



# Asamblea General

Distr. general  
13 de enero de 2003  
Español  
Original: español/francés/inglés

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

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

#### Nota de la Secretaría

#### Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Introducción . . . . .	1-4	3
II. Respuestas recibidas de los Estados Miembros . . . . .		3
Observaciones introductorias . . . . .		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? . . . . .		4
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? . . . . .		6
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? . . . . .		9
Cuestión 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? . . . . .		11



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? . . . . .	13
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? . . . . .	15
Cuestión 7. ¿Existen ya precedentes respecto del paso de objetos aeroespaciales durante el despegue y/o regreso a la atmósfera terrestre y existen ya reglas de derecho consuetudinario internacional aplicables al paso de dichos objetos? . . . . .	17
Cuestión 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? . . . . .	19
Cuestión 9. ¿Cabe considerar como aplicable a los objetos aeroespaciales el mismo régimen de matriculación propio de los objetos lanzados al espacio exterior? . . . . .	21
Cuestión 10. ¿Cuáles son las diferencias entre el régimen jurídico del espacio aéreo y el del espacio ultraterrestre? . . . . .	23
Respuestas de índole general . . . . .	27

## I. Introducción

1. En su 38° período de sesiones, 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 34° 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 2002 figura en el documento A/AC.105/635 y Add.1 a 6.
3. En su 41° período de sesiones, la Subcomisión de Asuntos Jurídicos hizo suyo el informe del Grupo de Trabajo sobre el tema 6 a) del programa, titulado “Asuntos relativos a la definición y delimitación del espacio ultraterrestre”. El Grupo revisó el cuestionario sobre posibles cuestiones jurídicas relacionadas con los objetos aeroespaciales y convino en enmendar las cuestiones 7 y 8, así como agregar la cuestión 10. El Grupo acordó que el cuestionario, en su forma enmendada, se distribuyera a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas (A/AC.105/787, anexo II, párrs. 8, 10 y 11).
4. El presente documento ha sido preparado por la Secretaría sobre la base de las respuestas al cuestionario enmendado recibidas hasta el 8 de enero de 2003 de los Estados Miembros, a saber, de Argelia, Costa Rica, el Ecuador, El Salvador, Marruecos, México, la República Checa, Sudáfrica y Turquía.

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

### Observaciones introductorias

#### República Checa

[Original: inglés]

La delegación de la República Checa ante la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos fue una de las primeras en presentar una respuesta a la versión original del cuestionario. El texto completo de esa respuesta figura en la nota de la Secretaría de 15 de febrero de 1996 (A/AC.105/635). Desde entonces, las opiniones de la República Checa no han variado de manera sustantiva. Por ello, el país, al responder a la presente versión del cuestionario, decidió presentar sus opiniones en forma condensada, tras revisarlas y completarlas al responder a la nueva cuestión 10.

---

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

## Sudáfrica

[Original: inglés]

1. Ni en la legislación de Sudáfrica ni en los tratados relativos al espacio parece haber una definición de “objeto aeroespacial”. El término “objeto aeroespacial” denota un objeto adecuado para el espacio ultraterrestre y el espacio aéreo. El Concise Oxford Dictionary define el espacio aéreo como sustantivo que significa “la atmósfera de la Tierra y el espacio ultraterrestre” y, en segundo lugar, como “la tecnología de la aviación en esa región”. Esta acepción, resultante de la definición del diccionario, a falta de una definición jurídica de objeto aeroespacial, tenderá a sesgar todas las respuestas en el sentido de considerarse que los objetos aeroespaciales son capaces de estar en el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre.
2. En la Ley de Asuntos Espaciales promulgada por Sudáfrica en 1993, se define el “espacio ultraterrestre” como “el espacio sobre la superficie de la Tierra a partir de una altura en que la práctica es que un objeto funcione en órbita en torno a la Tierra”. Las “actividades espaciales” se definen en la misma Ley como “las actividades que contribuyen directamente al lanzamiento de una nave espacial y a la explotación de esa nave en el espacio ultraterrestre”. Las “actividades relacionadas con el espacio” se definen como “todas las actividades de apoyo a las actividades espaciales o en que se comparten tecnologías comunes con éstas”.
3. En Sudáfrica, el derecho aéreo se rige por la Ley de Aviación N° 74, de 1962, en que se define una aeronave como “cualquier máquina que, en la atmósfera, puede lograr sustentación por las reacciones del aire distintas de las reacciones del aire frente a la superficie de la Tierra”.
4. Persiste el debate sobre la definición del espacio ultraterrestre. Hay también Estados que creen que deberían tener, por lo menos en cierto grado, un derecho soberano sobre el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre situados sobre su territorio. Teniendo en cuenta los problemas de definición mencionados y la posición de algunos Estados con respecto a los derechos soberanos en el espacio, es preciso señalar que las respuestas que se acompañan a las cuestiones planteadas se presentan desde un punto de vista puramente jurídico y que en ellas no se ha tenido en cuenta ningún matiz político.

### **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?**

## Argelia

[Original: francés]

Por definición, un vehículo aeroespacial es un vehículo principalmente destinado a transportar una carga útil (aeronave espacial, cohete sonda, vehículo de lanzamiento, misil balístico o transbordador). En consecuencia, un objeto aeroespacial no puede ser definido como un objeto capaz de valerse de sus propiedades aerodinámicas para mantenerse en el espacio aéreo durante cierto tiempo, dado que un lanzador carece de esas propiedades aerodinámicas.

**Costa Rica**

[Original: español]

Acá el problema que existe es que en la actualidad se presentan objetos los cuales pueden desplazarse tanto en el ambiente aéreo como en el ultraterrestre.

**Ecuador**

[Original: español]

1. En la pregunta 1 la palabra “espacial” debe ser reemplazada por la palabra “aeroespacial”.
2. En la definición, la frase “mantenerse en el espacio aéreo durante cierto tiempo” puede producir un error de interpretación puesto que podría entenderse que el objeto aeroespacial puede permanecer aparentemente estacionario en el espacio aéreo. Se propone reemplazar esta frase por: “navegar en el espacio aéreo”.

**El Salvador**

[Original: español]

El Salvador considera necesario hacer, en esta definición, una diferenciación ya que como “objeto espacial”, podría considerarse también cualquier elemento del espacio tales como los meteoritos. Por lo que se podría definir como:

“Vehículo aeroespacial es todo objeto que con propulsión propia y sistemas de dirección es capaz de desplazarse hacia el espacio ultraterrestre, así como de valerse de sus propiedades aerodinámicas para mantenerse en el espacio aéreo durante cierto tiempo y en ciertos casos de poder regresar a la atmósfera terrestre.”

**Marruecos**

[Original: francés]

Cabe considerar la definición propuesta del término “objeto aeroespacial”, pero se debe aportar información adicional acerca de las características del objeto aeroespacial a fin de darle una definición jurídica compatible con el derecho espacial internacional. Además, la utilización del término “objeto aeroespacial” puede crear confusión con otros términos frecuentemente utilizados, como “aeronave”, “nave espacial” u “objeto espacial”. Si se ha de utilizar el término “objeto aeroespacial”, se le debe dar una definición adecuada en relación con otros términos empleados en los instrumentos jurídicos internacionales.

**México**

[Original: español]

La definición propuesta en el cuestionario constituye un buen punto de partida para la discusión del tema. Sin embargo, sería conveniente darle una mayor precisión a través de la inclusión de una referencia a la finalidad general que persiguen los objetos aeroespaciales o el tipo de actividades que normalmente

realizan. De la misma forma, sería conveniente precisar aún más el alcance de la frase “durante cierto tiempo” cuyo contenido puede resultar vago.

### **República Checa**

[Original: inglés]

La definición sugerida puede aceptarse con fines de trabajo. Sin embargo, convendría seguir examinándola en el futuro dado que el término “objeto aeroespacial” debería abarcar diferentes tipos de vehículo aeroespacial, algunos de los cuales ya han estado en funcionamiento o por lo menos han sido ensayados, mientras que otros están aún en etapas de diseño, planificación o sumamente experimentales.

### **Sudáfrica**

[Original: inglés]

Sí, es necesaria una definición de objeto aeroespacial, dado que tal objeto no está definido en los tratados. La definición refleja la capacidad tecnológica de un objeto aeroespacial para mantenerse en el espacio aéreo y desplazarse por el espacio ultraterrestre. Sin embargo, salvo indicar esta doble capacidad, la definición no arroja ninguna luz sobre la función de un objeto aeroespacial. La definición debería abarcar también el fin de la misión.

### **Turquía**

[Original: inglés]

La definición sugerida es aceptable en lo que respecta a los objetos capaces de desplazarse por el espacio ultraterrestre y navegar por el espacio aéreo. Sin embargo, se deben estudiar previamente los aspectos técnicos de la cuestión, dado que algunos “objetos aeroespaciales” todavía están en la etapa de diseño y planificación.

## **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?**

### **Argelia**

[Original: francés]

El régimen aplicable al vuelo de los objetos aeroespaciales difiere de la siguiente manera según que su trayectoria discurra por el espacio aéreo o por el espacio exterior: en el espacio aéreo, el régimen es aeróbico (utilización de aire para la combustión: aeronaves de reacción); y en el espacio exterior, el régimen es anaeróbico (el oxígeno se lleva en el vehículo: cohete).

**Costa Rica**

[Original: español]

Más bien debería elaborarse un régimen cuyo objeto de regulación no sea ligado a la trayectoria o lugar en donde se desplace sino que el objeto sea visto como tal de acuerdo con su objetivo y funcionamiento, más que por el lugar que transite.

**Ecuador**

[Original: español]

1. Para contestar esta pregunta es necesario mencionar que un objeto aeroespacial se comporta como un objeto espacial durante su lanzamiento y trayectoria orbital mientras que opera como una aeronave durante su retorno a la atmósfera y en su aterrizaje. Es decir, sus características de diseño y funcionabilidad le permiten operar tanto en el espacio aéreo como en el espacio exterior. Sin embargo, siendo su rango máximo de operatividad el espacio exterior, debe entenderse que su destino final debe estar ubicado siempre en este espacio; fijar como su destino final el espacio aéreo sería desvirtuar el fin para el cual fue diseñado y construido, pues se comportaría como una aeronave que no merecería un tratamiento diferenciado y cuyo vuelo debería ser regulado por el derecho aeronáutico.
2. Siendo el destino final de un objeto aeroespacial un lugar en el espacio exterior, su desplazamiento por el espacio aéreo es simplemente un paso obligado, que puede ser asimilado al paso inocente de un objeto espacial sobre el espacio aéreo de un Estado diferente al de lanzamiento, el mismo que debe ser debidamente regulado, por lo que debería aplicarse un régimen jurídico único para la navegación de un objeto aeroespacial: el régimen vigente en el espacio exterior.
3. Al respecto se considera oportuno mencionar que existe un serio vacío legal tanto en el derecho espacial como en el derecho aeronáutico causado por la falta de delimitación del espacio aéreo.

**El Salvador**

[Original: español]

De conformidad a varios tratados internacionales vigentes sobre la materia, El Salvador considera que sí existe divergencia en el régimen aplicable al vuelo de un objeto aeroespacial según que su trayectoria discurra por el espacio aéreo o por el espacio exterior, ya que el espacio aéreo está sometido a la soberanía de los Estados y está regulada la actividad, respecto al tránsito aéreo y la responsabilidad por daños a terceros en la superficie. Por su parte, el espacio exterior o ultraterrestre ha sido declarado patrimonio común de la humanidad, de libre uso para la exploración y explotación de los Estados, no susceptible de apropiación por reivindicación de soberanía, uso u ocupación ni de ninguna otra manera, al igual que la Luna y otros espacios celestes.

## **Marruecos**

[Original: francés]

1. Si el “objeto aeroespacial” está destinado a la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, es muy lógico aplicarle las normas del derecho espacial en vigor, en particular con respecto a la responsabilidad en caso de daños.
2. Por otra parte, si el “objeto aeroespacial” tiene usos relacionados con el tráfico aéreo, se puede estudiar la posibilidad de aplicarle la normativa internacional en materia de tráfico aéreo.
3. Esta dualidad en la utilización puede dar lugar a ambigüedades y originar conflictos en cuanto a la aplicación de los instrumentos jurídicos en caso de accidente.

## **México**

[Original: español]

Tomando en cuenta que los objetivos aeroespaciales tienen como fin primordial la realización de actividades en el espacio exterior, les deberían ser aplicables, como regla general, las disposiciones del derecho espacial. Sin embargo, esto no significa que su desplazamiento por el espacio aéreo no deba ajustarse, bajo ciertas circunstancias, al derecho aéreo. Se estima que la navegación de un objeto aeroespacial por el espacio aéreo de un Estado debe sujetarse a ciertas disposiciones del derecho aéreo, en particular las relativas a la autorización de paso, el deber de que ese paso sea inocente y, cuando sea necesario, la observancia de normas en materia de tráfico aéreo.

## **República Checa**

[Original: inglés]

Si el verbo “discurre” indica, por una parte, el vuelo real de una nave en el espacio aéreo sobre la base de los principios y la tecnología de la aeronáutica y, por otra parte, el desplazamiento de un objeto hacia, en y desde una órbita sobre la base de los principios y la tecnología de la astronáutica, la respuesta a la pregunta debe ser afirmativa. Sin embargo, esta respuesta está condicionada a otras consideraciones que tengan en cuenta los fines de cada objeto aeroespacial (véanse *infra* las respuestas a las cuestiones 3 y 4).

## **Sudáfrica**

[Original: inglés]

No. El lanzamiento sigue siendo una actividad espacial y, por ello, está sujeto al mismo régimen. El espacio aéreo es el ámbito intermedio por el que se desplaza un objeto aeroespacial.



**Turquía**

[Original: inglés]

1. El régimen jurídico aplicable al vuelo de los objetos aeroespaciales difiere según que su trayectoria discorra por el espacio aéreo o el espacio exterior. El derecho aéreo se aplica en el primer caso, mientras que en el segundo se aplica el derecho espacial.
2. Sin embargo, se debe examinar la posibilidad de elaborar un nuevo régimen jurídico a este respecto, habida cuenta de las propiedades de los objetos aeroespaciales, que son capaces de navegar por el espacio aéreo y desplazarse por el espacio ultraterrestre, así como de los adelantos técnicos realizados y los que se alcanzarán.

**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?****Argelia**

[Original: francés]

Sí, debido, sobre todo, a las modalidades de funcionamiento según cada misión concreta, no es posible concebir un régimen uniforme para esos objetos.

**Costa Rica**

[Original: español]

Sí, debiese crearse un régimen uniforme que regule este tipo de objetos, y su responsabilidad en caso daños causados a terceros.

**Ecuador**

[Original: español]

Considerando que la finalidad de un objeto aeroespacial es incursionar en el espacio exterior, sin perjuicio de su capacidad funcional que le permite comportarse como una aeronave en ciertas fases de su navegación, es preferible que se aplique un régimen uniforme a todos estos objetos.

**El Salvador**

[Original: español]

No existen procedimientos internacionales especiales aplicables a los objetos aeroespaciales dadas sus características técnicas y funcionales; sin embargo, debería ser posible establecer un régimen jurídico unificado para identificar los objetos

aeroespaciales y su condición jurídica, sin violar el actual derecho aéreo y espacial y, a medida que se desarrollen nuevos tipos de vehículos, se podría ir modificando ese instrumento para no dejar por fuera ningún objeto aeroespacial.

### **Marruecos**

[Original: francés]

No existen procedimientos especiales internacionales aplicables a los objetos aeroespaciales, porque la utilización de este tipo de artefactos es limitada. Sin embargo, se debería establecer un régimen uniforme aplicable a los objetos aeroespaciales, basado en los tratados existentes, especialmente en el Convenio sobre la responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales de 1972 (resolución 2777 (XXVI) de la Asamblea General, anexo, el “Convenio sobre responsabilidad”).

### **México**

[Original: español]

1. Debido al poco desarrollo en el uso de objetos aeroespaciales, aún no se incluyen variantes especiales para su regulación jurídica. Hasta ahora no ha sido necesario hacerlo. Sin embargo, se considera que con el futuro desarrollo de estos objetos, y con el incremento de su utilización, será conveniente crear un régimen jurídico que tome en consideración la diversidad de sus características funcionales, sus propiedades aerodinámicas y la tecnología espacial utilizada. El objetivo sería establecer una clasificación especial relacionada tanto con el derecho aéreo como con el derecho espacial.
2. El desarrollo de un régimen particular aplicable a los objetos aeroespaciales debe tomar en cuenta circunstancias ya existentes, pero también perspectivas de desarrollo, de manera que no se convierta en un régimen insuficiente o bien obstructivo.

### **República Checa**

[Original: inglés]

1. A menos que se adopte una reglamentación uniforme especial para los objetos aeroespaciales, esos objetos, si se pueden utilizar con ambos fines, se verán en efecto ante dos regímenes jurídicos diferentes relacionados con las dos categorías de actividades que se realizan en el espacio que rodea a la Tierra. Actualmente, los principios esenciales y las normas concretas del derecho por el que se rige la aeronáutica y del derecho por el que se rige la astronáutica difieren sustancialmente entre sí.
2. Sin embargo, es posible que, en la práctica, algunos tipos de objetos aeroespaciales se consideren aeronaves, incluso si realizan parte de su vuelo en el espacio ultraterrestre, y otros tipos de objetos aeroespaciales se consideren esencialmente objetos espaciales porque utilicen algunos elementos de la aerodinámica solamente para despegar de la Tierra y aterrizar en ella.

3. En la actual etapa de desarrollo de los objetos aeroespaciales, las probabilidades de elaborar y establecer un régimen uniforme aplicable a las actividades de todos los objetos de este tipo parecen bastante remotas, aunque, a largo plazo, ésa sería la solución apropiada.

#### **Sudáfrica**

[Original: inglés]

Dado que en ninguno de los tratados, ni en la Ley de Asuntos Espaciales, de Sudáfrica, se menciona o define un objeto aeroespacial, Sudáfrica no tiene noticia de ningún procedimiento especial que se aplique a esos objetos. Mientras los objetos aeroespaciales no se definan claramente según su capacidad técnica y su funcionamiento, no se podrá decir con certeza si se debería aplicar un régimen jurídico distinto.

#### **Turquía**

[Original: inglés]

Por ahora no existen disposiciones especiales para los objetos aeroespaciales en razón de sus propiedades aerodinámicas, la diversidad de sus características funcionales, y las particularidades de su diseño. No se ha considerado necesario elaborar esas disposiciones técnicas porque el número de Estados y organizaciones que son técnicamente capaces de lanzar un objeto aeroespacial es elevado y, hasta ahora, no han surgido problemas por falta de normas. Por otra parte, a medida que aumentan el interés por los objetos aeroespaciales y las actividades en esa esfera, aumenta también la necesidad de establecer disposiciones que tengan en cuenta las características especiales de dichos objetos.

**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?**

#### **Argelia**

[Original: francés]

Están en curso investigaciones al respecto.

**Costa Rica**

[Original: español]

No debiese establecerse durante todo el vuelo sólo un régimen con las consecuencias bien determinadas tomando en cuenta el fin del objeto y destino final del mismo, en vez de tomar como punto de análisis el espacio físico que transita.

**Ecuador**

[Original: español]

Por las razones antes expuestas, se considera que debe aplicarse el régimen jurídico único del derecho espacial.

**El Salvador**

[Original: español]

Sí. Tomando en cuenta el derecho internacional vigente, se podría considerar como principio general, que los objetos aeroespaciales que circulan por el espacio aéreo son aeronaves y que cuando se desplazan por el espacio ultraterrestre, son naves espaciales. No obstante y por los adelantos tecnológicos y la amplia gama de objetos que puede incluir el concepto de objeto aeroespacial, sería recomendable analizar la posibilidad de crear un régimen jurídico especial.

**Marruecos**

[Original: francés]

Como se ha señalado en las respuestas a cuestiones anteriores, el derecho espacial debe prevalecer en lo que concierne al vuelo de un objeto aeroespacial durante todas las fases de su desplazamiento; es decir, desde el momento del lanzamiento (desde la Tierra o desde una plataforma) hasta que llega a su destino (entrada en órbita o aterrizaje). Se podría aplicar el derecho aéreo si el objeto se utilizara en el espacio aéreo de otro Estado. Sin embargo, ese doble régimen podría causar confusión.

**México**

[Original: español]

Conforme a lo señalado en la respuesta a la pregunta 2, los objetos aeroespaciales deben regirse por el derecho del espacio en general, y algunas disposiciones del derecho aéreo cuando se desplacen por el espacio aéreo. Establecer una distinción en razón del lugar en que se realiza el vuelo o su destino puede generar confusión y resultar de difícil implementación práctica.

**República Checa**

[Original: inglés]

Es posible dar una respuesta afirmativa a la primera parte de la pregunta, en relación con los objetos aeroespaciales capaces de cumplir ambos fines, es decir, los de la aeronáutica y la astronáutica. Sin embargo, los vehículos aeroespaciales destinados al transporte aéreo, incluso aunque volaran en el espacio ultraterrestre durante cierto tiempo, podrían seguir siendo aeronaves en lo esencial y, a la inversa, los objetos aeroespaciales que volaran en el espacio aéreo para ascender al espacio ultraterrestre o descender de él podrían considerarse naves espaciales (como es actualmente el caso del Transbordador Espacial). Pero incluso esos objetos tienen que observar algunos principios y normas del otro régimen jurídico, si navegan por una parte del espacio que no sea la de su destino.

**Sudáfrica**

[Original: inglés]

El régimen jurídico aplicable a un objeto aeroespacial debe depender del funcionamiento de dicho objeto y de su destino final.

**Turquía**

[Original: inglés]

Los objetos aeroespaciales, dado que son capaces de navegar por el espacio aéreo y desplazarse por el espacio ultraterrestre, que son físicamente diferentes entre sí, tienen que estar sujetos a las normas del entorno en que se encuentran. Las actuales normas espaciales internacionales rigen las actividades de los objetos aeroespaciales cuando se desplazan por el espacio ultraterrestre, mientras que no existen reglas aplicables al desplazamiento de esos objetos en el espacio aéreo. Esta cuestión se debe examinar en el marco del concepto de “aeroespacial” y las normas de aviación nacionales e internacionales deben aplicarse junto con las normas espaciales.

**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?**

**Argelia**

[Original: francés]

Se debe distinguir entre las dos fases de despegue y aterrizaje y la entrada en el espacio aéreo a partir de una órbita hasta el retorno subsiguiente a esa órbita.

### **Costa Rica**

[Original: español]

En realidad, con relación al tema que regula las actividades en el espacio aéreo, en Costa Rica se regula mediante el Convenio sobre Aviación Civil Internacional<sup>1</sup> y con relación al régimen de los objetos aeroespaciales no existe nada el respecto.

### **Ecuador**

[Original: español]

No existe una razón para aquello, por cuanto se considera que todas las fases de navegación de un objeto aeroespaciales deben estar reguladas por el derecho espacial.

### **El Salvador**

[Original: español]

Por razones técnicas las fases de despegue y aterrizaje de los vehículos aeroespaciales son de características distintas, específicamente en las plataformas de lanzamiento así como la entrada o salida de las órbitas; por lo mismo la reglamentación que ampare a terceros Estados, así como los aspectos propios de seguridad, podrían regularse de forma adecuada para las mencionadas naves y las responsabilidades del Estado propietario del vehículo aeroespacial en caso de accidentes.

### **Marruecos**

[Original: francés]

Dado que las fases de despegue y aterrizaje son dos fases diferentes, parece evidente la conveniencia de establecer procedimientos jurídicos especiales en el régimen aplicable a los objetos aeroespaciales. En particular para la fase de aterrizaje, que a veces y por diversas razones puede causar daños sobre todo si al aterrizar el objeto aeroespacial atraviesa el espacio aéreo de un Estado distinto del Estado responsable del objeto. En la fase de despegue, el Estado responsable es el de lanzamiento, según la definición en vigor.

### **México**

[Original: español]

Desde el momento en que un objeto aeroespacial puede desplazarse en el espacio aéreo por un cierto tiempo, se justifica un cierto grado distinto de reglamentación, si bien las normas generales del derecho espacial serán las que rijan la mayor parte del vuelo de estos objetos.

---

<sup>1</sup> Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 15, N° 102.

**República Checa**

[Original: inglés]

Si entendemos correctamente esta pregunta, un vehículo aeroespacial que cumple fines de astronáutica (como, actualmente, el Transbordador Espacial) no requiere un grado de reglamentación diferente para sus fases de despegue y aterrizaje, siempre y cuando observe, como es necesario, los principios y normas del derecho aéreo a fin de evitar violaciones de la seguridad en el aire. Sin embargo, un objeto aeroespacial que fuera capaz de cumplir los dos fines, es decir, volar como aeronave en el espacio aéreo y desplazarse como nave espacial en el espacio ultraterrestre, debería funcionar en conformidad con el derecho aéreo o el derecho espacial en las partes respectivas del espacio. En el futuro, se deberían elaborar, en el contexto de una reglamentación general del tráfico espacial, normas relativas a las fases de despegue y aterrizaje de esos objetos, que podrían ser diferentes para cada una de esas maniobras debido a las diferencias de comportamiento.

**Sudáfrica**

[Original: inglés]

No podemos responder.

**Turquía**

[Original: inglés]

En cuanto al régimen jurídico que se debe aplicar, Turquía remite a su respuesta a la cuestión precedente. Las fases de despegue y aterrizaje de los objetos aeroespaciales en el espacio aéreo son muy importantes en lo que respecta a las normas aplicables a las actividades en el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre. Todo el comportamiento de los objetos aeroespaciales en relación con las fases de despegue y aterrizaje (reentrada en el espacio aéreo y salida de él, navegación por el espacio aéreo de otro Estado, etc.) debe definirse detalladamente y es preciso elaborar normas que rijan ese comportamiento. Además, se debe aclarar con qué dependencias de tráfico aéreo se ha de cooperar durante la fase de lanzamiento y cómo se ha de organizar la coordinación de horarios y trayectorias con el tráfico civil.

**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?****Argelia**

[Original: francés]

Las normas de derecho aéreo nacional e internacional se aplican a los objetos que entran en el espacio aéreo de otro Estado.

**Costa Rica**

[Original: español]

Se considera que es mejor respetar el espacio aéreo de cada Estado, con lo cual sería conveniente aplicar el derecho aéreo nacional en este caso.

**Ecuador**

[Original: español]

No. Sería recomendable que dentro del marco del derecho espacial se reglamente el paso inocente de los objetos aeroespaciales y se suscriban acuerdos internacionales para solucionar situaciones de emergencia que obliguen a un objeto aeroespacial a aterrizar, sobrevolar, entrar o salir del territorio de un Estado diferente al de lanzamiento.

**El Salvador**

[Original: español]

Sí, ya que como se ha dicho en la respuesta número 4, se estima apropiado, por el momento, que los objetos aeroespaciales que circulan por el espacio aéreo son aeronaves y por ende se les aplique el régimen del derecho aéreo nacional e internacional.

**Marruecos**

[Original: francés]

Si se admite la aplicación de un doble régimen según el lugar donde se encuentre el objeto aeroespacial, deben aplicarse las normas del derecho aéreo nacional o internacional en el caso de que un objeto aeroespacial se encuentre en el espacio aéreo de otro Estado (véase la respuesta a la cuestión 4).

**México**

[Original: español]

Conforme al enfoque adoptado por México, ciertas disposiciones del régimen aéreo nacional e internacional sí serían aplicables a todo objeto aeroespacial que se desplace por el espacio aéreo. A fin de facilitar la determinación de dicho régimen resulta indispensable determinar cuándo un objeto se encuentra en espacio aéreo y cuándo se encuentra en espacio ultraterrestre.

**República Checa**

[Original: inglés]

Las normas del derecho aéreo nacional e internacional se aplicarían plenamente sólo a los objetos aeroespaciales capaces de cumplir los fines de la aeronáutica, no a los vehículos espaciales considerados en esencia objetos espaciales. Sin embargo, incluso los objetos aeroespaciales que cumplan fines de



astronáutica tendrán que observar algunas normas del derecho aéreo, en particular el principio de la soberanía plena y exclusiva de otro Estado en su espacio aéreo cuando naveguen por él.

#### **Sudáfrica**

[Original: inglés]

Las normas aplicables serán las del derecho espacial. Sin embargo, un Estado podrá indicar una trayectoria o un punto de aterrizaje concretos para un objeto aeroespacial dentro de su territorio.

#### **Turquía**

[Original: inglés]

Cuando un objeto aeroespacial de un Estado circule por el espacio aéreo de otro Estado, se aplicarán el derecho aéreo nacional de este último Estado y el derecho aéreo internacional. Por ello, si un objeto aeroespacial ha de atravesar el espacio aéreo de otro Estado, se debe informar de antemano y en detalle a ese Estado del lugar de lanzamiento y la trayectoria de vuelo y, además, el vuelo se debe coordinar.

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

#### **Argelia**

[Original: francés]

Hay un precedente, a saber, el caso de la Estación Espacial Skylab de los Estados Unidos de América. Se está investigando el aspecto jurídico de la cuestión.

#### **Costa Rica**

[Original: español]

Hasta el momento no existen precedentes respecto del paso de objetos aeroespaciales durante el despegue y/o regreso a la atmósfera terrestre, y con relación a si existen reglas de derecho consuetudinario internacional aplicables en este caso, se desconoce su existencia.

#### **Ecuador**

[Original: español]

Puede considerarse como precedentes de paso inocente los retornos a Tierra de los transbordadores espaciales que han sobrevolado el espacio aéreo de terceros países.

### **El Salvador**

[Original: español]

No se tiene constancia de ningún precedente en el caso de El Salvador. El país considera que deberían adoptarse las medidas pertinentes basándose en los tratados y convenciones en vigor para el caso en que se pueda producir un incidente, situación que siempre está latente.

### **Marruecos**

[Original: francés]

Parece haber un precedente (el caso del transbordador ruso en 1988), pero la escasa información disponible impide tener una opinión clara sobre la cuestión. De todas formas, de ocurrir un incidente se deben adoptar medidas basadas en los tratados y convenciones existentes.

### **México**

[Original: español]

Ante la limitada práctica existente no puede considerarse que existen normas consuetudinarias aplicables al paso de objetos aeroespaciales.

### **República Checa**

[Original: inglés]

En la práctica, probablemente ocurre ya ese paso y no se han formulado protestas al respecto hasta la fecha. Sin embargo, en algunos casos un Estado de lanzamiento notifica por adelantado ese paso al Estado o los Estados subyacentes y pide la respectiva autorización. En la doctrina del derecho espacial no ha cristalizado aún suficiente apoyo a la conclusión de que el derecho de paso de un objeto aeroespacial ascendente o descendente se ha convertido ya en una regla consuetudinaria del derecho internacional.

### **Sudáfrica**

[Original: inglés]

Sí, hay ejemplos con respecto al paso de objetos aeroespaciales: el Estado responsable del objeto aeroespacial debería informar a los demás Estados. Sudáfrica no tiene noticia de que exista un derecho consuetudinario internacional en lo que respecta al paso de objetos aeroespaciales.

### **Turquía**

[Original: inglés]

Ha habido precedentes con respecto al paso de objetos aeroespaciales tras su regreso a la atmósfera terrestre y existe una práctica internacional en cuanto al suministro de información pertinente a los Estados cuyo territorio han de sobrevolar

esos objetos. Sin embargo, no se ha demostrado suficientemente aún que las prácticas internacionales relativas al derecho de paso de un objeto aeroespacial ascendente o descendente sean pruebas de una práctica general aceptada como derecho y, por lo tanto, no constituyen un derecho consuetudinario internacional.

**Cuestión 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?**

**Argelia**

[Original: francés]

En opinión de Argelia, no se han definido aún normas jurídicas de derecho interno.

**Costa Rica**

[Original: español]

En el caso de existencia de alguna normativa de derecho interno que regule el despegue y/o regreso a la atmósfera terrestre Costa Rica puede indicar que no existe ninguna regulación al respecto en el derecho interno costarricense. Con relación al derecho internacional existen diversas normas internacionales, las cuales regulan lo concerniente a la utilización del espacio ultraterrestre, como por ejemplo:

- a) Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la explotación y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes (resolución 2222 (XXI) de la Asamblea General, anexo, el “Tratado sobre el espacio ultraterrestre”);
- b) Acuerdo sobre el salvamento y la devolución de astronautas y la restitución de objetos lanzados al espacio ultraterrestre (resolución 2345 (XXII), anexo, el “Acuerdo sobre salvamento”);
- c) Convenio sobre la responsabilidad.

**Ecuador**

[Original: español]

1. No se tiene conocimiento de la existencia de una norma jurídica internacional o declaración de principios dentro del derecho espacial aplicable al paso de objetos espaciales durante el despegue y/o regreso a la atmósfera terrestre, cuya formulación hemos recomendado en la contestación al presente cuestionario.
2. En el derecho aeronáutico ecuatoriano no existe una disposición de esta naturaleza.

### **El Salvador**

[Original: español]

El derecho interno no regula el paso de objetos espaciales durante el despegue y/o regreso a la atmósfera terrestre.

### **Marruecos**

[Original: francés]

Marruecos no cuenta con un derecho espacial interno, pero se deben aplicar, en su caso, las normas y disposiciones que figuran en las convenciones así como las costumbres internacionales que rigen el derecho de paso en el espacio aéreo de un Estado extranjero.

### **México**

[Original: español]

1. En el derecho interno mexicano no existen normas jurídicas que regulen específicamente el paso de objetos espaciales durante el despegue y/o regreso a la atmósfera terrestre.
2. A nivel internacional el regreso a la atmósfera terrestre de objetos espaciales ha buscado facilitar el reingreso en condiciones de seguridad tanto de los objetos como de las personas y los bienes en la Tierra. De esta forma, los Estados que controlan el regreso de objetos espaciales a la Tierra han observado ciertas normas básicas para evitar o minimizar daños o accidentes, entre ellas la notificación a los Estados por cuya jurisdicción atravesarían los objetos o, en caso de reingreso en áreas más allá de la jurisdicción nacional, a los Estados que realizan actividades en dichas áreas y a las organizaciones internacionales que pudieran tener un interés. Estas acciones abren la puerta al desarrollo de normas internacionales aplicables al reingreso de objetos espaciales a la atmósfera terrestre.

### **República Checa**

[Original: inglés]

Si bien no hay normas concretas por las que se rija el paso de los objetos aeroespaciales durante su despegue y/o regreso a la atmósfera terrestre, cabe recordar que se deben observar por lo menos algunos principios y normas del derecho aéreo y que algunas disposiciones generales del derecho espacial internacional, en particular las contenidas en el Tratado sobre el espacio ultraterrestre, son aplicables a todas las etapas de los vuelos espaciales, incluido el paso de los objetos aeroespaciales por la atmósfera terrestre.

**Sudáfrica**

[Original: inglés]

A este respecto, los artículos VII y VIII del Tratado sobre el espacio ultraterrestre y el artículo 5 del Acuerdo sobre salvamento ofrecen cierta ayuda para responder a la pregunta.

**Turquía**

[Original: inglés]

Por lo que respecta a los artículos pertinentes del Código de aviación civil de Turquía, los objetos espaciales que se desplacen por el espacio aéreo del país están sujetos a las mismas normas que las aeronaves y los demás objetos volantes. Los tratados y principios de las Naciones Unidas relativos a diversos aspectos de la cuestión también se deben tener en cuenta.

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

[Original: francés]

El régimen de matriculación propio de los objetos lanzados al espacio exterior es aplicable a los objetos aeroespaciales (véase la respuesta a la cuestión 1).

**Costa Rica**

[Original: español]

Se puede decir que hasta ahora sí, pero el problema que se tiene en este tipo de caso es que la realidad fáctica y las investigaciones científicas y tecnológicas en éste y muchos otros casos, van a un ritmo mucho más acelerado de lo que se actualizan las normas jurídicas en esta materia, con lo cual se tiene que analizar nuevas formas de regular estos temas.

**Ecuador**

[Original: español]

Sí. Se considera perfectamente aplicable a los objetos aeroespaciales las disposiciones contenidas en el Convenio sobre el registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre (resolución 3235 (XXIX) de la Asamblea General, anexo, el “Convenio sobre registro”).

**El Salvador**

[Original: español]

Por el momento la respuesta es afirmativa ya que no existe ninguna norma jurídica que lo impida; sin embargo, convendría considerar la posibilidad de crear un régimen jurídico especial para los objetos aeroespaciales, sobre todo de cara a los adelantos tecnológicos en la material.

**Marruecos**

[Original: francés]

Dado que no existe un marco específico para los objetos aeroespaciales, se debe respetar el régimen de matriculación propio de los objetos lanzados al espacio, en particular porque esa matriculación es esencial en caso de responsabilidad a causa de posibles daños causados por esos objetos.

**México**

[Original: español]

Sí.

**República Checa**

[Original: inglés]

El régimen de matriculación propio de los objetos lanzados al espacio exterior se aplica plenamente a los objetos aeroespaciales existentes que, en esencia, son considerados objetos espaciales. Ese régimen también debería aplicarse a los futuros vehículos aeroespaciales capaces de cumplir los fines de la astronáutica. Un vehículo espacial capaz de cumplir ambos fines (los de la aeronáutica y los de la astronáutica) debería ser objeto de doble matriculación, como aeronave y como nave espacial, a menos que se elabore el régimen uniforme mencionado en la cuestión 3 y se estipule un procedimiento diferente. Ese régimen debería contener también disposiciones apropiadas sobre el establecimiento de matrículas nacionales especiales (y quizá también de una matrícula internacional especial) de esos objetos espaciales.

**Sudáfrica**

[Original: inglés]

Sí. Ese régimen figura, entre otras cosas, en el Convenio sobre registro.

**Turquía**

[Original: inglés]

El régimen de matriculación propio de los objetos lanzados al espacio exterior especificado en el Convenio sobre registro puede aplicarse a los objetos

aeroespaciales. Sin embargo, es necesario enmendar ese régimen en conformidad con los adelantos tecnológicos.

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

#### **Argelia**

[Original: francés]

Están en curso investigaciones al respecto.

#### **Costa Rica**

[Original: español]

1. La diferencia que existe entre ambos regímenes jurídicos radica en su fundamento, ya que para el régimen jurídico del espacio aéreo su fundamento se basa en la soberanía de los diferentes Estados sobre su espacio aéreo tal y como se establece en el artículo primero del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 (el “Convenio de Chicago”), el cual establece:

#### *“Soberanía*

Los Estados Contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.”

2. Mientras tanto el fundamento del derecho del espacio reside en los principios de la libertad de investigación en el espacio y de no apropiación de los cuerpos celestes.

#### **Ecuador**

[Original: español]

1. El régimen jurídico del espacio aéreo se sustenta en el reconocimiento de que todos los Estados tienen soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio, mientras que el régimen jurídico del espacio ultraterrestre se fundamenta en que éste no podrá ser objeto de apropiación nacional por reivindicación de soberanía, uso u ocupación, ni de ninguna otra manera.

2. El régimen jurídico del espacio aéreo y del espacio ultraterrestre se distinguen entre sí por la sustancia jurídica esencialmente diferente de los dos órdenes de normas internacionales a los que pertenecen: el derecho aéreo reposa sobre el principio de la soberanía territorial de los Estados sobre la porción del medio atmosférico situado sobre su territorio terrestre y acuático; mientras que el derecho espacial, por lo contrario, está basado sobre el principio de la libertad del espacio ultraterrestre y sobre la regla que excluye la competencia territorial exclusiva en este espacio.

3. El derecho espacial reconoce la regla de la utilización en beneficio del interés de todos los países; alguna prescripción de esta naturaleza no existe en el derecho aéreo.

## **El Salvador**

[Original: español]

Si bien el espacio aéreo no está regulado en cuanto a la extensión sobre la superficie terrestre de un Estado, es considerado como parte del territorio y, donde se ejerce soberanía y jurisdicción, es donde los Estados pueden exigir su respeto. Por otro lado el espacio ultraterrestre se considera de interés público para fines científicos, pero con el respeto de terceros Estados, por ello sería conveniente la adecuación de una norma uniforme que diferencie los dos ámbitos y defienda los derechos de terceros Estados.

## **Marruecos**

[Original: francés]

Una de las diferencias básicas, que tiene consecuencias importantes para la aplicación de cada régimen, estriba en que el espacio aéreo es algo que concierne a la soberanía de cada Estado, mientras que el espacio ultraterrestre es patrimonio común de toda la humanidad.

## **México**

[Original: español]

1. El único vínculo entre el derecho aéreo y el derecho espacial es que establecen la regulación de un espacio físico distinto al de la Tierra y el mar. Sin embargo, por la utilización y características específicas de esos espacios, la normatividad aplicable es sumamente distinta. El problema se presenta cuando se busca regular los objetos espaciales que cruzan ambos espacios físicos, como son los objetos aeroespaciales, y en el caso de que no se aplique un régimen especial al efecto. Por lo tanto, será necesario aplicar normas de los distintos espacios según el lugar en donde se encuentre el objeto.

2. En ese sentido, pueden establecerse las siguientes diferencias entre el régimen jurídico del espacio aéreo y del espacio ultraterrestre:

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

b) También varía el régimen de registro de los objetos. En relación a las aeronaves de transporte civil se aplica el Convenio de Chicago y la legislación interna de los Estados. En cambio, el registro de objetos espaciales se encuentra previsto en el Convenio sobre registro, que abarca a todo objeto lanzado al espacio ultraterrestre;

c) Otra diferencia importante se refiere a la responsabilidad. En el derecho aéreo la responsabilidad se establece tanto en disposiciones jurídicas



internacionales -algunas de las cuales remiten en algunos casos al derecho interno para su implementación- como en disposiciones internas; la responsabilidad se atribuye a las personas privadas. En cambio, el derecho espacial establece el principio de la responsabilidad de los sujetos internacionales -Estados y organizaciones internacionales que lancen objetos espaciales- conforme a las disposiciones del Convenio sobre responsabilidad;

d) Existen ciertos aspectos que únicamente están regulados en el derecho aéreo internacional, como sería el tránsito de aviones, el reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves, las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves, la represión de apoderamiento ilícito de aeronaves, la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, que no están regulados por el derecho espacial al no existir una necesidad práctica para hacerlo. Asimismo, algunas disposiciones de derecho espacial se aplican únicamente en ese régimen por sus características especiales -asignación de órbitas geostacionarias.

### **República Checa**

[Original: inglés]

Las principales diferencias entre los regímenes jurídicos del espacio aéreo y el espacio ultraterrestre se relacionan con lo siguiente:

a) La legalidad del vuelo de una aeronave se basa en el principio de autorización por un Estado extranjero para que se desplace a través de su espacio aéreo, mientras que el desplazamiento de un objeto espacial se basa en el principio de libertad de actividades en el espacio ultraterrestre y sus consecuencias;

b) El registro de aeronaves estipulado -por lo que respecta a las aeronaves civiles- en el Convenio de Chicago y el registro de objetos espaciales estipulado en el Convenio sobre registro prevén diferentes métodos y condiciones de registro;

c) La responsabilidad en el caso de una aeronave se basa en los tratados internacionales en materia de aeronáutica y, parcialmente, en el derecho aéreo nacional y es atribuible a personas privadas, mientras que en el caso de un objeto espacial la responsabilidad se basa en otras fuentes del derecho internacional, sobre todo en el Tratado sobre el espacio ultraterrestre y el Convenio sobre responsabilidad, y es atribuible a personas internacionales, que deberían resolver este tema entre sí. En algunos países que realizan actividades espaciales, esos principios se aplican en leyes especiales que regulan las actividades de esos Estados y sus nacionales.

### **Sudáfrica**

[Original: inglés]

1. Los regímenes jurídicos aplicables al derecho aéreo y el derecho espacial son completamente diferentes. Respecto del derecho aéreo, la soberanía de cada Estado en el espacio aéreo situado sobre su territorio y sus aguas territoriales es plena y exclusiva. En cambio, el espacio ultraterrestre se considera un recurso internacional y está abierto a la exploración y utilización de todos los Estados. Por ello, el espacio ultraterrestre no puede ser objeto de apropiación, a diferencia del espacio aéreo.

2. En Sudáfrica, el derecho aéreo se rige por la Ley de Aviación N° 74, de 1962 (la “Ley de Aviación”). En el artículo 1 de la Ley se define una “aeronave” como “cualquier máquina que, en la atmósfera, puede lograr sustentación por las reacciones del aire distintas de las reacciones del aire frente a la superficie de la Tierra”. El artículo 2 de la Ley estipula:

“Las disposiciones de la presente Ley, así como las del Convenio y del Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales, excepto cuando se las excluya expresamente en la presente Ley o en otras disposiciones, se aplicarán a todas las aeronaves mientras se encuentren en o sobre cualquier parte de la República de Sudáfrica o de sus aguas territoriales, así como a toda aeronave y todo personal sudafricanos, dondequiera que se encuentren.”

3. El primer anexo de la Ley de Aviación contiene el Convenio de Chicago. En el artículo 1 del Convenio se estipula lo siguiente:

“Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio”.

La mención expresa del “espacio aéreo” excluye implícitamente la soberanía exclusiva de los Estados sobre el espacio ultraterrestre.

4. En el apartado a) del artículo 96 del Convenio se define el “servicio aéreo” como “todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga”. Claramente, ese apartado no contempla un “servicio aéreo” que abarque los viajes al espacio ultraterrestre.

5. El espacio ultraterrestre se rige por diversos tratados internacionales.

## **Turquía**

[Original: inglés]

1. Los regímenes jurídicos que se aplican al espacio aéreo y el espacio ultraterrestre difieren entre sí. El espacio aéreo es el que se encuentra sobre el territorio de los Estados. Asimismo, se hace extensivo a la zona territorial de los Estados. El régimen jurídico que se aplica al espacio aéreo se basa en la soberanía plena y exclusiva de los Estados. Ese principio figura en muchos tratados multilaterales y bilaterales y también constituye una norma consuetudinaria. Por ello, una comparación entre las situaciones en el aire y el mar es claramente posible. Así como existen las aguas territoriales, existe también el espacio aéreo territorial sobre el que el Estado interesado ejerce soberanía.

2. En cuanto al espacio ultraterrestre, que se extiende más allá del espacio aéreo, el derecho internacional prevé el principio de libertad de su exploración y utilización. A diferencia del espacio aéreo nacional, el espacio ultraterrestre no puede ser objeto de apropiación nacional por reivindicación de soberanía sobre él. La única limitación que se aplica al principio de libertad es la condición de que las actividades de exploración y utilización del espacio ultraterrestre por parte de los Estados se realicen con fines pacíficos.

## Respuestas de índole general

### República Checa

[Original: inglés]

La República Checa valora positivamente la labor de la Comisión y su Subcomisión de Asuntos Jurídicos dedicada al estudio de todos los aspectos de la cuestión un tanto compleja de la situación jurídica de los objetos aeroespaciales. Esta valoración es en particular atribuible al Grupo de Trabajo especial encargado de la cuestión, establecido en diversos períodos de sesiones de la Subcomisión. La República Checa estima que la actual versión del cuestionario debería considerarse definitiva y que todas las respuestas recibidas de los Estados Miembros de las Naciones Unidas deberían incluirse en un informe del Grupo de Trabajo en el que se resuman las deliberaciones sobre la cuestión. La Subcomisión debería presentar ese informe a la Comisión, que podría desear tomar nota de él. A continuación se suspenderían las deliberaciones hasta el momento en que fuera urgente examinar otra vez la situación de los objetos aeroespaciales, teniendo en cuenta nuevos acontecimientos.

### *Notas*

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

---