



# Asamblea General

Distr. general  
26 de enero de 2005

Original: español/francés/inglés/ruso

## Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos

### Cuestionario sobre posibles cuestiones jurídicas relacionadas con los objetos aeroespaciales: respuestas recibidas de los Estados miembros

#### Nota de la Secretaría

#### Adición

## Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Introducción . . . . .	1-4	3
II. Respuestas recibidas de los Estados Miembros . . . . .		3
Pregunta 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
Pregunta 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 ultraterrestre? . . . . .		5
Pregunta 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? . . . . .		7
Pregunta 4. ¿Cabe atribuir a los objetos aeroespaciales la condición de aeronave en tanto que su trayectoria discurra por el espacio aéreo y de nave espacial en tanto que esa trayectoria discurra 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? . . . . .		8



Pregunta 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? . . . . .	9
Pregunta 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? . . . . .	10
Pregunta 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? . . . . .	11
Pregunta 8. ¿Existe alguna norma jurídica de derecho interno y/o internacional aplicable al paso de objetos espaciales durante el despegue y/o regreso a la atmósfera terrestre? . . . . .	13
Pregunta 9. ¿Cabe considerar como aplicable a los objetos aeroespaciales el mismo régimen de matriculación propio de los objetos lanzados al espacio ultraterrestre? . . . . .	14
Pregunta 10. ¿Cuáles son las diferencias entre el régimen jurídico del espacio aéreo y el del espacio ultraterrestre? . . . . .	15
Respuestas generales. . . . .	16
Anexo. Memorando explicativo sobre la respuesta recibida de Finlandia: estudio del cuestionario sobre posibles cuestiones jurídicas relacionadas con los objetos aeroespaciales. . . . .	17

## I. Introducción

1. En su 38º período de sesiones, celebrado en 1995, la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos estuvo de acuerdo en que el objetivo del cuestionario sobre posibles cuestiones jurídicas relacionadas con los objetos aeroespaciales, finalizado por la Subcomisión de Asuntos Jurídicos en su 34º período de sesiones, era recabar las opiniones preliminares de los Estados miembros de la Comisión sobre diversas cuestiones relativas a los objetos aeroespaciales. La Comisión también convino en que las respuestas al cuestionario podían proporcionar una base para que la Subcomisión de Asuntos Jurídicos decidiese cómo proseguir su examen del tema pertinente del programa. La Comisión estuvo de acuerdo asimismo con la Subcomisión en que convendría invitar a los Estados miembros de la Comisión a que manifestasen sus opiniones sobre estas cuestiones<sup>1</sup>.
2. La información recibida de los Estados miembros al 21 de enero de 2004 figura en la nota de la Secretaría (A/AC.105/635 y Add.1 a 10).
3. En su 43º período de sesiones, celebrado en 2004 la Subcomisión de Asuntos Jurídicos hizo suyo el informe del Grupo de Trabajo encargado de examinar los asuntos relativos a la definición y delimitación del espacio ultraterrestre. El Grupo de Trabajo convino en que se invitase a los Estados miembros que aún no habían respondido al cuestionario sobre objetos aeroespaciales a que lo hicieran (A/AC.105/826, anexo II, párr. 9).
4. El presente documento ha sido preparado por la Secretaría sobre la base de la información recibida hasta el 7 de enero de 2005 de los siguientes Estados miembros: Finlandia, el Líbano, Portugal, Rwanda, Turquía y Ucrania.

## II. Respuestas recibidas de los Estados Miembros\*

**Pregunta 1. ¿Cabría definir un objeto aeroespacial 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?**

**Finlandia<sup>2</sup>**

[Original: inglés]

No. No cabría definir un “objeto aeroespacial” como un objeto con las citadas propiedades, ya que el término “objeto aeroespacial” podría comprender las señales aeroespaciales, las partículas cósmicas naturales que penetran en la atmósfera de la Tierra, los vehículos aeroespaciales fuera de funcionamiento, los robots, los productos de la aplicación conjunta de la tecnología espacial y las ciencias de la

\* Las respuestas se reproducen en la forma en que se recibieron.

<sup>1</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo período de sesiones, Suplemento N° 20 (A/50/20)*, párr. 117.

<sup>2</sup> Las respuestas de Finlandia deberían leerse junto con el memorando explicativo que se anexa al presente documento.

Tierra (productos aeroespaciales) e incluso la infraestructura aeroespacial. Un “vehículo aeroespacial” no es más que uno de los múltiples “objetos aeroespaciales”. Sin embargo, ese término sería aceptable como definición de “vehículo aeroespacial” o “nave aeroespacial”, siempre y cuando la expresión “para mantenerse en el espacio aéreo durante cierto tiempo” se sustituyera por “para desplazarse por el espacio aéreo”. Así pues, cabría definir un “vehículo aeroespacial” como todo objeto aeroespacial que sea capaz de “desplazarse” por el espacio ultraterrestre y de valerse de sus propiedades aerodinámicas para desplazarse por el espacio aéreo.

#### **Portugal**

[Original: español]

La definición que se propone para objeto aeroespacial tiene un carácter general y transmite un concepto amplio y unificado que debe distinguirse de los conceptos de “aeronave”, “nave espacial” y “objeto espacial”, que figuran en los convenios y convenciones de las Naciones Unidas relativos al derecho espacial internacional. Esos distintos conceptos podrían estar sujetos a regímenes diferentes. Además, la frase “durante cierto tiempo” tiene también un carácter muy general. Por consiguiente, en aras de una mayor seguridad y credibilidad, es necesario que esas definiciones jurídicas sean más precisas.

#### **Rwanda**

[Original: francés]

Rwanda considera que la definición de objeto aeroespacial reviste particular importancia ya que no existe nada similar en las convenciones y tratados vigentes. Si bien la definición que se propone se refiere a la capacidad doble del objeto aeroespacial de desplazarse por el espacio ultraterrestre y de mantenerse en el espacio aéreo durante cierto tiempo, en ella no se definen los propósitos que podría perseguir un objeto aeroespacial ni se destaca la distinción entre los objetos aeroespaciales y otros objetos como los meteoritos, en el sentido de que el objeto aeroespacial puede estar sujeto al control humano en cualquier altitud desde el punto de vista de su orientación y velocidad.

#### **Turquía**

[Original: inglés]

La definición sugerida para objeto aeroespacial resulta aceptable, siempre y cuando dicho objeto realice una misión espacial. Para asegurar que esta declaración quede claramente expuesta y también evitar la interpretación errónea de la expresión “mantenerse en el espacio aéreo”, debería sustituirse esa definición por la siguiente:

“Un ‘objeto aeroespacial’ es todo objeto que sea capaz de desplazarse por el espacio ultraterrestre y valerse de sus propiedades aerodinámicas para desplazarse por el espacio aéreo durante cierto tiempo con fines exclusivamente espaciales”.

## Ucrania

[Original: ruso]

1. En principio, todo objeto aeroespacial podría quedar definido de esa manera, aunque el término “objeto aeroespacial” no se encuentra en los documentos jurídicos internacionales ni la literatura científico-técnica relativos al vuelo de naves ya sea en el espacio aéreo o el espacio ultraterrestre.
2. Como el propósito principal del objeto aeroespacial es su utilización en el espacio ultraterrestre, la definición del término “objeto aeroespacial” debería elaborarse en consulta con la Subcomisión de Asuntos Científicos y Técnicos de la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos.

### **Pregunta 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 ultraterrestre?**

#### Finlandia<sup>2</sup>

[Original: inglés]

Teniendo en cuenta el estado actual del derecho, aunque existen divergencias en el régimen aplicable a los “vehículos aeroespaciales” según que éstos “se desplacen” por el espacio aéreo o por el espacio ultraterrestre, es posible prever un nuevo régimen con posibilidades de adaptación “según el propósito”.

#### Portugal

[Original: español]

1. No. Los objetos espaciales se rigen por los principios plasmados en el 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 de la Asamblea General 2222 (XXI), anexo), con arreglo al cual dichos objetos están sujetos a la norma consuetudinaria del derecho de paso inocente (libre y pacífico). El lanzamiento del Sputnik I dio una nueva dimensión al principio de la libertad de exploración y utilización del espacio ultraterrestre (consagrado en el artículo 1 del Tratado), a saber el relativo a la libertad de desplazamiento. La experiencia ha demostrado que una de las normas fundamentales del derecho espacial consuetudinario es la inalienabilidad de los derechos soberanos sobre los objetos o vehículos<sup>3</sup>. Así pues, cabría llegar a la conclusión de que la libertad de lanzamiento de objetos y vehículos espaciales y la libertad de desplazamiento son ya dimensiones contempladas en el principio de la libertad previsto en el Tratado<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Véase I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Space Law*, 2ª edición revisada. (La Haya, Kluwer Law International, 1999), págs. 11 y 12.

<sup>4</sup> Sobre el tema, véase Pablo Mendes de León, “Unilateral efforts designed to enhance security in the context of international law”, *The Use of Air and Outer Space: Cooperation and Competition*, Chia-Jui Chang, ed. (La Haya, Kluwer Law International, 1998), pág. 291, nota 4.

2. El problema radica en la amplitud del alcance de esos principios en relación con los objetos aeroespaciales. Portugal considera que el paso de un objeto aeroespacial por el espacio aéreo, es decir, sólo en tránsito, está sujeto al derecho espacial internacional. Sin embargo, si el objeto es una aeronave que se desplaza entre el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre, debería aplicarse el derecho aéreo internacional a partir del momento en que el objeto entra en el espacio aéreo (véase la respuesta a la pregunta 6).

3. Habida cuenta de la importancia de esclarecer el régimen aplicable al paso inocente por el espacio aéreo, urge formular y esclarecer las normas internacionales pertinentes sobre la base del modelo que ofrece el derecho aplicable al paso inocente por las aguas territoriales.

#### **Rwanda**

[Original: francés]

1. El espacio aéreo de un Estado forma parte del territorio de dicho Estado. De ahí que, por lo general, todo objeto aeroespacial que pase por ese territorio está sujeto a la jurisdicción de ese Estado.

2. Todo objeto aeroespacial situado en el espacio ultraterrestre está sujeto al derecho del Estado en que ha sido registrado.

#### **Turquía**

[Original: inglés]

Si un objeto aeroespacial operara en zonas comprendidas en la jurisdicción de un Estado, estaría sujeto a las leyes de ese Estado y las normas del derecho aéreo internacional. Sin embargo, si un objeto aeroespacial pasara por el espacio aéreo de otro Estado como parte de su paso directo hacia o desde el espacio ultraterrestre durante su lanzamiento o regreso para el aterrizaje en función de actividades exclusivamente espaciales y la exploración del espacio ultraterrestre y dicho paso fuera sólo incidental, estaría sujeto a los principios del derecho espacial internacional.

#### **Ucrania**

[Original: ruso]

El régimen aplicable al vuelo depende del propósito de la misión del objeto aeroespacial. El régimen del derecho aéreo debería aplicarse durante todo el vuelo de las naves utilizadas para el transporte Tierra-Tierra de materiales o personas. Cuando el propósito de la misión de un objeto aeroespacial sea la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, debería prevalecer el régimen del derecho espacial durante toda la misión.

**Pregunta 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?**

**Finlandia<sup>2</sup>**

[Original: inglés]

En la actualidad no existen procedimientos jurídicos para los vehículos aeroespaciales. La formulación de un nuevo régimen es posible, pero sólo sería factible si se demarcaran los espacios aéreo y ultraterrestre. Una vez hecho esto y habiendo adoptado un “criterio guiado por los propósitos”, podría elaborarse un nuevo régimen con posibilidades de adaptación dentro de los actuales marcos jurídicos aéreo y espacial, y al mismo tiempo preservar y afianzar sus valores normativos.

**Portugal**

[Original: español]

Si bien la definición de objeto espacial puede basarse en un solo criterio (en cuyo caso se aplicaría un solo régimen jurídico), tal vez las diferencias tecnológicas exijan la adopción de distintos criterios inscritos en leyes específicas incorporadas en el derecho internacional promulgado por las Naciones Unidas. Por consiguiente, es indispensable estudiar en profundidad las características de esos objetos desde el punto de vista técnico.

**Rwanda**

[Original: francés]

Rwanda no tiene conocimiento de la existencia de procedimientos especiales para los objetos aeroespaciales. Parecería que ello no ha planteado problema hasta el momento, ya que el transbordador espacial de los Estados Unidos no pasa por territorio extranjero, regresa a la atmósfera terrestre sobre mar abierto y puede aterrizar en el territorio de los Estados Unidos. En aras de encontrar soluciones satisfactorias, esa cuestión debería tratarse en relación con algún problema específico que pudiera surgir.

**Turquía**

[Original: inglés]

Antes de elaborar el régimen debería realizarse un estudio a fondo, ya que los adelantos de la tecnología aeroespacial podrían exigir en el futuro el establecimiento de un régimen específico en que se tengan en cuenta situaciones no previstas en el derecho aéreo y espacial internacional vigente. Ese régimen también podría ayudar a definir los objetos aeroespaciales y su situación jurídica sin violar el derecho aéreo y espacial actual.

## Ucrania

[Original: ruso]

No se aplica ampliamente ningún procedimiento especial. Sin embargo, Ucrania considera que, de aumentar el número de esos objetos, ello podría dar lugar a varios problemas relacionados con el funcionamiento de esos objetos y exigir la enmienda de las normas vigentes del derecho aéreo y espacial o la formulación de otras nuevas a fin de tener en cuenta las características distintivas de los objetos aeroespaciales.

**Pregunta 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?**

## Finlandia<sup>2</sup>

[Original: inglés]

Los vehículos aeroespaciales no pueden considerarse aeronaves ni naves espaciales cuando se encuentran en sus respectivos dominios. Sólo puede considerárseles naves aeroespaciales. La adopción de un criterio “basado en el destino del objeto” sería posible únicamente si se adaptara adecuadamente el derecho aéreo y espacial para que quedaran reflejados los requisitos de las naves aeroespaciales y se delimitaran claramente ambos dominios.

## Portugal

[Original: español]

Los objetos no deberían clasificarse de acuerdo con el lugar en que se encuentren en determinado momento. Consideramos que el criterio fundamental es el de la función o del destino del objeto. Si se parte de la idea de que el destino es el espacio ultraterrestre, el objeto debería considerarse una nave espacial y, por consiguiente, debería estar sujeta al derecho espacial durante todo el vuelo (véase la respuesta a la pregunta 2).

## Rwanda

[Original: francés]

Rwanda considera que todo objeto aeroespacial que atraviesa el espacio aéreo de un Estado está sujeto a la jurisdicción de ese Estado y, cuando se encuentra en el espacio ultraterrestre, está sujeto al derecho espacial, es decir, a la jurisdicción del Estado en que ha sido registrado.

**Turquía**

[Original: inglés]

El propósito y el destino de los objetos aeroespaciales son factores importantes al determinar si un objeto debería considerarse aeronave o un objeto aeroespacial. Un objeto aeroespacial seguiría considerándose aeronave si se desplazara por el espacio aéreo, particularmente si se trata del espacio aéreo territorial de otro Estado, y realizara una misión aérea, incluso si volara durante cierto tiempo en el espacio ultraterrestre. De igual manera, se considerarían naves espaciales los objetos aeroespaciales que se desplazaran por el espacio aéreo para ascender al espacio ultraterrestre o descender de éste.

**Ucrania**

[Original: ruso]

Durante el vuelo, los objetos aeroespaciales podrían estar sujetos al derecho espacial internacional o al derecho aéreo internacional, en dependencia del propósito de la misión. Tal vez el desarrollo de la tecnología aeroespacial exija la enmienda de las normas imperantes del derecho aéreo y espacial internacional.

**Pregunta 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?**

**Finlandia<sup>2</sup>**

[Original: Inglés]

Esta pregunta no es pertinente<sup>5</sup>.

**Portugal**

[Original: español]

Existe una diferenciación entre las fases de despegue y aterrizaje, pero a los efectos del esclarecimiento del régimen que rija el vuelo de los objetos aeroespaciales (de conformidad con los principios de libertad y de utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos previstos en el Tratado de 1967 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), no es necesario considerar que las dos fases están sujetas a regímenes jurídicos diferentes, ya que la diferenciación es de carácter técnico. Sin embargo, ambas fases deberían estar sujetas al derecho espacial y no al derecho aéreo.

---

<sup>5</sup> Véase la explicación de esta respuesta en el memorando explicativo que figura en el anexo (preguntas 1 a 4).

## **Rwanda**

[Original: francés]

Como no existen normas del derecho internacional aplicables a esta cuestión, Rwanda no está en condiciones de ofrecer una respuesta.

## **Turquía**

[Original: inglés]

Deberían diferenciarse las fases, en particular en el caso de todo objeto aeroespacial que sea capaz de despegar y volar en condición de aeronave, incluido su lanzamiento al espacio ultraterrestre desde el espacio aéreo y su posterior funcionamiento en condición de nave espacial; también en el caso de todo objeto lanzado al espacio ultraterrestre que, después de regresar a la atmósfera terrestre, pueda funcionar de manera independiente como aeronave y, por lo tanto, demorar su aterrizaje.

## **Ucrania**

[Original: ruso]

Todas las fases de las misiones Tierra-órbita deberían someterse plenamente al derecho espacial. El régimen del derecho aéreo debería aplicarse a las naves que ingresan temporalmente en el espacio ultraterrestre durante misiones Tierra-Tierra para transportar materiales o personas.

## **Pregunta 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?**

## **Finlandia<sup>2</sup>**

[Original: inglés]

Los principios fundamentales del derecho aéreo se aplicarían a todo vehículo aeroespacial de un Estado en tanto que se encuentre en el espacio aéreo de otro Estado pero, teniendo en cuenta la diversidad de la base jurisprudencial del derecho aéreo y del derecho espacial, el ámbito de su aplicabilidad debería determinarse de manera racional. Los elementos más decisivos serían el principio de la soberanía nacional sobre el espacio aéreo y el principio de la libertad en la realización de actividades en el espacio ultraterrestre. También sería preciso examinar otros principios, en particular los relativos a la responsabilidad civil, la responsabilidad de los Estados y la criminalidad.

**Portugal**

[Original: español]

El primer problema que plantea esta cuestión se refiere al destino del vuelo. Si el objeto aeroespacial se encuentra simplemente en tránsito entre la Tierra y el espacio ultraterrestre, debería aplicarse el derecho espacial internacional. Sin embargo, es importante considerar los problemas que surgen en relación con la seguridad del Estado que el objeto aeroespacial sobrevuela o en el que tiene lugar su despegue o aterrizaje. Por ende, para que las normas del derecho internacional reflejen esas cuestiones y al mismo tiempo tengan en cuenta el principio de paso libre, será necesario negociar y concertar acuerdos internacionales que garanticen los derechos de los Estados en cuanto a su seguridad, la protección del medio ambiente y la contaminación (véase la respuesta a la pregunta 2).

**Rwanda**

[Original: francés]

Sí; véase la respuesta a la pregunta 2. Si se encuentra en el espacio aéreo de un Estado, el objeto aeroespacial está sujeto a la jurisdicción de ese Estado. Sin embargo, si se encuentra en el espacio aéreo internacional, se aplica el principio de la nacionalidad, es decir, la jurisdicción del Estado en que se ha registrado el objeto.

**Turquía**

[Original: inglés]

Los objetos aeroespaciales que se desplazan por el espacio aéreo deberían considerarse aeronaves y, por consiguiente, las normas del derecho aéreo nacional e internacional se aplicarían a todo objeto aeroespacial de un Estado en tanto que se encuentre en el espacio aéreo de otro Estado.

**Ucrania**

[Original: ruso]

Las normas del derecho aéreo nacional e internacional se aplicarán únicamente a los objetos aeroespaciales en misiones Tierra-Tierra, pero no a los objetos aeroespaciales destinados a la exploración y utilización del espacio ultraterrestre.

**Pregunta 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?**

**Finlandia<sup>2</sup>**

[Original: inglés]

1. No existen precedentes en este sentido en Finlandia, aunque sí en algunas otras partes del mundo. Sin embargo, en ningún caso esos precedentes guardan relación con los “vehículos aeroespaciales” (en el sentido estricto de su definición). Los incidentes relativos a la caída del *Cosmos 954*, el regreso del *Skylab*, las

desintegraciones de los transbordadores espaciales, la desintegración de la estación *Mir* y otros incidentes conexos están relacionados con el paso de “objetos espaciales” después de su regreso a la atmósfera terrestre.

2. No existe una normativa consuetudinaria internacional relativa al paso de un “vehículo aeroespacial”, aunque en lo que respecta a los “objetos espaciales” existen principios como los relativos al rescate de astronautas, la asistencia a los objetos espaciales y la devolución de éstos, la asistencia mutua y la cooperación en la utilización y exploración del espacio ultraterrestre con fines pacíficos, la buena vecindad y la responsabilidad absoluta por daños ocasionados, entre otros.

### **Portugal**

[Original: español]

Como ya se ha indicado, en el derecho consuetudinario se prevé el paso inocente y libre. Sin embargo, teniendo en cuenta la respuesta a la pregunta 6, es importante considerar la posibilidad de enmendar el Convenio de 1972 sobre la responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales (resolución 2777 (XXVI) de la Asamblea General, anexo) a fin de esclarecer las disposiciones que rigen la responsabilidad por daños ocasionados como resultado de actividades lícitas.

### **Rwanda**

[Original: francés]

Salvo el único caso en que un transbordador espacial ruso atravesó el espacio aéreo turco, lo cual no generó problemas jurídicos de ninguna índole (partiendo del hecho de que previamente ambos Estados habían celebrado negociaciones), Rwanda no tiene conocimiento de precedente alguno respecto del paso de objetos aeroespaciales por la atmósfera terrestre. No existe norma del derecho consuetudinario internacional en relación con dicho paso.

### **Turquía**

[Original: inglés]

Existen precedentes respecto del paso de objetos aeroespaciales durante el despegue y/o el regreso a la atmósfera terrestre y existe práctica internacional en lo que concierne al suministro de información a los Estados sobre cuyos territorios se prevé que vuelen objetos aeroespaciales. Sin embargo, la práctica internacional relativa al derecho de paso de un objeto aeroespacial en ascenso o descenso no ha bastado para demostrar que existe una práctica general aceptada como derecho y, por consiguiente, no constituye una norma del derecho consuetudinario internacional.

### **Ucrania**

[Original: ruso]

A la fecha no existen precedentes respecto del paso de objetos aeroespaciales durante el despegue y/o el regreso a la atmósfera terrestre, ni existe norma del derecho consuetudinario internacional en relación con dicho paso.

---

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

**Finlandia<sup>2</sup>**

[Original: inglés]

Esta pregunta ya se ha respondido en el contexto de la respuesta a la pregunta 7.

**Portugal**

[Original: español]

En Portugal no existe ninguna norma jurídica nacional específica sobre derecho espacial.

**Rwanda**

[Original: francés]

Rwanda no tiene conocimiento de normas jurídicas nacionales o internacionales que se apliquen al paso de objetos aeroespaciales después de su regreso a la atmósfera terrestre.

**Turquía**

[Original: inglés]

En lo que respecta a los artículos pertinentes del Código de Aviación Civil de Turquía, los objetos espaciales que se desplazan por el espacio aéreo turco están sujetos a las mismas normas que las aeronaves y otros objetos voladores. También deberían examinarse los tratados y principios de las Naciones Unidas relativos a diversos aspectos de la cuestión.

**Ucrania**

[Original: ruso]

Hasta el momento en Ucrania no se han establecido normas jurídicas nacionales específicas sobre el paso de objetos aeroespaciales durante el despegue y/o el regreso a la atmósfera terrestre. Ucrania considera que las normas jurídicas internacionales pertinentes están definidas en los tratados de las Naciones Unidas sobre el espacio ultraterrestre.

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

**Finlandia<sup>2</sup>**

[Original: inglés]

El régimen de matriculación de los objetos lanzados al espacio ultraterrestre no puede aplicarse como tal a los vehículos aeroespaciales. En el derecho aéreo, la matriculación determina la nacionalidad de la nave y es fundamental para toda reclamación posterior, ya sea civil, comercial o penal. En el derecho espacial, la matriculación es la que determina el ejercicio de la jurisdicción y del control, así como la responsabilidad. Esta importancia de la matriculación debe mantenerse aún en el caso de su aplicación a los vehículos aeroespaciales.

**Portugal**

[Original: español]

Existe una normativa específica para la matriculación de los objetos lanzados al espacio ultraterrestre, a saber, el Convenio de 1975 sobre el registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre (resolución 3235 (XXIX) de la Asamblea General, anexo). Ese Convenio debería revisarse y enmendarse a fin de ampliar el ámbito de aplicación a los objetos aeroespaciales de las normas vigentes u otras similares. En aras de la seguridad y la información pública (conforme al principio de la seguridad y la credibilidad) debería mantenerse un registro amplio, en colaboración con las Naciones Unidas, de todos los objetos aeroespaciales y de los objetos lanzados al espacio ultraterrestre.

**Rwanda**

[Original: francés]

Sí.

**Turquía**

[Original: inglés]

Todo objeto aeroespacial que sea capaz de cumplir ambas funciones (aeronáuticas y astronáuticas) deberían matricularse como aeronave y como nave espacial, a menos que se establezca un régimen único en que se prevea un procedimiento diferente. Ese régimen tendría que incluir disposiciones adecuadas sobre el establecimiento de registros nacionales espaciales y posiblemente también un registro internacional especial para ese tipo de objeto aeroespacial.

**Ucrania**

[Original: ruso]

Las normas vigentes para la matriculación de objetos lanzados al espacio ultraterrestre se aplican a los objetos aeroespaciales únicamente cuando la misión de dichos objetos tiene como propósito la exploración y utilización del espacio

ultraterrestre. Sin embargo, sería preciso realizar varias adiciones a las normas del derecho espacial.

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

#### **Portugal**

[Original: español]

Ambos regímenes jurídicos difieren entre sí en lo que se refiere a sus normas, pero sobre todo en cuanto a sus principios rectores. El derecho aéreo se basa en el principio de la soberanía exclusiva de los Estados respecto de sus territorios, mientras que el derecho espacial se basa en los principios de la libertad de explotación y utilización del espacio ultraterrestre, la no apropiación nacional y la utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos en bien de la humanidad. Esos son los principios fundamentales plasmados en el Tratado de 1967 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, los cuales deberían seguir reglamentando las actividades espaciales de los Estados y las entidades privadas. En ese sentido, cabe subrayar que la cooperación internacional es la piedra angular del principio de la aplicabilidad del derecho internacional.

#### **Rwanda**

[Original: francés]

Todo Estado tiene soberanía sobre el espacio aéreo que se encuentra sobre sus territorios y aguas territoriales, mientras que el espacio ultraterrestre no está sujeto a la apropiación nacional y está abierto a todos los Estados para su exploración y utilización.

#### **Turquía**

[Original: inglés]

La diferencia fundamental entre ambos regímenes jurídicos radica en los principios que los sustentan. El derecho aéreo se basa en el principio de que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo situado sobre sus territorios y aguas territoriales, 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 es objeto de apropiación nacional por reivindicación de soberanía, uso u ocupación, ni de ninguna otra manera.

#### **Ucrania**

[Original: ruso]

1. Si bien todos los Estados gozan de soberanía completa y exclusiva respecto del espacio aéreo situado sobre sus territorios y aguas territoriales, el espacio ultraterrestre, incluidos la Luna y otros cuerpos celestes, no es objeto de apropiación

nacional por reivindicación de soberanía, uso u ocupación, ni de ninguna otra manera.

2. Las actividades realizadas en el espacio aéreo están sujetas a las normas del derecho aéreo nacional e internacional, mientras que las llevadas a cabo en el espacio ultraterrestre se rigen por las normas del derecho espacial internacional.

3. El vuelo de un objeto aeroespacial desde la Tierra hasta la órbita está sujeto a las normas previstas en el Convenio de 1972 sobre la responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales, mientras que las misiones Tierra-Tierra realizadas por objetos aeroespaciales se rigen por las normas previstas en el Convenio de 1929 para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, el Convenio de 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras y otros instrumentos.

4. Existen notables diferencias entre los dos regímenes desde el punto de vista de las normas que rigen los procedimientos para el registro de objetos aeroespaciales: la matriculación de aeronaves se rige por el Convenio de 1944 sobre aviación civil internacional, mientras que la matriculación de objetos espaciales se atiene a lo dispuesto en el Convenio de 1975 sobre el registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre. En esos acuerdos se establecen distintos procedimientos y requisitos para la matriculación.

## **Respuestas generales**

### **Líbano**

[Original: inglés]

En la actualidad el Líbano no realiza actividades que guarden relación con los aspectos jurídicos asociados a los objetos aeroespaciales.

## Anexo

### **Memorando explicativo sobre la respuesta recibida de Finlandia: estudio del cuestionario sobre posibles cuestiones jurídicas relacionadas con los objetos aeroespaciales\***

[Original: inglés]

#### **Introducción**

1. El cuestionario sobre posibles cuestiones jurídicas relacionadas con los objetos aeroespaciales es el elemento más reciente dentro de las deliberaciones sobre la delimitación del espacio ultraterrestre que han venido teniendo lugar en la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos y sus subcomisiones durante los últimos 45 años. Con la Declaración de Bogotá de 1976, por la cual determinados países ecuatoriales presentaron su reclamo respecto de la órbita geoestacionaria, la cuestión de la delimitación adquirió una nueva dimensión. En el 32º período de sesiones de la Subcomisión de Asuntos Jurídicos de la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos se celebró un debate sobre la definición y delimitación del espacio ultraterrestre, el carácter y utilización de la órbita geoestacionaria y los medios y arbitrios para asegurar la utilización racional y equitativa de la órbita geoestacionaria sin desconocer el papel de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (véase A/AC.105/544, anexo IV, secc. A). En el 34º período de sesiones, los asuntos relativos a la definición y delimitación del espacio ultraterrestre y al carácter y utilización de la órbita geoestacionaria se trataron como parte del tema 4 del programa. Durante su 38º período de sesiones, la Subcomisión finalizó el texto del cuestionario. El objetivo del cuestionario, según se expresó, era recabar las opiniones preliminares de los Estados miembros de la Comisión sobre diversas cuestiones relativas a los objetos aeroespaciales. Posteriormente, se introdujeron ligeras modificaciones y cambios en la estructura del cuestionario, pero éste sigue siendo más o menos el mismo.

2. Al parecer (véase A/AC.105/635/Add.5), el cuestionario ha sido elaborado por el Grupo de Trabajo de la Subcomisión encargado de examinar el tema 4 del programa, relativo a la definición y delimitación del espacio ultraterrestre y al carácter y utilización de la órbita geoestacionaria. Incluso se publicaron documentos de las Naciones Unidas (por ejemplo, el A/AC.105/C.2/L.204, el cual consiste en un análisis amplio de las respuestas a una versión anterior del cuestionario sobre posibles cuestiones jurídicas relativas a los objetos aeroespaciales y lleva por título con el título “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

---

\* El presente estudio estuvo a cargo del Instituto de Derecho Aéreo y Espacial de la Facultad de Derecho de la Universidad de Lapland (Finlandia) y debería considerarse como el memorando explicativo de la respuesta de Finlandia al cuestionario.

de la órbita geoestacionaria, sin desconocer el papel de la Unión Internacional de Telecomunicaciones”).

3. Como el cuestionario tiene por objeto tratar de definir el término “objeto aeroespacial” y alcanzar así los objetivos fijados por el Grupo de Trabajo de la Subcomisión en relación con el tema 4 del programa (es decir, la delimitación del espacio ultraterrestre y la utilización de la órbita geoestacionaria), el Instituto de Derecho Aéreo y Espacial de la Universidad de Lapland ha tratado de brindar su opinión haciendo especial hincapié en esos objetivos.

4. Asimismo, en cuanto a las cuestiones relativas a la delimitación, el Instituto ha aplicado un enfoque progresivo y, sobre la base de sus estudios e investigaciones, ha considerado que el espacio aéreo tiene una extensión de 80 a 100 kilómetros (km) (estos aspectos se destacan en las respuestas al cuestionario).

5. Las cuestiones se tratan en el mismo orden en que aparecen en el cuestionario. Las conclusiones y puntos de vista del Instituto se presentan detalladamente. Al final de cada asunto también se ofrece la probable respuesta a la pregunta de que se trate. Las respuestas reflejan la política y enfoque generales del Instituto.

**Pregunta 1. ¿Cabría definir un objeto aeroespacial 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?**

6. Ante todo es preciso definir el alcance de la expresión “objeto aeroespacial”.

**A. Definiciones científicas**

7. En las ciencias generales se habla de “ámbito aeroespacial” refiriéndose a “la atmósfera y el espacio ultraterrestre como un todo”.

8. Esa expresión también podría describirse con las tres definiciones siguientes:

a) “Combinación de las ciencias y las tecnologías espaciales y las relativas a la atmósfera terrestre;”

b) “Integración de la astronáutica (ciencia y tecnología del vuelo espacial) en la aeronáutica (teoría y práctica de la navegación aérea);”

c) “Aeronave y nave espacial, incluidos el diseño, la fabricación y el vuelo de vehículos o misiles que se desplazan dentro y fuera de los límites de la atmósfera terrestre”.

9. Debe deducirse que el término “ámbito aeroespacial” no se limita a las naves aéreas/espaciales. Ese término puede comprender otras cuestiones vinculadas simultáneamente a la atmósfera y al espacio ultraterrestre. Por consiguiente, cuando se acuña como “objeto aeroespacial”, su aplicación no se limita únicamente a los vehículos aéreos/espaciales. Si el objetivo hubiera sido solamente determinar la responsabilidad y la jurisdicción respecto de los vehículos aéreos/espaciales, entonces el término “vehículo aeroespacial” podría haberse considerado sinónimo de “objeto aeroespacial”. Sin embargo, en el presente contexto, el objetivo que subyace en la definición de “objeto aeroespacial” no consiste simplemente en determinar la responsabilidad y la jurisdicción respecto de los vehículos

aéreos/espaciales, sino también la utilización de la órbita geoestacionaria y la delimitación del espacio ultraterrestre. Por consiguiente, en este caso, el término “objeto aeroespacial” designaría a todo objeto asociado simultáneamente al aire y al espacio sin que necesariamente sea una nave aeroespacial.

10. Si se adoptara el enfoque de las ciencias generales, cabría interpretar que el término “objeto aeroespacial” podría comprender los vehículos aeroespaciales, las señales aeroespaciales, las partículas cósmicas naturales que entran en la atmósfera terrestre, los vehículos aeroespaciales fuera de funcionamiento, los robots, los productos resultantes de la aplicación conjunta de la tecnología espacial y las ciencias de la Tierra (productos aeroespaciales) e incluso la infraestructura aeroespacial.

## **B. Definiciones jurídicas**

11. Ningún instrumento jurídico ofrece una definición de “objeto aeroespacial”, aunque algunos de ellos casi llegan a hacerlo. Por consiguiente, en aras de una mejor interpretación, se trata de llegar a definiciones en que se establezca una distinción entre “objeto espacial” y “objeto aéreo”.

### *Objetos espaciales*

12. En el apartado d) del artículo 1 del Convenio de 1972 sobre la responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales (resolución 2777 (XXVI) de la Asamblea General, anexo) se define el término “objeto espacial” de la manera siguiente: “El término ‘objeto espacial’ denotará también las partes componentes de un objeto espacial, así como el vehículo propulsor y sus partes”. [Sin subrayar en el original.]

13. En lugar de definirse el término “objeto espacial”, en el Convenio sobre responsabilidad se hace hincapié que las partes componentes y el vehículo propulsor de un objeto espacial también se considerarían objetos espaciales. Aunque se deja sin definir el término “objeto espacial”, se dilucida el hecho de que el “vehículo propulsor” es también un “objeto espacial”, y no sinónimo de éste. Ello significa que la expresión “objeto espacial” tiene una connotación más amplia. Como las partes componentes de un objeto espacial se consideran también “objetos espaciales”, el término puede comprender los satélites, sus accesorios, la carga útil, las señales y otros elementos. El vehículo propulsor que lo porta se cuenta entre los “objetos espaciales”. Por ende, teniendo en cuenta el lenguaje utilizado en el Convenio sobre responsabilidad, parecería que el término “objeto espacial” es más amplio que “vehículo espacial”.

14. Si esta definición se aplicara a los transbordadores espaciales, ya que son los únicos vehículos aeroespaciales actualmente en funcionamiento y una delineación del prototipo de tales vehículos, se ajustaría plenamente a los requisitos previstos en ella. Ello convertiría en “objetos espaciales” al vehículo propulsor de los transbordadores, los transbordadores propiamente dichos (como objetos espaciales y no como vehículos), sus accesorios, los productos generados en el laboratorio del transbordador e incluso las personas que se encuentran en su interior. Sin embargo, si la definición se aplicara a una nave que pudiera despegar y aterrizar horizontalmente, la segunda parte de la definición respecto del vehículo propulsor quedaría obsoleta. Así pues, si se eliminara esa parte de la definición, el término

“objeto espacial” comprendería únicamente las partes componentes de un “objeto espacial”. Por consiguiente, es harto evidente que, con arreglo al derecho espacial, los “objetos espaciales” no se limitan a los “vehículos espaciales”.

15. Al definir el término “objeto espacial”, el Convenio de 1975 sobre el registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre (resolución 3235 (XXIX) de la Asamblea General, anexo) no se limita a reproducir literalmente la definición que figura en el Convenio sobre responsabilidad.

16. De acuerdo con la definición que figura en la Ley de actividades espaciales de 1998 (Australia), el término “objeto espacial” denota:

- a) El vehículo propulsor; y
- b) La carga útil (de existir ésta) que el vehículo propulsor debe transportar hacia o desde el espacio ultraterrestre, o toda parte de ésta, aun cuando:
- c) Dicha parte deba llegar sólo hasta determinado punto del recorrido hacia o desde el espacio ultraterrestre; o
- d) Dicha parte sea el resultado de la separación de una carga útil o varias cargas útiles de un vehículo propulsor después del lanzamiento.

En la Ley de actividades espaciales se define también el vehículo espacial como todo vehículo capaz de transportar una carga útil hacia o desde el espacio ultraterrestre.

17. En la definición que figura en la Ley sobre el espacio ultraterrestre de 1986 (Gran Bretaña e Irlanda del Norte), los “objetos espaciales” comprenden “las partes componentes de un objeto espacial, así como el vehículo propulsor y sus partes”.

18. En el Convenio de 1964 para el establecimiento de una Organización Europea de Diseño y Construcción de Lanzadores de Vehículos Espaciales se define el vehículo espacial como “un vehículo destinado a ser colocado en órbita como satélite de la Tierra u otro cuerpo celeste, o a desplazarse por alguna otra trayectoria en el espacio”.

19. Un factor común en todas las definiciones anteriores es que se supone que el vehículo espacial sea un lanzador capaz de transportar “objetos espaciales” y que, a su vez, es en sí mismo un objeto espacial.

#### *Objetos aéreos*

20. En el anexo 7 del Convenio de 1944 sobre la aviación civil internacional (“Convenio de Chicago”) se define la aeronave como “cualquier máquina que, en la atmósfera, puede lograr sustentación por las reacciones del aire”.

21. En la Ley Federal de Aviación de 1958 (Estados Unidos de América) se define la “aeronave” como “un dispositivo utilizado o destinado a ser utilizado para el vuelo en el aire”. En esa Ley también se define el aeroplano como “una aeronave de alas fijas, impulsada por motor y más pesada que el aire, sustentada en el vuelo por la reacción dinámica del aire contra sus alas”. En ella también se brindan definiciones de “instrumento”, “célula” y otros términos. Teniendo en cuenta el enfoque de dicha Ley, es evidente que en este caso el término “aeronave” denota un objeto aéreo.

22. En el Protocolo de 2001 sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico del Convenio relativo a las garantías reales internacionales sobre bienes de equipo móvil se define el término “aeronave” de la misma manera en que se hace en el Convenio de Chicago, el cual también denota células de aeronaves con motores y helicópteros. Aunque en el Protocolo no se define el término “objeto aéreo”, sí figura una definición de “objeto aeronáutico”, el cual denota células de aeronaves, motores de aeronaves y helicópteros. En consecuencia, debe inferirse que los objetos aéreos no están contemplados en el término “aeronave”.

23. Al examinar cuidadosamente estas definiciones, puede observarse que la “aeronave” es un objeto aéreo.

### C. Conclusiones

24. La primera pregunta del cuestionario, relativa a la definición de “objeto aeroespacial”, es una pregunta cerrada, ya que los encuestados deben decir si el objeto aeroespacial: a) es capaz de desplazarse por el espacio ultraterrestre; y b) se vale de sus propiedades aerodinámicas para mantenerse en el espacio aéreo. Los encuestados no tienen que definir el término “objeto aeroespacial”, sino expresar su acuerdo o desacuerdo con las dos características de un “objeto aeroespacial”.

25. Teniendo en cuenta los objetivos principales del cuestionario y habiendo examinado los documentos, las definiciones conexas y sus consecuencias jurídicas, el Instituto considera que no se puede definir el término “objeto aeroespacial” de la manera en que se presenta en el cuestionario, ya que la expresión “objeto aeroespacial” tiene connotaciones más amplias y puede repercutir gravemente en el ámbito de la aplicación (aspecto examinado en las respuestas a otras preguntas).

26. Si la expresión “objeto aeroespacial” se sustituyera por “vehículo aeroespacial” o “nave aeroespacial”, podrían cumplirse las dos características que se especifican en el cuestionario y la definición sería aceptable. Al mismo tiempo, como han indicado muchos Estados miembros en sus respuestas, debe esclarecerse también la expresión “mantenerse en el espacio aéreo durante cierto tiempo”. El Instituto opina que esa expresión podría sustituirse por “desplazarse por el espacio aéreo”.

### **Pregunta 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 ultraterrestre?**

27. Si la respuesta a la pregunta fuera negativa, ello liberaría automáticamente al encuestado de la necesidad de formular cualquier otra aclaración, pero daría lugar a un planteamiento poco penetrante de la cuestión en su conjunto y probablemente frustraría los esfuerzos y objetivos de la Subcomisión de Asuntos Jurídicos. Sin embargo, si la respuesta fuera afirmativa, ello obligaría al encuestado a ampliarla, ya que se aplicaría un régimen diferente sólo si se delimitaran claramente ambos dominios. También sería necesario determinar las consecuencias jurídicas que tendrían los “vehículos aeroespaciales” en esos regímenes, ya que este término no se ha definido técnica ni jurídicamente.

28. Antes de tratar cualquier otro aspecto, el Instituto reitera su opinión de que la expresión “objeto aeroespacial” debe sustituirse por “vehículo aeroespacial” o “nave aeroespacial”.
29. En la pregunta tampoco se aclara si el “régimen” mencionado es un “régimen jurídico”. En algunas de sus respuestas, los Estados miembros hacen hincapié en el carácter técnico del régimen, lo cual aporta ambigüedad a la cuestión. Sin embargo, a todos los efectos, el Instituto considera que se trata de un “régimen jurídico”.
30. Como se ha decidido presentar la respuesta de manera progresiva proponiendo regímenes independientes para el “vehículo aeroespacial” según que su trayectoria discorra por el espacio aéreo o por el espacio ultraterrestre, surge la cuestión de la delimitación. Aunque existen numerosas teorías<sup>a</sup> en relación con la cuestión de la delimitación, el Instituto se apoya solamente en dos de ellas, a saber, la teoría de la “órbita efectiva” y la de las “distancias arbitrarias”. Sobre esa base se ha fijado la distancia de 80 a 100 kilómetros. Aunque el Instituto respeta el enfoque funcional, sus opiniones, a diferencia de otras, no se basan únicamente en la “teoría funcional”. Vista desde cualquier punto de vista, esta opinión estaría solidamente justificada<sup>b</sup>.
31. Sobre la base de esta delimitación del espacio aéreo y el espacio ultraterrestre, a los efectos del “vehículo aeroespacial”, el derecho aéreo, con ciertas adaptaciones como se sugiere en la pregunta 3, sería el derecho aplicable, siempre y cuando el vehículo se encuentre en el espacio aéreo. Una vez trascendido el umbral, cabría invocar el derecho espacial, con las correspondientes adaptaciones. Sin embargo, ello no podría descartarse de manera minimalista, ya que la jurisprudencia aeroespacial tiene su propio carácter, objetivos y raíces filosóficas. Además, quedarían otras cuestiones, como la matriculación, el transporte, los accidentes y la responsabilidad, la normalización y otros aspectos (se ofrecen detalles al respecto en el marco de la pregunta 3).
32. La opinión ya expresada en relación con la sustitución de la expresión “mantenerse en el espacio aéreo durante cierto tiempo” se aplica también a esta pregunta. En este caso, la expresión “según que su trayectoria discorra por el espacio aéreo o por el espacio ultraterrestre” debe sustituirse por “según que se desplace por el espacio aéreo o por el espacio ultraterrestre”.
33. En la sección correspondiente a la pregunta 3 se aborda la cuestión relativa a la modalidad de aplicación de los distintos regímenes.

---

<sup>a</sup> Algunas de las teorías principales en este sentido son la teoría del enfoque funcional, la teoría de la sustentación aerodinámica, la teoría de *usque ad infinitum*, la teoría de la órbita efectiva y la teoría de las distancias arbitrarias.

<sup>b</sup> Para obtener más detalles, sírvase consultar al Instituto.

**Pregunta 3. ¿Se han introducido variantes especiales para los objetos aeroespaciales, en relación 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?**

34. De cierta manera, esta pregunta es una extensión de la anterior y comprende dos partes, a saber:

a) ¿Se han introducido variantes especiales para los vehículos aeroespaciales?

b) ¿Se juzga preferible que un régimen uniforme sea aplicable a todos esos vehículos?

35. La primera parte puede responderse fácilmente, ya que no existen variantes especiales para los vehículos aeroespaciales en el derecho aéreo ni el derecho espacial.

36. En cuanto a la segunda parte, dado que no se han introducido variantes especiales, es necesario elaborar un régimen unificado. Sin embargo, la cuestión decisiva radica en la orientación que ha de tener el nuevo régimen: ¿cuáles deberían ser sus características? ¿En qué principios debe basarse?

37. El Instituto ha considerado tres opciones, a saber:

a) Un régimen completamente nuevo;

b) Derecho aéreo o derecho espacial;

c) Un régimen adaptado.

Estas posibilidades relativas a un nuevo régimen se analizan a continuación.

*a) Un régimen completamente nuevo*

38. Si se elaborara un régimen completamente nuevo, deberán analizarse, como cuestión primordial, las características que se mencionan en la pregunta propiamente dicha, es decir, un régimen establecido en razón de las características funcionales, las propiedades aerodinámicas y la tecnología espacial utilizada, así como las peculiaridades del diseño. Sin lugar a dudas, esas características técnicas merecen ser tenidas en cuenta, pero la cuestión más decisiva sería la conciliación del nuevo régimen jurídico con las normas existentes del derecho aeroespacial. Los problemas girarían básicamente en torno a las doctrinas, como la soberanía nacional sobre el espacio aéreo, el patrimonio común de la humanidad y otros aspectos. El establecimiento de un régimen completamente nuevo que descarte las normas existentes del derecho aéreo y espacial crearía confusión. Por consiguiente, esta opción es la menos recomendable.

b) *Derecho aéreo o derecho espacial*

39. Esto quiere decir que la cuestión radicaría en determinar si es el derecho aéreo o el derecho espacial el que regiría las actividades de los vehículos aeroespaciales. De optarse por el derecho aéreo, los problemas comenzarían con la definición propiamente dicha ya que, atendiendo a sus características, los vehículos aeroespaciales no pueden quedar comprendidos en el ámbito del término “aeronave” según el Convenio de Chicago o sus convenios conexos. Si se optara por el derecho espacial, surgirían problemas similares. Se crearía un conflicto entre los conceptos de “soberanía aérea” y “libertad”, equivalente al surgido entre el Sistema de Varsovia (en virtud del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional) y el “registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre y de responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales”. Habría sido más fácil dilucidar el asunto si la primera pregunta sobre la definición del vehículo aeroespacial hubiera sido de carácter jurídico en lugar de tratar de llegar a esa definición sobre la base de la capacidad de dicho vehículo para desplazarse por el espacio ultraterrestre y de valerse de sus propiedades aerodinámicas para mantenerse en el espacio aéreo. Sobre todo, se produciría un grave conflicto jurisprudencial, ya que el derecho aéreo, desde sus orígenes, tiene una perspectiva que se corresponde más o menos con la de un régimen jurídico del transporte, mientras que el espíritu del derecho espacial radica en el mantenimiento del equilibrio entre la libertad de los Estados para realizar actividades en el espacio ultraterrestre y las exigencias del interés común de la humanidad en su conjunto. Toda la normatividad del derecho espacial está imbuida de ese espíritu.

40. En una situación en que el derecho espacial y todas sus normas rigen los “vehículos aeroespaciales”, el vuelo de una nave aeroespacial sobre un territorio nacional desencadenaría una serie de problemas jurídicos de la misma manera en que lo haría el desplazamiento de una nave regida por el derecho aéreo por el espacio ultraterrestre. Este enfoque basado en la disyuntiva entre “derecho aéreo o derecho espacial” también dejaría abiertos varios interrogantes respecto de la normalización, el bilateralismo, las reclamaciones de propiedad y otros aspectos. Por consiguiente, esta opción no parece ser la solución adecuada para esta situación en particular.

c) *Un régimen adaptado*

41. Esta opción sólo resulta viable si se delimitan claramente el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre. Se trata, como indican muchos Estados miembros, de un enfoque “funcional” o “basado en el propósito”. Sin embargo, teniendo en cuenta que en los textos jurídicos no figura el concepto de vehículo aeroespacial, sería necesario introducir ligeras adaptaciones. En otras palabras, tanto el derecho aéreo como el espacial tendrían que dar cabida en sus respectivos ámbitos a los “vehículos aeroespaciales” mediante ligeras adaptaciones o inserciones de texto y al mismo tiempo defender sus respectivos valores. Habida cuenta de sus conocimientos especializados en estas esferas, la Organización de Aviación Civil Internacional y la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos, podrían negociar entre sí y desempeñar una función decisiva en este sentido.

42. Según este criterio, el destino del objeto determina el régimen. De ese modo, un vehículo aeroespacial destinado a transportar pasajeros y carga a otro punto de la Tierra a través del espacio ultraterrestre estaría regido por el “derecho aéreo

adaptado” y un vehículo aeroespacial destinado a la exploración del espacio ultraterrestre estaría sujeto al “derecho espacial adaptado”.

43. Todo vehículo aeroespacial destinado a la aviación civil estaría regido por el Convenio de Chicago a todos los efectos relacionados con los vuelos (en lo que respecta a las cinco libertades), por el Sistema de Varsovia en lo que concierne al transporte y la responsabilidad y por la Convención de 1963 sobre los delitos y otros actos cometidos a bordo de las aeronaves en lo que respecta a todas las cuestiones jurídicas. Sin embargo, lo anterior se aplicaría sólo cuando el vehículo aeroespacial se encontrase por debajo de la altitud estipulada. Cuando la nave se encuentre en el espacio ultraterrestre, es decir, por encima de la altitud estipulada, será preciso tener debidamente en cuenta el régimen de responsabilidad en el espacio ultraterrestre. Las cuestiones relativas a la matriculación, la normalización y la navegación estarían regidas por las normas de aviación existentes.

44. Del mismo modo, todo vehículo aeroespacial destinado a la exploración espacial (cualquier función distinta del transporte) estaría regido por el derecho espacial. La matriculación, la normalización, el control desde tierra y otros aspectos estarían sujetos al sistema jurídico espacial. Si ese vehículo espacial se desplazara por el espacio aéreo de un Estado soberano, la nave espacial podría ejercer la libertad de sobrevuelo.

**Pregunta 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?**

45. Esta pregunta es una versión más específica de la segunda pregunta, en la cual se preguntaba si existían divergencias en el régimen aplicable al vuelo de un objeto aeroespacial según que su trayectoria discudiese por el espacio aéreo o por el espacio ultraterrestre. En este caso, la pregunta es más específica, pues se trata de saber si cabría aplicar el derecho aéreo de atribuir a los objetos aeroespaciales la condición de aeronave en tanto que su trayectoria discorra por el espacio aéreo, y aplicar el derecho espacial de atribuirles la condición de nave espacial en tanto que esa trayectoria discorra por el espacio ultraterrestre. La pregunta también ofrece otra opción, a saber, la de elegir el derecho aéreo o el derecho espacial. Esa elección habrá de hacerse en dependencia del destino del vehículo aeroespacial.

46. Las cuestiones que están en juego en el marco de esta pregunta se examinaron detalladamente en relación con las dos preguntas anteriores. Sobre esa base, cabría inferir que los vehículos aeroespaciales no son aeronaves ni naves espaciales. No son más que “naves aeroespaciales”. Cuando se desplazan por el espacio aéreo, no es posible aplicar el derecho aéreo en toda su plenitud, como tampoco puede aplicarse plenamente el derecho espacial cuando se desplazan por el espacio ultraterrestre. Al parecer, la segunda opción resulta más pertinente y, desde esa perspectiva, el derecho aplicable tendría que estar determinado por el destino del

objeto. Aunque el Instituto concuerda con este enfoque, no está plenamente a favor de la elección entre el derecho aéreo y el derecho espacial en sus formas actuales. De hecho, esa elección debería hacerse sobre la base del destino del objeto, lo que determinaría si el derecho aplicable es el derecho espacial o el derecho aéreo, con las adaptaciones pertinentes, como se sugiere en la tercera pregunta.

**Pregunta 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?**

47. Teniendo en cuenta los aspectos examinados anteriormente, esta pregunta no es pertinente.

**Pregunta 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?**

48. En esta pregunta se destacan las diferencias jurisprudenciales entre el derecho aéreo y el derecho espacial. Si bien el derecho espacial procura velar por la “libertad” de los Estados para realizar actividades en el espacio ultraterrestre frente a las exigencias del interés común de la humanidad en su conjunto, el derecho aéreo, denominado con mucha frecuencia el “derecho de la aviación”, es un sistema jurídico del transporte. El hilo conductor de todo el cuerpo de derecho espacial son los intereses interdependientes de todos los participantes en las actividades espaciales y su acceso igualitario a ellas. El derecho aéreo trata sobre todo de asegurar el mejor funcionamiento posible de la tecnología de la aviación, lo cual a veces hace que adquiera la forma de derecho del consumidor. Las funciones que el derecho debe desempeñar en ambas esferas son completamente diferentes. Incluso existen ligeras diferencias en cuanto a quiénes corresponden los derechos y las obligaciones. La normatividad de esas ramas del derecho se ha visto muy influida por sus objetivos y los derechos conferidos. Además, el derecho aéreo es un derecho privado con características del derecho público, mientras que el derecho espacial es puramente público. Sin embargo, debido a los cambios operados en el carácter de las actividades espaciales, en los últimos años el derecho espacial ha comenzado a reaccionar ante las actividades privadas en ese sector, pero las actividades espaciales son controladas y regidas por los Estados.

49. Los principios que resultarían pertinentes en el presente contexto son los siguientes:

a) *Derecho aéreo*: soberanía nacional sobre el espacio aéreo, responsabilidad individual y de las organizaciones, principios jurídicos y utilización nacional del espacio aéreo;

b) *Derecho espacial*: libertad para la realización de actividades en el espacio ultraterrestre, responsabilidad del Estado en las actividades espaciales, usos pacíficos del espacio ultraterrestre, cooperación y asistencia mutua.

50. Todo vehículo aeroespacial que se desplace por el espacio aéreo y luego por el espacio ultraterrestre deberá respetar debidamente los principios fundamentales de ambas ramas del derecho. Como se está planteando la idea de un régimen adaptativo, es posible que no se pasen por alto las doctrinas fundamentales. Un régimen de esa índole otorgaría determinados derechos y obligaciones a los vehículos aeroespaciales que deberán respetarse de buena fe y teniendo debidamente en cuenta los intereses correspondientes de otros participantes.

**Pregunta 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?**

51. En lo que concierne a la primera parte de la pregunta, relativa a los precedentes, la respuesta del Instituto que se ofrece a continuación se explica por sí misma.

52. En cuanto a la existencia de reglas de derecho consuetudinario internacional aplicables al paso de “vehículos aeroespaciales”, la respuesta es negativa. Sin embargo, en el contexto de los “objetos espaciales”, ciertas disposiciones de los tratados relativos al espacio han cristalizado en el derecho consuetudinario internacional.

53. El elemento más importante en este sentido es la obligación de rescate, asistencia y devolución codificado en el Acuerdo de 1968 sobre el rescate de astronautas, la devolución de astronautas y la devolución de objetos lanzados al espacio (resolución 2345 (XXII) de la Asamblea General, anexo). Mediante la generalidad, la uniformidad y la coherencia de la práctica, esa obligación ha pasado a ser una norma del derecho consuetudinario internacional. Ella comprende la prestación de asistencia a todas las operaciones de búsqueda y rescate y a la devolución segura de astronautas y del “objeto espacial” a la autoridad que efectuó el lanzamiento. Asimismo, al cumplir esta obligación, los Estados estarán cumpliendo también el principio de la asistencia mutua y la cooperación en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos. El principio general de la buena vecindad podría también encontrar un ámbito de aplicación en este contexto.

54. El principio de responsabilidad absoluta por los daños causados por un “objeto espacial” en la superficie de la Tierra se aplica también al “objeto espacial”.

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

55. Esta pregunta se refiere a la aplicabilidad de las normas jurídicas nacionales e internacionales respecto de los “objetos espaciales”. Por consiguiente, aquí se aplica lo aducido en la respuesta a la segunda parte de la pregunta anterior.

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

56. En la actualidad las normas relativas a la matriculación de objetos lanzados al espacio ultraterrestre se rigen por el Convenio sobre registro de 1975. Todo el proceso de matriculación se basa en el concepto de “Estado de lanzamiento”. En otras palabras, el Convenio exige que el Estado de lanzamiento registre el objeto que ha lanzado al espacio ultraterrestre. Además, la aplicación del Convenio se limita a los “objetos espaciales”. Sin lugar a dudas, el Convenio sobre registro no puede aplicarse como tal a la matriculación de “vehículos aeroespaciales”.

57. La matriculación de aeronaves se rige actualmente por el Convenio de Chicago, que tampoco puede aplicarse como tal a los “vehículos aeroespaciales”.

58. Otro instrumento internacional que guarda relación con la matriculación de objetos espaciales es el anteproyecto de protocolo de 2001 sobre cuestiones específicas de los bienes espaciales del Convenio relativo a las garantías reales internacionales sobre bienes de equipo móvil. Ese Protocolo se refiere al establecimiento de una Autoridad Supervisora encargada del mantenimiento del registro de las garantías reales relativas a los bienes espaciales. Los “bienes espaciales”, según se definen en el proyecto de protocolo<sup>c</sup>, adquirirán importancia a los efectos de los vehículos aeroespaciales cuando tenga lugar la citada adaptación. En el Protocolo al Convenio relativo a las garantías reales internacionales sobre bienes de equipo móvil de 2001, sobre cuestiones específicas del equipo aeronáutico, figuran también disposiciones similares relativas a la matriculación, pero de aeronaves.

---

<sup>c</sup> Todo bien identificable que se tenga la intención de lanzar y situar en el espacio o que se encuentre en el espacio;  
todo bien identificable, ensamblado o fabricado en el espacio;  
todo vehículo de lanzamiento identificable, desechable o reutilizable para el transporte de personas o mercancías al espacio y desde él; y  
todo componente identificable separadamente que forme parte de uno de los bienes mencionados en la cláusula anterior o que se agregue o contenga en dicho bien.