



Asamblea General

Distr. limitada
22 de abril de 2024
Español
Original: inglés

Comisión sobre la Utilización del Espacio

Ultraterrestre con Fines Pacíficos

Subcomisión de Asuntos Jurídicos

63^{er} período de sesiones

Viena, 15 a 26 de abril de 2024

Proyecto de informe

Adición

X. Intercambio general de opiniones sobre los aspectos jurídicos de la gestión del tráfico espacial

1. De conformidad con la resolución 78/72 de la Asamblea General, la Subcomisión examinó el tema 12 del programa, titulado “Intercambio general de opiniones sobre los aspectos jurídicos de la gestión del tráfico espacial”, como cuestión/tema concreto de debate.

2. Formularon declaraciones sobre el tema 12 del programa representantes de Alemania, la Argentina, Azerbaiyán, China, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, Francia, Grecia, la India, Indonesia, el Japón, México, Noruega y Países Bajos (Reino de los). También formularon declaraciones los observadores de IISL y SGAC. Durante el intercambio general de opiniones formularon declaraciones en relación con el tema representantes de otros Estados miembros.

3. Se presentaron a la Subcomisión las siguientes ponencias:

a) “Apoyo de las entidades no gubernamentales a la compartición de datos”, a cargo del representante del Reino Unido;

b) “Hacia un pacto intergeneracional en favor de la sostenibilidad espacial: ¿qué implica para la gestión del tráfico espacial a nivel internacional?”, a cargo del observador del SGAC.

4. Se informó a la Subcomisión de varias medidas que se habían adoptado o se preveía adoptar a nivel nacional, regional e internacional para mejorar la seguridad y la sostenibilidad de los vuelos espaciales. Entre esas medidas cabe mencionar las siguientes: las notificaciones previas al lanzamiento; la comunicación de planes de lanzamiento anuales; la prestación de servicios para evitar las colisiones de vehículos espaciales, así como de servicios de reentrada y fragmentación, mediante el desarrollo y la utilización de capacidades de vigilancia y seguimiento de objetos espaciales, incluso a países con programas espaciales emergentes, y la ampliación del acceso a esos servicios; un nuevo sistema de coordinación del tráfico espacial que aprovecharía los datos suministrados por los operadores, los Gobiernos y las fuentes comerciales, académicas e internacionales; la creación de un ecosistema nacional de vigilancia de los objetos espaciales; la próxima actualización de reglamentos técnicos nacionales por los que se regían las operaciones espaciales —mediante la que, por ejemplo, se restringiría



el acceso de los objetos espaciales no maniobrables a determinadas órbitas—; la actualización de una política nacional a mediano y largo plazo relativa a la elaboración de normas sobre el uso de las órbitas terrestres; mejoras en el registro de objetos espaciales; nuevas normas de sostenibilidad espacial impulsadas por la industria que pretendían incentivar las mejores prácticas en materia de sostenibilidad en todo el ciclo de vida de las actividades espaciales; propuestas para incentivar la adopción de operaciones satelitales más sostenibles mediante la aplicación de límites variables en relación con la responsabilidad de los operadores y de reembolsos en relación con las solicitudes de licencia; nuevos modelos de seguro de responsabilidad civil; una propuesta de directriz para evitar el despliegue de satélites pequeños sin capacidad de rastreo y maniobra a altitudes próximas a los 400 km, medida que tomaba en consideración especialmente las estaciones espaciales tripuladas; el anuncio anticipado de la realización de servicios de mantenimiento en órbita; directrices nacionales sobre los servicios de mantenimiento en órbita en las que se establecían requisitos técnicos de seguridad; un simposio internacional sobre la utilización segura y sostenible del espacio ultraterrestre; talleres sobre la gestión del tráfico espacial; reuniones del Comité Interinstitucional de Coordinación en materia de Desechos Espaciales; la carta sobre la creación de cero desechos espaciales (Zero Debris Charter) de la Agencia Espacial Europea (ESA); y la designación de la gestión del tráfico espacial como cuestión de importancia estratégica para la Unión Europea.

5. Algunas delegaciones expresaron la opinión de que, dado que el volumen, la diversidad y la interdependencia de las actividades espaciales seguían aumentando, las normas, las reglas y los principios que regían las actividades en el espacio ultraterrestre también debían evolucionar para garantizar la seguridad y la sostenibilidad de las actividades en el espacio ultraterrestre, y consideraron que la gestión del tráfico espacial debía examinarse en ese contexto.

6. Se expresó la opinión de que la gestión del tráfico espacial se asentaba sobre dos pilares: un pilar operacional que comprendía la capacidad de vigilancia de los objetos espaciales y los servicios operacionales para prevenir el riesgo de colisiones, por un lado, y un pilar regulador que comportaba la elaboración de un conjunto de buenas prácticas y normas técnicas y jurídicas por las que deberían regirse las operaciones espaciales, por el otro.

7. Se expresó la opinión de que las Directrices relativas a la Sostenibilidad a Largo Plazo de las Actividades en el Espacio Ultraterrestre de la Comisión (A/74/20, anexo II) y las Directrices para la Reducción de Desechos Espaciales de la Comisión podían ser piezas fundamentales de la futura gestión del tráfico espacial.

8. Se expresó la opinión de que, dado que todos los vuelos a altitudes de hasta 80 km debían regirse por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, las normas de gestión del tráfico espacial podrían cubrir, de partida, principios y normas generales aplicables a los vuelos a mayor altitud, sin olvidar que, en el caso de que la definición de atmósfera estándar incluida en el Convenio se ampliase para abarcar una mayor altitud, el Convenio prevalecería sobre las normas de gestión del tráfico espacial.

9. En relación con el examen de la gestión del tráfico espacial, se expresó la opinión de que era oportuno y necesario analizar actualizaciones del régimen de responsabilidad.

10. Se expresó la opinión de que en la labor futura relativa a la gestión del tráfico espacial se deberían tener en cuenta el tráfico espacial dirigido a la Luna y el acceso a ella.

11. Se expresó la opinión de que, al examinar la cuestión de la gestión del tráfico espacial, se deberían tener muy en cuenta las diferencias entre países en lo que respecta a la capacidad espacial y al grado de desarrollo tecnológico, y de que se debía proteger el derecho de todos los países y, especialmente, de los países en desarrollo y los países con capacidad espacial incipiente a un acceso seguro, equitativo y libre al espacio ultraterrestre.

12. Se expresó la opinión de que era necesario aplicar un enfoque polifacético a la gestión del tráfico espacial para que las operaciones espaciales se realizaran de manera sostenible y sin interferencias, y de que, con respecto a la creación de un marco jurídico internacional para la gestión del tráfico espacial, se debería establecer un mecanismo de

compartición de información gestionado por las Naciones Unidas que incluyera una base de datos de objetos espaciales y eventos ocurridos en el espacio, así como procedimientos para el funcionamiento de esa base de datos.

13. Se expresó la opinión de que las delegaciones deberían seguir examinando la propuesta, elaborada inicialmente en 2016, de establecer bajo los auspicios de las Naciones Unidas una plataforma de información que permitiera reunir y sistematizar información relativa a objetos y eventos en el espacio ultraterrestre e hiciera posible su utilización general y su análisis (véase [A/AC.105/C.1/L.361](#)).

14. Se expresó la opinión de que la información no solo sobre los objetos espaciales, sino también sobre las maniobras previstas, era clave para la gestión del tráfico espacial, y de que se habían reflejado varias propuestas al respecto en los proyectos de directrices relativas a la sostenibilidad a largo plazo de las actividades en el espacio ultraterrestre que figuraban en el documento [A/AC.105/C.1/L.367](#).

15. Se expresó la opinión de que en el futuro habría un sistema mundial coordinado de proveedores de servicios de conocimiento de la situación en el medio espacial y una serie de centros nacionales o regionales que proporcionarían a los operadores de los vehículos espaciales información y servicios de conocimiento de la situación en el medio espacial, y de que esos centros estarían apoyados por redes de alianzas internacionales, al tiempo que sus servicios se verían complementados por un sector comercial sólido a escala mundial.

16. Se expresó la opinión de que debería elaborarse un tratado internacional propiamente dicho para regular el tráfico espacial.

17. Se expresó la opinión de que el objetivo de un régimen completo y global de gestión del tráfico espacial solo podía alcanzarse sobre la base de un consenso multilateral y, a la larga, del derecho internacional, y de que la Comisión y sus subcomisiones debían avanzar en el tema, lo que implicaba demostrar que no solo tenían el mandato de realizar esa tarea, sino también los conocimientos especializados, la capacidad y la voluntad de llevarla a término.

18. Se expresó la opinión de que se debería respaldar la aplicación de un enfoque multidisciplinario a la cuestión de la gestión del tráfico espacial, ya que, si bien en la Subcomisión de Asuntos Jurídicos se analizaban los aspectos jurídicos, la gestión del tráfico espacial también comportaba aspectos tecnológicos, sociales, ambientales y económicos y, por consiguiente, una mayor interacción con la Subcomisión de Asuntos Científicos y Técnicos sería de utilidad para los trabajos relacionados con ese tema del programa.

19. Algunas delegaciones expresaron la opinión de que, dentro de la Subcomisión de Asuntos Jurídicos, se debería crear un grupo de estudio sobre las perspectivas de la gestión del tráfico espacial.

20. Se expresó la opinión de que el grupo de estudio podría componerse de expertos de Gobiernos, que serían nombrados por la Presidencia de la Subcomisión, en estrecha coordinación con los grupos regionales, sobre la base de una representación geográfica justa y equitativa, la igualdad de género y una representación equitativa de los países con capacidad espacial, los países con capacidad espacial incipiente y los países en desarrollo. La delegación que expresó esa opinión era también del parecer de que se podía encomendar al grupo de estudio la tarea de presentar un informe a la Subcomisión a fin de promover un entendimiento común respecto de los beneficios y el posible alcance de un futuro régimen internacional de gestión del tráfico espacial en el marco de las Naciones Unidas.