



Asamblea General

Distr.
LIMITADA

A/AC.105/C.2/L.204
18 de febrero de 1997

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

COMISIÓN PARA LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO
ULTRATERRESTRE CON FINES PACÍFICOS

Subcomisión de Asuntos Jurídicos
36º período de sesiones
Viena, 1 a 8 de abril de 1997
Tema 4 del programa provisional

ASUNTOS RELATIVOS A LA DEFINICIÓN Y DELIMITACIÓN DEL ESPACIO
ULTRATERRESTRE Y AL CARÁCTER Y LA UTILIZACIÓN DE LA ÓRBITA
GEOESTACIONARIA, INCLUIDA LA CONSIDERACIÓN DE MEDIOS Y
ARBITRIOS PARA ASEGURAR LA UTILIZACIÓN RACIONAL Y
EQUITATIVA DE LA ÓRBITA GEOESTACIONARIA, SIN
DESCONOCER EL PAPEL DE LA UNIÓN INTER-
NACIONAL DE TELECOMUNICACIONES

Análisis amplio de la respuestas al cuestionario sobre posibles cuestiones jurídicas
relativas a los objetos aerospaciales

Nota de la Secretaría

ÍNDICE

	Párrafos	Página
INTRODUCCIÓN	1-7	2
ANÁLISIS AMPLIO DE LAS RESPUESTAS RECIBIDAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS	8-80	3
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?	8-17	3
Cuestión 2: ¿Existen divergencias en el régimen aplicable al vuelo de un objeto aeroespacial según que su trayectoria discurra por el espacio aéreo o por el espacio exterior?	18-26	5

	Párrafos	Página
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?	27-37	6
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 esa 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?	38-43	8
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?	44-50	9
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?	51-58	10
Cuestión 7: ¿Existen ya precedentes respecto del paso de objetos aeroespaciales tras su regreso a la atmósfera terrestre y existen ya normas consuetudinarias aplicable al paso de dichos objetos?	59-64	11
Cuestión 8: ¿Cabe citar alguna norma jurídica de derecho interno y/o internacional aplicable al paso de objetos espaciales tras su regreso a la atmósfera terrestre?	65-71	12
Cuestión 9: ¿Cabe considerar como aplicable a los objetos aeroespaciales el mismo régimen de matriculación propio de los objetos lanzados al espacio exterior?	72-79	13
Conclusión	80	14

INTRODUCCIÓN

1. En 1992, durante el 31º período de sesiones de la Subcomisión de Asuntos Jurídicos de la Comisión para la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos, la delegación de la Federación de Rusia presentó un documento de trabajo titulado “Cuestiones relativas al régimen jurídico aplicable a los objetos aeroespaciales” (A/AC.105/C.2/L.189) como punto de partida y estímulo para un examen que podría sacar del punto muerto al debate entre los Estados que consideraban necesario delimitar el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre, y los Estados que consideraban que esto no era necesario. En 1993, el Presidente del Grupo de Trabajo encargado de examinar el tema 4 del programa, sobre cuestiones relativas a la definición y delimitación del espacio ultraterrestre y al carácter y la utilización de la órbita geoestacionaria, en consulta con cierto número de delegaciones interesadas, distribuyó un documento informal titulado “Proyecto de cuestionario relativo a los objetos aeroespaciales” (A/AC.105/C.2/CRP.1) como punto de partida para la preparación de un cuestionario que se enviaría a los Estados Miembros. En 1994, el Presidente distribuyó un documento informal que contenía una introducción al proyecto de cuestionario, cuyo objeto era explicar brevemente el origen y los objetivos del cuestionario.

2. En 1995, en el 34º período de sesiones de la Subcomisión de Asuntos Jurídicos, se distribuyó a los Estados miembros de la Comisión un documento integrado que contenía el proyecto de cuestionario y los párrafos introductorios preparados en el 33º período de sesiones (A/AC.105/C.2/1995/CRP.3). Sobre la base de las deliberaciones y las consultas oficiosas, el Presidente del Grupo de Trabajo preparó y distribuyó una versión revisada del documento de trabajo titulada “Cuestionario sobre las cuestiones jurídicas a que pueden dar lugar los objetos aeroespaciales” (A/AC.105/C.2/1995/CRP.3), que fue aprobado por el Grupo de Trabajo.
3. En el 34º período de sesiones, el Grupo de Trabajo recomendó, con el acuerdo de la Subcomisión de Asuntos Jurídicos, que la finalidad del cuestionario fuera recabar las opiniones preliminares de los Estados miembros de la Comisión sobre diversas cuestiones relacionadas con los objetos aeroespaciales. Se abrigaba la esperanza de que las respuestas al cuestionario proporcionaran una base para que la Subcomisión de Asuntos Jurídicos pudiera continuar su examen del tema 4 del programa. Por lo tanto, la Subcomisión de Asuntos Jurídicos convino en que se invitara a los Estados miembros de la Comisión a que expresaran sus opiniones sobre estas cuestiones. La Subcomisión acordó también que, en su período de sesiones de 1996, la Secretaría presentara un documento con las respuestas al cuestionario que pudieran haberse recibido de los Estados miembros de la Comisión.
4. De conformidad con la recomendación arriba mencionada, la Secretaría preparó los documentos “Cuestionario sobre posibles cuestiones jurídicas relacionadas con los objetos aeroespaciales: respuestas de los Estados Miembros” (A/AC.105/635 y Adds. 1, 2 y 3) que contienen 14 respuestas sustantivas y una respuesta de carácter general.
5. El Grupo de Trabajo, en su período de sesiones de 1996, recomendó (A/AC.105/639, anexo I) que la Secretaría preparase, a tiempo para el 36º período de sesiones de la Subcomisión de Asuntos Jurídicos, un análisis amplio de las respuestas que hubiera recibido al cuestionario sobre posibles cuestiones jurídicas relacionadas con los objetos aeroespaciales, a fin de facilitar las deliberaciones del Grupo de Trabajo.
6. Las recomendaciones del Grupo de Trabajo fueron respaldadas por la Subcomisión de Asuntos Jurídicos en su informe sobre la labor de su 35º período de sesiones (A/AC.105/639, párr. 35), y por la Comisión en su informe sobre la labor de su 39º período de sesiones (A/51/20, párr. 128). La Asamblea General también hizo suyas las recomendaciones del Grupo de Trabajo en su resolución 51/123, de 13 de diciembre de 1996.
7. El presente análisis ha sido preparado por la Secretaría en cumplimiento de la recomendación mencionada más arriba y del análisis de las respuestas recibidas al 31 de enero de 1997.

ANÁLISIS AMPLIO DE LAS RESPUESTAS RECIBIDAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS

- 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?
8. De los 14 Estados que enviaron respuestas sustantivas a esta pregunta, cinco parecen aceptar la definición con su texto actual. Siete aceptaron la definición con ciertas reservas. De estos siete, uno dijo que la definición sugerida se podía utilizar como elemento de trabajo.
 9. De los otros dos Estados que enviaron respuestas, uno dijo que se debía modificar la definición, y que debían incorporarse otros términos como “vuelos” en las atmósferas de otros planetas así como una definición de “objetos sólo espaciales” (objetos con todos los atributos de objetos aeroespaciales pero incapaces de volar en el espacio aéreo). El otro Estado dijo que, como la definición no se podía encontrar en ningún tipo de literatura ni de reglamentación jurídica internacional, se debía utilizar otro término técnico: “sistema de transporte espacial”. En defensa del empleo de ese término en lugar de “objeto aeroespacial”, ese Estado observó que dichos sistemas tenían

varias características comunes. En particular, los sistemas eran todos objetos espaciales diseñados para la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, desde su lanzamiento hasta su aterrizaje, y se regían por el derecho espacial internacional. Además, estaban concebidos para aterrizar en la Tierra después de su reingreso en la atmósfera como un aeroplano.

10. Algunos Estados observaron que los actuales objetos aeroespaciales habían sido diseñados con dos fines: misiones Tierra-Tierra y transporte de tripulaciones y/o cargas útiles al espacio ultraterrestre y regreso a la Tierra.

11. A juicio de un Estado, una posible definición debía tener en cuenta que el concepto de un “objeto aeroespacial” abarcaría diferentes tipos de vehículos aeroespaciales, algunos de los cuales quizá fueran ya operacionales y los otros quizá se encontrasen en las etapas de diseño y planificación. Ese Estado señaló además que todos los vehículos aeroespaciales actuales y futuros tenían un denominador común ya que estaban concebidos para desplazarse utilizando propiedades tanto aeronáuticas como astronáuticas, lo que les permitía volar en el espacio aéreo y desplazarse en el espacio ultraterrestre.

12. Un Estado consideró necesario aclarar las palabras “durante cierto tiempo” del final de la definición, por ser una característica específica de un objeto aeroespacial.

13. Otros Estados consideraron que la definición era aceptable en su forma actual, en tanto quedase entendido que incluía otra característica de un objeto espacial en la medida que cumplierse una actividad o misión espacial.

14. Algunos Estados señalaron que la definición se basaba en sólo dos criterios: el desplazamiento por el espacio ultraterrestre y el mantenimiento en el espacio aéreo durante cierto tiempo. A este respecto, estos y otros Estados opinaron que una posible definición de objetos aeroespaciales y sus características específicas debía estar estrechamente relacionada con la tecnología en evolución, y debía incluir criterios adicionales basados en esa tecnología. Además, un Estado observó que sería necesario realizar un examen pormenorizado de las características específicas de los objetos aeroespaciales, teniendo en cuenta las tecnologías más complejas y en evolución. Algunos Estados opinaron también que debía darse a la Subcomisión de Asuntos Científicos y Técnicos de la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos un mandato para que estudiara y definiera los aspectos técnicos y los requisitos de esos objetos, antes de que la Subcomisión de Asuntos Jurídicos pudiese proseguir con su labor.

15. Del examen que antecede parece desprenderse que, si bien un Estado preferiría que se usase el término “sistema de transporte espacial” en lugar de “objeto aeroespacial”, las opiniones de diversos Estados sobre la idea conceptual de esos vehículos son similares. Salvo en lo que hace a la aplicación del derecho espacial internacional a los objetos aeroespaciales, cualquiera sea la terminología utilizada, las características comunes enumeradas por diversos países en sus respuestas son similares y complementarias.

16. Sobre la base de las respuestas y sugerencias recibidas, se puede considerar que los elementos comunes de los objetos aeroespaciales incluyen los siguientes:

(a) Capacidad para volar en el espacio aéreo;

(b) Capacidad para desplazarse por el espacio ultraterrestre;

(c) Realización de una actividad o misión espacial;

(d) Características de diseño que le permitan, tras su reingreso a la atmósfera de la Tierra, aterrizar como un aeroplano.

17. De lo que antecede, y sobre la base de las respuestas recibidas, un criterio preliminar para elaborar una definición de objeto aeroespacial podría ser el siguiente; “Un [objeto aeroespacial] [sistema de transporte espacial] es un objeto capaz tanto de desplazarse [y de mantenerse] en el espacio ultraterrestre como de valerse de sus propiedades aerodinámicas para mantenerse en el espacio aéreo [durante cierto período] [para fines (principalmente) (exclusivamente) espaciales]”.

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

18. De los 14 Estados que respondieron a la pregunta, cinco lo hicieron afirmativamente, y una de esas respuestas contiene una importante explicación científica de los atributos técnicos de las aeronaves y de las naves espaciales y de porqué, a una altitud entre 90 y 100 kilómetros, la órbita de una nave espacial habrá de decaer y, por lo tanto, someterá a una nave espacial a las normas del derecho aéreo. Otras cinco respuestas también fueron afirmativas y llegaron acompañadas de justificaciones jurídicas. Por último, se recibieron también cuatro respuestas en la negativa.

19. Algunos Estados observaron que el régimen jurídico aplicable a un objeto aeroespacial sería diferente según su ubicación. A este respecto, un Estado señaló, específicamente en relación con los objetos aeroespaciales, que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago en 1944 (el Convenio de Chicago) se aplicaría en el espacio aéreo y que el derecho espacial se aplicaría a un objeto en el espacio ultraterrestre.

20. Algunos Estados expresaron la opinión de que el régimen jurídico aplicable a los objetos aeroespaciales diferiría según cuál fuese la finalidad del vuelo, y que debía determinarse de conformidad con las normas correspondientes del derecho espacial o del derecho aéreo internacionales. Por ejemplo, el régimen aplicable a un objeto aeroespacial que realizase una misión Tierra-Tierra sin entrar en el espacio ultraterrestre sería determinado por las leyes del derecho aéreo internacional, mientras que un objeto aeroespacial que realizara una misión Tierra-órbita entraría en la jurisdicción del derecho espacial internacional. Un Estado expresó la opinión de que el vuelo real de una nave en el espacio aéreo, basado en los principios de la aeronáutica, y el movimiento de un objeto hacia, en y desde una órbita sobre la base de los principios de la astronáutica, someterían por lo tanto a dicha nave tanto a la jurisdicción del derecho aéreo como a la del derecho espacial.

21. A este respecto, otro Estado expresó también la opinión de que, dado que los objetos aeroespaciales estaban concebidos para realizar actividades en el espacio ultraterrestre, la circunstancia operacional de cruzar la atmósfera de la Tierra no afectaba a la función de los objetos sometidos a un régimen unificado. Otro Estado también expresó la opinión de que no debía hacerse ninguna distinción cuando la misión de la nave fuera una misión espacial. Ese Estado señaló que sería más útil formular disposiciones sobre el paso inocente de un objeto espacial sobre espacio aéreo nacional.

22. Otro Estado opinó que no era necesario hacer ninguna diferenciación para evitar la aplicación dual de dos conjuntos de leyes a una situación, ya que esto produciría confusión.

23. Un Estado expresó la opinión de que los sistemas de transporte espacial diseñados para la exploración y utilización del espacio ultraterrestre eran objetos espaciales según todo el cuerpo de derecho espacial, independientemente de que se desplazasen por el espacio aéreo o el espacio exterior, pero señaló que también podrían ser aplicables las leyes del tráfico aéreo internacional tras su reingreso a la atmósfera de la Tierra, sobre todo porque el tráfico aéreo podría interferir con el vuelo del sistema de transporte espacial. En particular, y sobre la base de la distancia a recorrer (unos 8.000 kilómetros) y el tiempo hasta el aterrizaje (14 a 15 minutos después de pasar el techo de los 60 kilómetros de altitud), habría que tomar muchas precauciones para evitar colisiones, ya que las naves espaciales que reingresan a la atmósfera no tienen la misma capacidad de maniobra. Por lo tanto, a juicio de ese Estado, los abogados especialistas en tráfico aéreo y espacial deberían trabajar de consuno para elaborar una

solución común, en cuanto a las normas jurídicas aplicables a los objetos espaciales que reingresan a través del espacio aéreo de Estados extranjeros y sus regímenes jurídicos particulares.

24. Del análisis precedente se desprende que muchas respuestas de hecho indican que el derecho espacial y el derecho aéreo se pueden aplicar a los objetos aeroespaciales o a los sistemas de transporte espacial. A juicio de un Estado, por razones de seguridad se deberían aplicar las leyes del tráfico aéreo a los sistemas de transporte espacial durante su paso por la atmósfera, a fin de evitar colisiones, pero en general regiría el derecho espacial.

25. Algunos Estados consideran que la aplicabilidad del derecho aéreo o del derecho del espacio depende del criterio espacial, o sea de la ubicación de un objeto aeroespacial en el espacio aéreo o exterior, mientras que otros entienden que es el criterio funcional, o la finalidad de un objeto aeroespacial, el que debe regir la determinación del derecho aplicable. Por último, otros Estados consideran que es necesario formular disposiciones apropiadas para reglamentar la utilización de los objetos aeroespaciales y, alternativamente, a juicio de un Estado sería muy útil elaborar una disposición relativa al paso inocente de objetos espaciales sobre espacio aéreo nacional.

26. Hubo una amplia variedad de opiniones sobre el tema tratado más arriba, que exige una ulterior consideración y elaboración a fin de tener en cuenta las diferentes opiniones. Sobre la base de las respuestas recibidas parece, sin embargo, que los Estados podrían estar en condiciones de seguir examinando la compatibilidad del derecho aéreo y del derecho espacial. Muchos Estados propugnaron también un nuevo examen de diversos temas para encontrar soluciones comunes a los problemas tratados y/o elaborar disposiciones sobre cuestiones como el paso inocente de objetos espaciales por el espacio aéreo nacional.

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?

27. La cuestión 3 se podría dividir en dos partes: la primera se refiere a la existencia de procedimientos especiales para los objetos aeroespaciales; y la segunda se refiere a si debe elaborarse para esos objetos un régimen único o unificado.

28. Con respecto a la primera parte de la pregunta, algunos Estados expresaron la opinión de que, a menos que se elaborase un reglamento único especial para los objetos aeroespaciales, los que sirvieran para los dos fines estarían comprendidos en dos regímenes jurídicos diferentes. En particular, un Estado expresó la opinión de que se plantearían diferencias en la aplicación del derecho aéreo y el derecho espacial en esferas específicas, incluida la legalidad del vuelo (derecho aéreo, en relación con la autorización de un Estado extranjero; derecho espacial, en relación con la libertad de las actividades en el espacio exterior); registro de la aeronave de conformidad con el Convenio de Chicago y de la nave espacial con arreglo al Convenio sobre el registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre (resolución 3235 (XXIX) de la Asamblea General, anexo) (Convenio sobre registro); y la base para asignar la responsabilidad (derecho aéreo, que comprende tratados internacionales y leyes nacionales; derecho espacial, que comprende el derecho internacional). Ese Estado opinó también que existía la posibilidad de que algunos tipos de objetos espaciales se considerasen como aeronaves aun cuando parte de su vuelo discurriese en el espacio ultraterrestre, y que otros tipos de objetos aeroespaciales se considerasen como objetos espaciales, dado que sus propiedades aerodinámicas se utilizarían sólo para el despegue y el aterrizaje. Desde una perspectiva de un régimen único o unificado para los objetos aeroespaciales, a juicio de ese Estado sería más bien remota la posibilidad de que se plantease ese caso.

29. Algunos Estados señalaron que no existían procedimientos especiales para los objetos aeroespaciales que tuvieran en cuenta la diversidad de sus características funcionales, sus propiedades aerodinámicas y sus características de diseño.

30. A juicio de un Estado, no parecía necesario establecer procedimientos o reglamentos internacionales especiales para los sistemas de transporte espacial, ya que no había precedentes constantes (aparte de un vuelo del transbordador espacial Bran de la ex Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) que hiciesen necesaria la elaboración de reglamentos. En cuanto a un régimen único o unificado, ese Estado opinó que el examen de la cuestión debía aplazarse hasta que la Subcomisión de Asuntos Científicos y Técnicos realizase un estudio técnico de los objetos aeroespaciales.
31. Algunos Estados expresaron la opinión de que debía desarrollarse un régimen único o unificado para los objetos aeroespaciales que abarcarse todos los aspectos de la cuestión, a fin de evitar el desorden jurídico que resultaría del aumento en el número y uso de esos objetos. Algunos Estados también opinaron que debía establecerse un régimen general, que tuviese en cuenta los vuelos de todos los tipos de objetos aeroespaciales, incluidos los vuelos “transatmosféricos” y el reingreso directo con un cuerpo recuperable. Dicho régimen debería perfeccionarse en etapas ulteriores, a la luz de los adelantos en esta esfera relacionados con el espacio.
32. Con respecto a la preparación de un régimen unificado, un Estado consideró que dicho régimen debía ser preparado por una organización internacional pertinente neutral.
33. Un Estado respondió que se podía considerar un régimen de ese tipo si el concepto de objetos aeroespaciales no se extendía para incluir a los “objeto únicamente espaciales”. A juicio de ese Estado, como en el derecho internacional no existían procedimientos especiales aplicables a la diversidad de objetos aeroespaciales, y teniendo en cuenta los probables adelantos futuros de la tecnología, en este momento no sería jurídicamente necesario contar con un régimen unificado.
34. Un Estado señaló que la cuestión más importante era determinar si se pondrían en vigor procedimientos para notificar el paso de objetos aeroespaciales por el espacio aéreo de Estados extranjeros. A este respecto, se utilizarían como referencia varias características, incluida sobre todo la designación del objeto aeroespacial como sistema de transporte para trasladar cargas útiles o pasajeros de un punto de la Tierra a otro, o como un sistema concebido para ser lanzado al espacio.
35. Por lo tanto, parece que, sobre la base de las respuestas recibidas y según cual sea la nomenclatura escogida para definir a los objetos, todos los que respondieron están de acuerdo en que no existen procedimientos especiales para los objetos aeroespaciales.
36. Con respecto a la segunda parte de la pregunta 3, relativa a si se debe desarrollar un régimen único o unificado para los objetos especificados, las opiniones de los que respondieron están divididas. Algunos declararon que se necesita un régimen único o unificado para evitar confusiones y tener en cuenta el futuro incremento en el número, el uso y la diversidad de esos objetos. Otros dijeron que sería prematuro avanzar en esa dirección debido a los futuros adelantos tecnológicos que cabía esperar en esa esfera y que, a juicio de uno de los Estados, debían primero ser estudiados por la Subcomisión de Asuntos Científicos y Técnicos. Por último, a juicio de un Estado había otra cuestión que debía ser examinada a fondo, que consistía en determinar si se debían establecer procedimientos sobre notificación.
37. Por lo tanto, no hay una indicación clara sobre lo que se debe hacer respecto del establecimiento de un régimen unificado o único, ya que no resulta evidente que exista acuerdo en esta esfera. Cabría entonces hacer referencia al análisis de las respuestas a la pregunta 2, dado que sustancialmente las respuestas recibidas indican que los Estados quizá deseen al menos seguir examinando la compatibilidad de los criterios del derecho aéreo y del derecho espacial en un contexto limitado.

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 esa 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?

38. Algunos Estados, siguiendo el criterio espacial, expresaron la opinión de que los objetos aeroespaciales que pueden cumplir las dos finalidades pueden ser considerados como aeronaves mientras están en el espacio aéreo y como naves espaciales mientras están en el espacio exterior. A juicio de un Estado, ciertos problemas jurídicos como la soberanía sobre el espacio aéreo y la seguridad aérea hacen que el criterio espacial fuera más apropiado para determinar la ley aplicable. A juicio de otro Estado, sin embargo, podía considerarse que los objetos aeroespaciales que tenían por finalidad el transporte aéreo, aun cuando volasen durante cierto tiempo en el espacio exterior, podrían seguir siendo esencialmente aeronaves, mientras que aquellos objetos que volaban en el espacio aéreo a los fines de ascender o descender del espacio exterior podrían ser considerados como naves espaciales (por ejemplo, el transbordador espacial), pero que cada objeto debía ceñirse a ciertos principios y normas del otro régimen jurídico. Un Estado señaló también que, en base a la diversidad de misiones y legislaciones aplicables en cada caso, se debía aplicar sólo un régimen jurídico, en función del destino del vuelo de que se tratase.

39. Algunos Estados opinaron que las normas del derecho aéreo nacional e internacional se podían aplicar también a cuestiones prácticas como la seguridad de la aviación y de la navegación aérea.

40. Un Estado indicó que, con respecto a los sistemas de transporte espacial, era aplicable el derecho espacial internacional ya fuera que los sistemas se desplazasen por el espacio aéreo o por el espacio exterior. A juicio de ese Estado, ante la ausencia de reglamentaciones internacionales específicas sobre tráfico aéreo para los sistemas de transporte espacial, los abogados especialistas en tráfico aéreo y el espacio debía eliminar las incompatibilidades entre los dos regímenes y hacer jurídicamente posible el reingreso de los sistemas, teniendo en cuenta los derechos e intereses legítimos de los Estados afectados por dicho paso y los intereses de seguridad de la aviación internacional.

41. Algunos Estados observaron que, a nivel técnico, los objetos aeroespaciales no debían ser considerados aeronaves porque estaban diseñados para ser naves espaciales con procedimientos especiales de diseño, construcción y lanzamiento diferentes de los que se aplicaban a las aeronaves, aparte del hecho de que su flexibilidad y capacidad para maniobrar como aeronaves era sólo circunstancial respecto de su uso previsto. Un Estado señaló que para esos objetos debía prevalecer el derecho espacial mientras la finalidad del vuelo fuera la realización de actividades en el espacio exterior. A esa opinión se debe la propuesta de que la definición dada en la cuestión 1 se modifique para incluir las palabras “para fines (principalmente) (exclusivamente) espaciales”. De igual modo, otro Estado expresó la opinión de que el criterio para determinar la ley aplicable era la finalidad del vuelo del objeto. Por lo tanto, a medida que la tecnología se vuelva más compleja, la cuestión consistirá en determinar si hay que complementar las disposiciones existentes del derecho aéreo y espacial internacionales.

42. Algunos Estados observaron que debía desarrollarse un régimen único adecuado para los objetos aeroespaciales, ya fuera que se encontrasen en el espacio aéreo o en el espacio exterior. A ese respecto, otro Estado observó que dicho régimen debía tener en cuenta la delimitación del espacio aéreo. Otro Estado también señaló que se debía desarrollar un régimen de ese tipo para los objetos aeroespaciales que se encontrasen en el espacio aéreo y en el espacio exterior, según cual fuera su destino.

43. Las respuestas recibidas respecto de la cuestión 4 indican una disparidad de opiniones sobre este asunto. Muchos Estados opinaron que los objetos aeroespaciales no debían ser considerados aeronaves mientras estuviesen en el espacio aéreo, pero que debían seguirse las normas nacionales e internacionales sobre el tráfico aéreo a los fines de la seguridad y la navegación aérea. Esas normas sobre tráfico aéreo, sin embargo, no debían regir los vuelos de

los objetos aeroespaciales. Algunos Estados fueron más lejos y declararon que la ley aplicable a los objetos aeroespaciales era el derecho espacial, en tanto la finalidad principal del vuelo fuera la realización de actividades en el espacio exterior. Otros fueron de la opinión de que la ubicación del objeto aeroespacial era el factor clave (criterio espacial). En el espacio aéreo se debía aplicar el derecho aéreo, y en el espacio ultraterrestre se debía aplicar el derecho espacial. A juicio de algunos Estados que sostenían opiniones opuestas, se debía formular un régimen unificado apropiado para los objetos aeroespaciales. Por último, un Estado expresó la opinión de que quizá hubiera que complementar el derecho aéreo y el derecho espacial existentes para tener en cuenta los nuevos y diversos adelantos tecnológicos. En cierta medida, la disparidad de opiniones quizá se pudiera explicar por la falta de una definición convenida del término “objeto aeroespacial”.

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?

44. Algunos Estados observaron que no debía haber diferencias en las reglas para las fases del despegue y el aterrizaje. Otro Estado señaló a este respecto que sólo se debían considerar los procedimientos operacionales. Otro Estado también opinó que las fases de vuelo de los objetos aeroespaciales que realizaban principalmente actividades en el espacio exterior, no debían estar sujetas a otro régimen jurídico, ya que la totalidad del vuelo se regía por el derecho espacial. Algunos Estados expresaron la opinión de que, en virtud del sistema jurídico vigente, no había ningún régimen especial que distinguiese entre las fases de despegue y aterrizaje, pero que en el caso del paso sobre el espacio aéreo territorial de otro Estado tras la entrada en el espacio aéreo, se podía aplicar el derecho aéreo internacional y el derecho aéreo nacional de los Estados afectados, en particular en relación con la soberanía y la seguridad del Estado interesado. A ese respecto, otro Estado señaló que al considerar la misión de un objeto aeroespacial determinado, la única parte de esa misión que debía reglamentarse era la del paso inocente sobre el territorio de otro Estado.

45. A juicio de un Estado, un vehículo aeroespacial que cumpliera fines astronáuticos no requería un grado diferente de reglamentación para sus fases de despegue y aterrizaje, mientras observara los principios y normas del derecho aéreo. Un objeto aeroespacial capaz de cumplir ambos fines (volar como una aeronave y desplazarse como una nave espacial) debía operar de conformidad con el derecho aéreo y el derecho espacial en las zonas apropiadas.

46. Otro Estado señaló que si se elaboraba un régimen especial para los sistemas de transporte espacial, sería necesario hacer una distinción entre las fases de despegue y aterrizaje debido a sus diferencias. Si bien la trayectoria del despegue era muy empinada, la trayectoria del aterrizaje se extendía sobre unos 8.000 kilómetros. Por otra parte, los lanzamientos se realizaban por lo general sobre el territorio del Estado de lanzamiento o en cooperación con un Estado extranjero, y cualquier problema que pudiera plantearse se resolvería en ese contexto.

47. De igual modo, algunos Estados, al referirse a los objetos aeroespaciales, expresaron la opinión de que debía hacerse una distinción entre esas fases. Algunos estados observaron que se necesitaba un grado de reglamentación diferente para la entrada en el espacio aéreo desde el espacio exterior y el regreso a esa órbita, y que, de elaborarse dicho sistema, debían tenerse en cuenta las características de los objetos aeroespaciales.

48. A juicio de un Estado, las fases de despegue y aterrizaje de objetos aeroespaciales incluiría precauciones en cuanto al tráfico aéreo, aunque quizá se necesitaran requisitos especiales en esas fases del vuelo de los objetos aeroespaciales.

49. Otro Estado observó que el establecimiento de ese tipo de distinción traería consigo la necesidad de elaborar criterios y mecanismos reglamentarios apropiados para abarcar esos aspectos del vuelo de los objetos aeroespaciales, seguida de una codificación de las diferencias en el derecho espacial internacional.

50. Igual que en el caso de la cuestión 4, si bien parece haber diferencias de opinión en cuanto a la necesidad de establecer grados de reglamentación diferentes para las diferentes fases, de los comentarios sustantivos recibidos es evidente que si se estudia y formula un régimen especial para los objetos aeroespaciales, todos los aspectos mencionados por los que respondieron podrían incorporarse en dicho régimen especial con un lenguaje apropiado. También en este caso, muchos de los Estados que respondieron plantearon cuestiones de seguridad, soberanía y seguridad nacional, incluidos los que consideraron que no debía haber diferencias en la reglamentación de las fases.

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?

51. Algunos Estados expresaron la opinión de que tanto el derecho aéreo nacional como el internacional eran aplicables.

52. Algunos Estados opinaron que se deberían aplicar las normas del derecho aéreo nacional e internacional, pero sólo a los objetos aeroespaciales capaces de realizar maniobras aeronáuticas, y no a los que se considerasen esencialmente objetos espaciales. Algunos Estados expresaron la opinión de que sería necesario, por razones de seguridad nacional y seguridad aérea, aplicar el derecho aéreo nacional e internacional a los objetos con características sometidas al derecho aéreo y espacial.

53. A juicio de un Estado, como los sistemas de transporte espacial estaban concebidos para la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, esos sistemas estaban sometidos al derecho espacial, ya fuera que se desplazaran por el espacio aéreo o por el espacio exterior. Ese Estado, haciendo referencia a sus respuestas a otras preguntas anteriores, señaló, sin embargo, que el derecho aéreo nacional e internacional se aplicaría por razones prácticas como la seguridad, el tráfico aéreo y la navegación. Otro Estado observó que si bien el derecho aéreo no era aplicable, en ciertas instancias quizá hubiera que examinar si el vuelo de un objeto aeroespacial se realizaba de conformidad con las normas de navegación aérea existentes, como un medio de resolver posibles diferencias. De igual modo, algunos Estados opinaron que si la finalidad del vuelo era una misión espacial, debía aplicarse el derecho espacial. A ese respecto, un Estado señaló que el criterio formal para la determinación de la ley aplicable debía ser si el Estado registraba un objeto como aeronave o como nave espacial.

54. Algunos Estados consideraron que todos los objetos aeroespaciales que reingresaran por el espacio aéreo de países extranjeros debían estar sometidos a las leyes internacionales sobre tráfico aéreo. Algunos Estados también expresaron la opinión de que las normas del derecho aéreo relativas a la seguridad de la navegación aérea debían aplicarse si, por ejemplo, a juicio de uno de esos Estados, una nave espacial excedió su trayectoria y voló en el espacio aéreo fuera de su trayectoria normal de vuelo.

55. Un Estado señaló que para contestar la pregunta había que hacer una distinción entre espacio aéreo y espacio ultraterrestre, y había que tener debidamente en cuenta en particular los resultados de las deliberaciones de la Subcomisión de Asuntos Jurídicos. El derecho aéreo nacional e internacional no se podía aplicar, en su totalidad, a los objetos aeroespaciales, y se necesitaban normas inequívocas para esos objetos.

56. Algunos Estados expresaron la opinión de que era el Convenio de Chicago el que debía regir la situación y que, si era necesario efectuar cambios, se debía estudiar la posibilidad de celebrar consultas apropiadas con la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

57. Un Estado señaló que para aquellos objetos aeroespaciales que realizasen vuelos Tierra a órbita con trayectorias que pasasen por el espacio aéreo de otro Estado, quizá fuera necesario examinar la posibilidad de codificar los derechos de paso inocente. A este respecto, habría que considerar especialmente las características de

los vuelos Tierra a Tierra. Por lo demás, ese Estado señaló que los objetos que realizasen vuelos Tierra a órbita tendrían dificultades de orden práctico para cumplir todos los requisitos del derecho aéreo.

58. Los que respondieron sostuvieron diversas opiniones sobre la aplicabilidad del derecho aéreo nacional e internacional, opiniones que parecían estar divididas entre los criterios funcional y espacial. Entre los que defendieron el criterio funcional no se observó una indicación clara sobre la necesidad de un régimen especial para los objetos aeroespaciales. Para los que sostuvieron el criterio espacial estaba claro que se necesitaba un régimen especial que rigiera el pasaje por el espacio aéreo de otro Estado. Otros propugnaron también la remisión a las normas de la OACI, y la aplicación de esas normas a esas situaciones. Las respuestas a la pregunta sobre la aplicabilidad del derecho aéreo nacional e internacional, por lo tanto, han arrojado cierta luz sobre la cuestión del paso por espacio aéreo extranjero.

Cuestión 7: ¿Existen ya precedentes respecto del paso de objetos aeroespaciales tras su regreso a la atmósfera terrestre y existen ya normas consuetudinarias aplicables al paso de dichos objetos?

59. Algunos Estados expresaron la opinión de que no había precedentes con respecto al paso de objetos aeroespaciales tras su reingreso a la atmósfera de la Tierra. Algunos sostuvieron que todavía no había suficientes elementos en el derecho espacial para afirmar que se había reconocido, como norma del derecho internacional consuetudinario, la existencia de un derecho de paso para objetos aeroespaciales que ascendieran o descendieran, pero en la práctica dicho paso se producía sin protestas, y en la medida en que el paso fuera inocente y no perjudicara la paz ni la seguridad de Estados los subyacentes podía servir de base para la legalización de la práctica. A este respecto, un Estado observó que aun si el paso tenía lugar sin objeciones, eso no significaba la aprobación del paso como práctica o precedente internacional, dado que los Estados interesados no tenían información sobre ese paso y que no se había producido ninguna desventaja en razón de ese paso.

60. Un Estado señaló que respecto de los sistemas de transporte espacial, el ejemplo de transbordador espacial de los Estados Unidos de América no constituía necesariamente un precedente, ya que su despegue tenía lugar en territorio de los Estados Unidos y su aterrizaje se producía sobre el alta mar y el territorio de los Estados Unidos. Por otra parte, ese mismo Estado observó que el transbordador espacial Bran de la ex Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas había volado sólo una vez, pero había sobrevolado territorio extranjero durante su reingreso. Se desconocía si se habían celebrado consultas con los Estados subyacentes, o si se les había suministrado información. Dado que el transbordador espacial de los Estados Unidos no creaba ningún precedente de sobrevuelo, y que el transbordador espacial Bran no constituía un precedente suficiente para la formulación de un derecho internacional consuetudinario, no había normas consuetudinarias internacionales respecto del paso de sistemas de transporte espacial sobre territorio extranjero porque no había una práctica internacional en ese campo.

61. Algunos Estados opinaron que había precedentes con respecto a los objetos espaciales que caían de una órbita, y que esos precedentes se referían no al paso de objetos espaciales funcionales, sino sólo a los desechos espaciales que caían a la tierra. Esos Estados señalaron que de hecho existían precedentes, y citaron numerosos ejemplos, incluida la caída del COSMOS-954 sobre territorio canadiense y del Skylab sobre territorio australiano. Un Estado fue más explícito y señaló que había otros ejemplos de reingreso además de los dos recién mencionados, incluido el reingreso del Apollo 13/SNAP 27 en la atmósfera sobre el Pacífico Sur, antes de perderse en el abismo de Tonga, y el accidente del COSMOS-1402, que reingresó a la atmósfera sobre alta mar y se desintegró. Ese Estado creía, sin embargo, que no existía un derecho consuetudinario internacional específico con respecto al paso de objetos aeroespaciales sobre territorios extranjeros.

62. En lo que se refiere al derecho consuetudinario internacional, un Estado observó que, con respecto al paso de objetos aeroespaciales por espacio aéreo extranjero, ese derecho todavía se estaba desarrollando. A juicio de un Estado, los sucesivos vuelos del transbordador espacial de los Estados Unidos por el espacio aéreo de muchos terceros Estados podían considerarse como precedentes de paso inocente, y dado que no se habían planteado

objeciones ni oposición, esos pasos habían dado lugar a un derecho consuetudinario internacional, análogo al caso del primer satélite artificial de la Tierra. Un Estado también dijo que en virtud de un acuerdo entre la Federación de Rusia y Kasakstán sobre el paso de objetos espaciales de la Federación de Rusia, existían ya precedentes de ese tipo se paso.

63. Un Estado observó que la práctica internacional a este respecto estaba evolucionando, y en virtud de ella la soberanía de un Estado no se extendía al espacio situado sobre la órbita de menor perigeo de un satélite artificial de la Tierra (aproximadamente 100 kilómetros sobre el nivel del mar). En los casos en que los vuelos se habían realizado debajo de este nivel, los Estados habían proporcionado, como gesto de buena voluntad, información pertinente a los Estados cuyos territorios se sobrevolarían, como ocurrió en 1990 cuando las autoridades de los Estados Unidos suministraron a las autoridades de la ex Unión Soviética información acerca del vuelo del transbordador espacial de los Estados Unidos sobre las regiones orientales del territorio de la ex Unión Soviética. A juicio de ese Estado, dicha información se había suministrado por cortesía y sobre la base de un acuerdo en virtud del cual la información dada no se consideraría como un precedente, pese a que los procedimientos seguidos podían indicar un ejemplo para el futuro. Según ese Estado, las disposiciones del derecho consuetudinario internacional en esta esfera estaban evolucionando.

64. Del análisis que precede se desprende que hubo opiniones diversas sobre esta cuestión. Pese a que no todos los Estados estuvieron de acuerdo en cuanto a la existencia de precedentes para el paso de objeto aeroespaciales, en la comunidad internacional se han hecho intentos por llegar a un acuerdo sobre fórmulas apropiadas para el paso de objetos espaciales.

Cuestión 8: ¿Cabe citar alguna norma jurídica de derecho interno y/o internacional aplicable al paso de objetos espaciales tras su regreso a la atmósfera terrestre?

65. Algunos Estados observaron que si bien no había reglas específicas relativas al paso de objetos aeroespaciales tras su reingreso a la atmósfera terrestre, algunas disposiciones generales del derecho espacial internacional se referían a todas las etapas de los vuelos espaciales, incluido el paso de los objetos espaciales por la atmósfera de la Tierra. Como ejemplos se citaron las disposiciones pertinentes 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 Acuerdo sobre el salvamento y la devolución de astronautas y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre (resolución 2345 (XXII) de la Asamblea General, anexo), el Convenio sobre la responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales (resolución 2777 (XXVI) de la Asamblea General, anexo), la Declaración de los principios jurídicos que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre (resolución 1962 XVIII) de la Asamblea General) y los Principios pertinentes a la utilización de fuentes de energía nuclear en el espacio ultraterrestre (resolución 47/68 de la Asamblea General).

66. Un Estado observó que los sistemas de transporte espacial diseñados para la exploración y la utilización del espacio ultraterrestre desde su lanzamiento hasta su aterrizaje, se regían por el derecho espacial internacional. A este respecto, el derecho internacional relativo al tráfico aéreo podía aplicarse a los sistemas de transporte espacial por razones de orden práctico. Ese Estado puso de relieve su legislación nacional de aviación, en la que se definían las aeronaves. En este contexto, la ley establecía que las naves espaciales, los cohetes y otros objetos voladores similares se consideraban como aeronaves mientras estuviesen en el espacio aéreo. Otro Estado señaló que, de acuerdo con su código de aviación civil y con las prácticas nacionales, los objetos espaciales en el espacio aéreo estaban sometidos a las mismas normas que las aeronaves y otros objetos voladores.

67. Otro Estado señaló que en virtud de su Ley de actividades espaciales, un Estado extranjero podía efectuar un vuelo inocente con fines de entrar en órbita alrededor de la Tierra y también a los fines de regresar a la Tierra, siempre que se diera a las autoridades pertinentes, con suficiente antelación, una notificación de los parámetros de

ese vuelo. Otro Estado señaló que su Ley sobre actividades espaciales, que se estaba preparando, contenía disposiciones sobre ese paso.

68. Algunos Estados expresaron la opinión de que las normas jurídicas nacionales y/o internacionales existentes se debían aplicar respecto de los objetos espaciales y aeroespaciales después de su reingreso a la atmósfera de la Tierra.

69. Algunos Estados dijeron que en sus jurisdicciones no había normas jurídicas relativas al paso de objetos aeroespaciales tras su reingreso a la atmósfera de la Tierra. Algunos otros expresaron la opinión de que no había normas jurídicas internacionales aplicables a ese tipo de paso.

70. Un Estado opinó que se debía emprender la elaboración de normas jurídicas internacionales sobre el paso de objetos aeroespaciales.

71. Respecto de la cuestión 8, la mayoría de los Estados que respondieron (con excepción de uno que declaró no disponer de información y otro que indicó que no había normas jurídicas nacionales sobre ese tipo de paso) dijeron que existían algunas normas nacionales o internacionales que regían o podían regir el paso de objetos espaciales tras su reingreso a la atmósfera de la Tierra.

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

72. La mayoría de los Estados observaron que las normas relativas a la matriculación de objetos lanzados al espacio exterior era aplicable a los objetos aeroespaciales. A este respecto, un Estado señaló que esas normas se aplicarían a los objetos aeroespaciales que esencialmente se consideraban como objetos espaciales.

73. Algunos Estados observaron que los objetos capaces de cumplir ambos fines debían estar sometidos a doble matriculación, como aeronave y como nave espacial, a menos que, a juicio de uno de los Estados que respondieron, se elaborase un régimen único para los objetos aeroespaciales que incluyese procedimientos especiales para la matriculación de esos objetos.

74. Algunos Estados señalaron que se necesitaba, y debía prepararse, un nuevo procedimiento de matriculación que reflejase las características de los objetos aeroespaciales.

75. Algunos Estados sugirieron que los objetos aeroespaciales se considerasen como diferentes de otros objetos espaciales matriculados en virtud del Convenio sobre el Registro. A juicio de uno de esos Estados, la matriculación podía entonces confiarse a un órgano diferente.

76. Un Estado consideró que las enmiendas o adiciones a las normas existentes, para tener en cuenta las características especiales de los objetos aeroespaciales, serían prematuras, pero que podrían ser necesarias más adelante. A este respecto, se podía proporcionar más información de la que ya se requería respecto de los objetos aeroespaciales, como la trayectoria de su vuelo previsto a través del espacio aéreo de otros Estados, pero esa información se basaría en un nuevo estudio y examen de las características y operaciones de los objetos aeroespaciales. Además, el concepto de "Estado de lanzamiento" debía examinarse a la luz de los nuevos medios que se desarrollaran para lanzar objetos aeroespaciales.

77. Un Estado señaló que se necesitaría un nuevo estudio para determinar si existía la necesidad de la matriculación, teniendo en cuenta la brevedad de la fase orbital que podía atribuirse a un objeto aeroespacial.

78. Un Estado consideró que los objetos de transporte espacial montados en el espacio y destinados a no aterrizar nunca en la Tierra ni hacer un vuelo aéreo también debían matricularse, y se debían declarar sus rutas y destinos a fin de evitar cualquier incidente.

79. En general, la mayoría de los Estados convino en que el Convenio sobre el Registro debía aplicarse, pero otros se inclinaron firmemente por el uso de otro mecanismo de matriculación, y prefirieron que un régimen único unificado, siempre y cuando se elaborase, contuviese disposiciones para la matriculación de objetos aeroespaciales.

Conclusión

80. Del análisis que antecede parece desprenderse que hay un cierto desplazamiento de la opinión, al menos con respecto a la posibilidad de continuar el diálogo así iniciado, recabando para ello contribuciones de abogados especialistas tanto en el espacio aéreo como en el espacio exterior acerca de cuestiones relativas a los objetos aeroespaciales.