacial no puede considerarse un objeto aeroespacial, porque no es capaz de circular por el espacio aéreo.

60. Se expresó la opinión de que las disposiciones del Convenio sobre la responsabilidad se aplican a los objetos espaciales y constituyen normas de derecho consuetudinario internacional a ese respecto. Sin embargo, el mismo Estado señaló que no existe ninguna norma de derecho consuetudinario internacional relativa al paso de naves aeroespaciales y que sería importante abordar esta cuestión para eliminar todo malentendido respecto del derecho aplicable.

61. Se expresó la opinión de que las normas de derecho consuetudinario internacional aplicables al paso de objetos aeroespaciales tras su reingreso en la atmósfera de la Tierra se encuentran actualmente en la etapa de elaboración.

62. Se indicó que todavía no hay pruebas suficientes de que exista una práctica general relativa al derecho de paso para un objeto aeroespacial ascendente o descendente, y que, por lo tanto, estas prácticas no constituyen normas de derecho consuetudinario internacional. A juicio de otros Estados, puesto que los Estados por cuyo espacio aéreo han volado los objetos espaciales no han planteado objeciones ni se han opuesto, se ha creado una norma de derecho consuetudinario internacional, con respecto a ese paso.

63. Otros Estados subrayaron que el hecho de que la mayoría de esos Estados no hayan planteado ninguna objeción al paso de objetos espaciales por su espacio aéreo no significa que aprueben este paso como práctica internacional ni como precedente; algunos de estos Estados no tuvieron ninguna información sobre dicho paso y en ese momento no les produjo ningún perjuicio que pudieran observar.

### **Cuestión 8. ¿Existe alguna norma jurídica de derecho interno o internacional aplicable al paso de objetos aeroespaciales durante el despegue y/o regreso a la atmósfera terrestre?**

64. Los siguientes Estados Miembros presentaron respuestas a la cuestión 8: Alemania, Argelia, Argentina, Benin, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Eslovaquia, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Grecia, India, Iraq, Italia, Kazajstán, Líbano, Madagascar, Marruecos, México, Países Bajos, Pakistán, Perú, República Árabe Siria, República Checa, República de Corea, Sudáfrica, Turquía y Yemen.

65. Algunos Estados ofrecieron los siguientes ejemplos de normas jurídicas de derecho interno o internacional aplicables al paso de objetos aeroespaciales durante el despegue y/o el regreso a la atmósfera terrestre:

a) Se señaló que en el artículo 19 de la Ley de la Federación de Rusia sobre actividades espaciales, aprobada en 1993, se estipula que un objeto espacial de otro Estado puede efectuar un único paso inocente a través del espacio aéreo de la Federación de Rusia con el fin de colocarse en órbita terrestre o más allá en el espacio ultraterrestre, así como con el fin de regresar a la Tierra, con la condición de que los servicios competentes de la Federación de Rusia hayan recibido con anticipación suficiente una notificación en que se indiquen el tiempo, el lugar, el trayecto y otras características del vuelo. No obstante, los distintos aspectos de tales

pasos (responsabilidad internacional, salvamento de astronautas, devolución de los objetos, etc.) se mencionan o abordan en los acuerdos multilaterales vigentes;

b) En relación con la existencia de normas de derecho interno o internacional aplicables al paso de objetos aeroespaciales durante el despegue y/o el regreso a la atmósfera terrestre, se hizo referencia a la Ley sobre Actividades Espaciales de la República de Kazajstán, actualmente en preparación, a la Ley de Actividades Espaciales de 1998 de Australia y a los cinco tratados de las Naciones Unidas relativos al espacio ultraterrestre. Se señaló que también había normas de ese tipo en los acuerdos internacionales relativos al espacio;

c) Se observó que, en la medida en que se acepte la aplicación de normas del derecho aeronáutico a los objetos espaciales en el espacio aéreo, los artículos 1827 a 1840 del Código de Comercio de Colombia, en su parte aeronáutica, contienen disposiciones sobre daños a terceros en la superficie, entre otras;

d) Se señaló que la Ley Comercial del Espacio de los Estados Unidos, de 1998, (por la que se enmendó la Ley de Lanzamientos Espaciales Comerciales de 1984, Código de los Estados Unidos 49, 70101 y siguientes), contiene disposiciones respecto del regreso a la atmósfera en el marco del sistema de concesión de licencias para actividades espaciales;

e) Se señaló, con referencia a los artículos pertinentes del Código de Aviación Civil de Turquía y a algunas prácticas nacionales, que se considera que los objetos espaciales en el espacio aéreo se rigen por las mismas normas que las aeronaves y otros objetos voladores;

f) Si bien Chile carece de normas específicas al respecto, se señaló que el espacio aéreo nacional se considera sujeto a la soberanía del Estado de Chile y que las normas vigentes de seguridad aérea podrían considerarse aplicables.

66. Se expresó la opinión de que no se ha elaborado ninguna norma jurídica específica de derecho interno o internacional aplicable al paso de objetos espaciales después del regreso a la atmósfera terrestre.

67. Se expresó la opinión de que es necesario realizar un estudio detallado sobre la cuestión con miras a elaborar una serie de normas que tengan en cuenta la complejidad que caracteriza a los objetos aeroespaciales. El mismo Estado observó que no basta con aplicar el derecho aeronáutico o el derecho espacial para tener debidamente en cuenta todas las posibles situaciones. Otro Estado opinó que las normas jurídicas vigentes de derecho interno e internacional deberían aplicarse a los objetos aeroespaciales después del regreso a la atmósfera terrestre.

### **Cuestión 9. ¿Cabe considerar como aplicable a los objetos aeroespaciales el mismo régimen de matriculación propio de los objetos lanzados al espacio exterior?**

68. Los siguientes Estados Miembros presentaron respuestas a la cuestión 9: Alemania, Argelia, Argentina, Benin, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Eslovaquia, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Grecia, India, Iraq, Italia, Kazajstán, Líbano, Madagascar, Marruecos, México, Países Bajos, Pakistán,

Perú, República Árabe Siria, República Checa, República de Corea, Sudáfrica, Turquía y Yemen.

69. Algunos Estados opinaron que las normas relativas al registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre estaban definidas en el Convenio sobre el registro. Se expresó la opinión de que esas normas debían ser también aplicables a los futuros objetos aeroespaciales capaces de cumplir los fines de la astronáutica.

70. Algunos Estados observaron que, de conformidad con el artículo II del Convenio sobre el registro, el Estado de lanzamiento debe registrar el objeto espacial por medio de su inscripción en un registro apropiado que cada Estado de lanzamiento lleva a tal efecto y cuya creación se notifica al Secretario General de las Naciones Unidas. Algunos Estados observaron que, puesto que el término “objeto espacial” en el Convenio sobre el registro incluye a todo objeto lanzado en órbita alrededor de la Tierra y en el espacio ultraterrestre, difícilmente puede concluirse que el término “objeto espacial” utilizado en el Convenio abarcaba los objetos aeroespaciales. Algunos Estados señalaron que las disposiciones del Convenio sobre el registro que se aplican a los objetos espaciales lanzados al espacio ultraterrestre tienen su origen en una disposición del Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes (resolución 2222 (XXI) de la Asamblea General, anexo, el “Tratado sobre el Espacio Ultraterrestre”) que se aplica a todos los objetos lanzados al espacio ultraterrestre (artículo VIII). Si se diseñara un objeto aeroespacial para que despegara como si fuese una aeronave, desde una pista de despegue y ganando altitud gradualmente gracias al aire que fluyera por encima de sus alas, no podría considerarse un objeto lanzado, en el sentido corriente de la palabra, y, por lo tanto, no estaría sujeto al Convenio sobre el registro ni al artículo VIII del Tratado sobre el Espacio Ultraterrestre. En consecuencia, puesto que el trasbordador espacial tiene que ser lanzado, en el sentido corriente de la palabra, los Estados Unidos lo han tratado y registrado como un objeto espacial.

71. Algunos de esos Estados expresaron su preocupación en lo que concierne a los rápidos adelantos de la tecnología que podrían llevar a una situación en que las normas de registro vigentes no fueran eficaces.

72. Se expresó la opinión de que, si bien actualmente sería prematuro introducir modificaciones en las disposiciones del Convenio sobre el registro que reflejaran las características especiales de los objetos aeroespaciales, en el futuro podrían efectuarse esas modificaciones a medida que siguiera desarrollándose el diseño de esos objetos. Además de la información sobre los parámetros orbitales, se podría requerir información relativa al trayecto previsto del objeto aeroespacial en el espacio aéreo sobre los territorios de los Estados. El mismo Estado observó que para formular una opinión definitiva al respecto, sería preciso seguir examinando las características del funcionamiento de los objetos aeroespaciales. El concepto aceptado de “Estado de lanzamiento” tendría que ser analizado a la luz de cualquier novedad en el lanzamiento de los objetos aeroespaciales. Un Estado que permitiera que se lanzara de su propio espacio aéreo un objeto aeroespacial extranjero se consideraría automáticamente, con arreglo al derecho espacial vigente, uno de los Estados de lanzamiento, con todas las obligaciones internacionales correspondientes en virtud del Convenio sobre la responsabilidad.

73. Se expresó la opinión de que, por lo que respecta al registro del objeto, las metas y objetivos previstos en el Convenio internacional vigente no son plenamente aplicables a un objeto aeroespacial y de que sería aconsejable examinar exhaustivamente la cuestión a fin de comprobar la necesidad del registro, teniendo en cuenta también el período habitualmente breve que comporta la “fase orbital” de un objeto aeroespacial.

74. Algunos Estados fueron de la opinión de que un objeto aeroespacial capaz de cumplir ambos fines (los de la aeronáutica y los de la astronáutica) debería registrarse como aeronave y como nave espacial, a menos que se elaborara un régimen único y se estipulara un procedimiento diferente. Ese régimen debería contener también disposiciones apropiadas sobre el establecimiento de registros nacionales especiales y quizá también de un registro internacional especial de esos objetos espaciales. Se expresó la opinión de que todos los objetos aeroespaciales deberían registrarse como “naves espaciales” y como “aeronaves”. El mismo Estado observó que los objetos de transporte espacial montados en el espacio (por ejemplo, fabricados en la Estación Espacial y otras plataformas espaciales similares) que iniciaran sus viajes desde esas plataformas o llegaran a ellas sin aterrizar nunca en la Tierra y prácticamente sin hacer nunca un vuelo aéreo, también deberían registrarse, y que se deberían declarar sus rutas y destinos a fin de evitar cualquier incidente. Otro Estado observó que sería preferible llevar un registro único de los objetos aeroespaciales.

#### **Cuestión 10. ¿Cuáles son las diferencias entre el régimen jurídico del espacio aéreo y el del espacio ultraterrestre?**

75. Los siguientes Estados Miembros presentaron respuestas a la cuestión 10: Argelia, Benin, Brasil, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Fiji, Madagascar, Marruecos, México, Países Bajos, República Checa, Sudáfrica, Turquía y Yemen<sup>1</sup>.

76. Algunos Estados convinieron en que la diferencia fundamental entre los dos regímenes jurídicos radica en que el derecho aeronáutico se basa en el principio de que la soberanía de cada Estado en el espacio aéreo situado sobre su territorio y sus aguas territoriales es plena y exclusiva, mientras que el derecho espacial se basa en el principio de que el espacio ultraterrestre, incluidos la Luna y otros cuerpos celestes, está abierto a la exploración y utilización con fines pacíficos y no puede ser objeto de apropiación mediante reivindicación de soberanía, mediante el uso o la ocupación o por cualquier otro medio.

77. Además, los Estados señalaron las diferencias siguientes entre el régimen jurídico del espacio aéreo como se establece en el Convenio de Chicago de 1944 y el régimen jurídico del espacio ultraterrestre establecido en los tratados de las Naciones Unidas relativos al espacio ultraterrestre:

a) El derecho espacial estipula la utilización del espacio ultraterrestre en beneficio y en interés de todos los países. En el derecho aéreo no existe ninguna disposición de esa naturaleza;

b) En el derecho aéreo no existe el derecho de paso inocente por el territorio aéreo de otro Estado y, por lo tanto, es necesaria la autorización del Estado extranjero, ya sea de forma general o en un tratado internacional o caso por caso. En el derecho espacial se permite el libre tránsito de los objetos espaciales. La diferencia en la reglamentación tiene que ver tanto con asuntos de seguridad nacional como con la necesidad de reglamentar los dos espacios conforme al uso que se les da;

c) En lo que concierne al registro de los objetos, se aplican diferentes métodos y condiciones de registro. En el caso de las aeronaves, son aplicables las disposiciones del Convenio de Chicago y el derecho interno de los Estados; los objetos espaciales, en cambio, se registran según lo estipulado en el Convenio sobre el registro;

d) En lo que concierne a la cuestión de la responsabilidad, en el derecho aéreo la responsabilidad se establece tanto en disposiciones jurídicas internacionales como en disposiciones internas y se atribuye a las personas privadas. En el derecho espacial se aplica el principio de la responsabilidad de los sujetos internacionales, lo que significa que los Estados y las organizaciones internacionales que lanzan objetos espaciales son responsables conforme a las disposiciones del Convenio sobre la responsabilidad;

e) El concepto de “aeronave” está bastante bien definido en el derecho aéreo, mientras que el concepto de “objeto espacial” no lo está, y la aplicación de las reglas del derecho aéreo y del derecho espacial a un mismo objeto no está excluida;

f) En el derecho aéreo, están regulados específicamente ciertos aspectos relativos al tránsito de aviones, el reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves, las infracciones y otros actos cometidos a bordo de aeronaves, la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves y la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil. En el derecho espacial esos aspectos no están específicamente regulados al no existir la necesidad práctica de hacerlo. De manera análoga, algunos aspectos se abordan sólo en el derecho espacial, debido a su naturaleza y características especiales, por ejemplo la asignación de órbitas geoestacionarias.

78. Se expresó la opinión de que el único vínculo entre el derecho aéreo y el derecho espacial es que ambos regímenes regulan un espacio físico distinto al de la tierra y el mar. Sin embargo, habida cuenta de que tanto el espacio aéreo como el espacio ultraterrestre tienen usos y características específicos, la normatividad aplicable a cada uno es muy diferente. Las dificultades se hacen patentes cuando se intenta formular un régimen para los objetos espaciales que cruzan tanto el espacio aéreo como el espacio ultraterrestre. Como no existe un régimen especial aplicable a los objetos aeroespaciales, sería necesario aplicar normas tanto del derecho aéreo como del derecho espacial según el lugar en que se encuentre el objeto.

79. Se expresó la opinión de que, como el espacio ultraterrestre se considera de interés público para fines científicos, sería conveniente elaborar normas uniformes que establecieran distinciones entre el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre a fin de defender los derechos de terceros Estados.

80. Se expresó la opinión de que, habida cuenta de que en el apartado a) del artículo 96 del Convenio de Chicago se define el “servicio aéreo” como “todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga”, resulta claro que ese apartado no contempla que el “servicio aéreo” abarque los viajes al espacio ultraterrestre.

81. Sudáfrica proporcionó la siguiente información en relación con su Ley de Aviación N° 74, de 1962 (la Ley de Aviación):

a) Se señaló que en el artículo 1 de la Ley de Aviación se define una “aeronave” como “cualquier máquina que, en la atmósfera, puede lograr sustentación por las reacciones del aire distintas de las reacciones del aire frente a la superficie de la Tierra”. El artículo 2 de la Ley de Aviación estipula que “las disposiciones de la presente Ley así como las del Convenio y del Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales, excepto cuando se las excluya expresamente en la presente Ley o en otras disposiciones, se aplicarán a todas las aeronaves mientras se encuentren en o sobre cualquier parte de la República de Sudáfrica o de sus aguas territoriales, así como a toda aeronave y todo personal sudafricanos, dondequiera que se encuentren”;

b) Se señaló que el primer anexo de la Ley de Aviación contiene el Convenio de Chicago, en cuyo artículo 1 se estipula lo siguiente: “Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio”. La mención expresa del “espacio aéreo” excluye implícitamente la soberanía exclusiva de los Estados sobre el espacio ultraterrestre.

### **Respuestas de índole general**

82. Se expresó la opinión de que los Estados deberían encontrar un enfoque apropiado para formular la definición y delimitación del espacio ultraterrestre, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo. El mismo Estado tomó nota de las deliberaciones relativas al cuestionario sobre posibles cuestiones jurídicas relacionadas con los objetos aeroespaciales celebradas por la Comisión a fin de intentar resolver la cuestión de la definición y delimitación del espacio ultraterrestre. No obstante, ese Estado opinó que, antes de proporcionar una respuesta al cuestionario, era necesario contar con aclaraciones sobre las siguientes cuestiones:

a) ¿Tendrían las deliberaciones relativas al cuestionario el objetivo de definir un régimen especial para los objetos aeroespaciales?

b) ¿Podría eliminarse la cuestión de la definición y delimitación del espacio ultraterrestre del programa de la Comisión a raíz de las deliberaciones relativas al cuestionario?

c) Si la respuesta a las dos preguntas precedentes fuera afirmativa, ¿solucionaría el régimen especial los problemas de la definición y delimitación del espacio ultraterrestre?

*Notas*

<sup>1</sup> Esta cuestión fue presentada por el Grupo de Trabajo encargado de examinar la definición y delimitación del espacio ultraterrestre en el 41º período de sesiones de la Subcomisión de Asuntos Jurídicos. Sólo los Estados que habían presentado respuestas al cuestionario sobre objetos aeroespaciales después de 2002 abordaron la cuestión.