



Asamblea General

Distr. limitada
9 de marzo de 2018
Español
Original: ruso

Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos

Subcomisión de Asuntos Jurídicos

57º período de sesiones

Viena, 9 a 20 de abril de 2018

Tema 7 a) del programa provisional*

**Cuestiones relativas a la definición y
delimitación del espacio ultraterrestre**

El difícil contexto del examen de todos los aspectos de la delimitación del espacio aéreo y el espacio ultraterrestre: argumentos en favor de conferir a dicho examen un carácter dialéctico y definir su nueva orientación analítica

Documento de trabajo presentado por la Federación de Rusia

1. Hace ya varios decenios se definieron claramente la autoridad de la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos para resolver la cuestión de la delimitación del espacio aéreo y el espacio ultraterrestre y su responsabilidad a ese respecto. Sin embargo, la Comisión no ha logrado avances importantes en este ámbito. Es evidente que los Estados no tienen la misma opinión respecto de la capacidad de la Comisión de llegar a un acuerdo en ese ámbito. ¿Es acaso posible que la “ideología de la delimitación” haya quedado obsoleta y pueda prescindirse fácilmente de ella vista la luz de la evolución actual y prevista en cuanto a la utilización de los sistemas de transporte aeroespacial? ¿Es posible que la Comisión esté abordando esta cuestión de manera deliberadamente conservadora y que, al mismo tiempo, los enfoques tradicionales establecidos del asunto estén desactualizados y ya no se ajusten a la realidad? No es así. Sin duda se requiere un enfoque nuevo, considerando en particular que sería erróneo afirmar que la idea misma de la delimitación del espacio aéreo y el espacio ultraterrestre ha ido perdiendo importancia y no refleja las necesidades prácticas. En cuanto a las formas de abordar esta cuestión, ciertamente hay margen para introducir mejoras. La Comisión debería definir una serie de medidas lógicas para mejorar efectivamente el proceso mismo de elaborar soluciones a los problemas que plantea la delimitación.

2. ¿Cuáles serían los determinantes del éxito al intensificar la labor en esta esfera? En primer lugar, la Comisión debería adoptar medidas para mantener la capacidad para abordar el problema a un nivel de análisis intelectual más elevado. Ello significa superar la indecisión al determinar nuevos ámbitos de investigación del tema, y también vencer la inercia a la hora de abordarlo, intensificando los debates y la participación en la labor de análisis. En cierta medida, la iniciativa de la Organización Meteorológica Mundial

* [A/AC.105/C.2/L.303](#).



(OMM) de elaborar una especie de definición “sectorial” del “espacio” (acorde con su ámbito de trabajo) hace posible formular, en el marco de la Comisión, consideraciones bastante apropiadas para desarrollar las perspectivas de la delimitación, y posiblemente también asegurar un mayor compromiso para abordar los diversos aspectos prácticos del tema. La delimitación debería abordarse como un problema que entraña una interacción compleja de factores, determinados por intereses diversos y por el conjunto de circunstancias prevalecientes.

3. Cabe señalar que, al presentar a la Comisión un resumen sobre su intención de adoptar una definición del “espacio”, la OMM no explicó con detalle las circunstancias que la habían llevado a su decisión. Para ser justos, la idea de definir el “espacio” no queda suficientemente clara. Más aún, es difícil de entender, en el sentido de que es prácticamente imposible hallarle ventajas en el contexto de las tareas de la OMM, cualquiera que sea el ámbito de sus actividades que se examine. Por ejemplo, la definición propuesta no tiene relación alguna con el estudio de los factores que influyen en la meteorología espacial y sus efectos en el clima, los procesos atmosféricos y la vida humana, que son de la competencia de la OMM.

4. No solo fue vaga la presentación de la propuesta de la OMM a la Comisión, sino que además esa entidad no pidió su opinión a esta ni a su Subcomisión de Asuntos Jurídicos. Los autores de la iniciativa deberían haber indicado su interés por establecer una relación interactiva con la Comisión. En el 69º período de sesiones del Consejo Ejecutivo de la OMM, la delegación de la Federación de Rusia señaló esa situación a la secretaria de la Organización. La cuestión de la definición del “espacio” fue retirada del programa de ese período de sesiones de conformidad con los procedimientos de la OMM. No cabe sino celebrar esa decisión. Es importante comprender que el problema, en realidad, no radica en que los Estados no quieran aplicar enfoques innovadores y pragmáticos que se elaboren con fines prácticos, sino en que es necesario tener presentes los diversos contextos en que se examina el asunto de la delimitación y definición del espacio. Esto no significa que la OMM no pueda demostrar sus posibles prerrogativas e incluso su competencia exclusiva para abordar, en relación directa o indirecta con su propia temática, cuestiones concretas que de alguna manera puedan relacionarse con la definición y delimitación del espacio ultraterrestre. Sin embargo, es evidente que la Organización debería fundamentar sólidamente las propuestas que se refieran al tema que corresponde al mandato de la Comisión.

5. Como se indica en el documento [A/AC.105/1112/Add.2](#), la OMM reconoce que toda solución del problema de definir y delimitar el espacio ultraterrestre tendrá consecuencias jurídicas. Según la Organización, ello explica que ese asunto se haya debatido durante tantos años en la Comisión. Al mismo tiempo, la definición del espacio ultraterrestre propuesta por la propia OMM lleva casi inevitablemente a la conclusión de que se puede fijar un límite y de que este se ubicaría en el borde superior de la mesosfera (es decir, a una altitud de entre 80 y 90 km). El problema no es esa altitud concreta (aunque esta no corresponde a los rangos propuestos anteriormente por los Estados, por ejemplo, entre los 100 y los 110 km). El verdadero problema es que la definición de “espacio” propuesta por la OMM, en caso de adoptarse, (incluso para incorporarla al Reglamento Técnico de la OMM), crearía un precedente bastante peligroso. La consecuencia sería que entrarían efectivamente en juego los factores políticos, lo que llevaría a que el examen de la cuestión integral de la delimitación del espacio aéreo y el espacio ultraterrestre quedara fragmentado y disperso entre los distintos organismos especializados de las Naciones Unidas. Cabe señalar que en este caso concreto la OMM no utiliza el término “espacio aéreo” y, en general, no hace referencia a la delimitación del espacio aéreo y el espacio ultraterrestre. Si, de manera análoga, las decisiones técnicas y jurídicas relativas al límite del espacio aéreo se dejaran exclusivamente a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) (en el marco de su competencia exclusiva), sería muy probable que la situación evolucionara conforme a consideraciones geopolíticas.

6. La Organización Mundial de la Salud (OMS) expresó la opinión ([A/AC.105/1112/Add.2](#)) de que la definición y delimitación del espacio ultraterrestre era necesaria para elaborar legislación o reglamentación adecuadas relativas a la

seguridad pública y a los vuelos suborbitales. Además, en el documento [A/AC.105/1039/Add.8](#), la OMS afirmó que definir el espacio ultraterrestre sería esencial en el contexto de la protección de la salud de los pasajeros de los vuelos suborbitales, así como en lo que respecta a la salud y la seguridad a bordo de esos vuelos y los medicamentos y dispositivos médicos indispensables a ese respecto. Esas afirmaciones dan lugar a varias interrogantes. En particular, con respecto a las cuestiones relativas a la calidad del aire, del documento “WHO air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide: global update 2005 — summary of risk assessment” (Directrices de la OMS sobre la calidad del aire correspondientes al ozono, las partículas en suspensión, el dióxido de nitrógeno y el dióxido de azufre: versión actualizada general de 2005) se desprende que, en ese contexto, la cuestión se refiere únicamente a la capa superficial de la atmósfera, es decir a altitudes en que las personas pueden respirar sin equipo especial. Si la cuestión se centra en los vuelos suborbitales, la delimitación entre el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre no se justifica ni es necesaria desde el punto de vista de la protección de la salud humana, ya que para obtener las estimaciones requeridas de las dosis acumulativas de radiación y determinar los demás parámetros físicos con que se evalúa el grado de riesgo de esos vuelos hay que tener en cuenta las características físicas (los modelos físicos) del entorno a través del cual pasa una aeronave, y en ese caso, no importa cómo se denomine formalmente ese entorno. Esos modelos ya existen y se están refinando en el marco del Equipo de Coordinación entre Programas sobre Meteorología del Espacio de la OMM. La OMS podría utilizarlos para calcular los parámetros físicos del entorno que se requieran a efectos de evaluar los factores de riesgo para la salud humana.

7. Existe el riesgo de que se dé la situación de que los distintos organismos especializados de las Naciones Unidas sean los que definan el “espacio” y el “espacio aéreo”, así como los elementos de la reglamentación de los vuelos suborbitales, e incluso el concepto de la gestión del tráfico espacial. Si ello ocurriera, no faltarían partes interesadas que tratasen de presentar tales definiciones y conceptos, elaborados al margen de la Comisión, como representativos de las opiniones de toda la comunidad internacional. Esto, a su vez, plantearía la cuestión de si existen razones objetivas para mantener el mandato de la Comisión por lo que atañe a la definición y delimitación del espacio ultraterrestre.

8. Puede considerarse que toda iniciativa que prevea soluciones por separado con respecto a la definición y delimitación del espacio aéreo y el espacio ultraterrestre está, por razones objetivas, directamente relacionada con el tema de la gestión del tráfico espacial. Más concretamente, desde el punto de vista político, esas iniciativas parecen “funcionar” sobre la base de la idea de crear un “estrato” (zona) complementario entre el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre a los efectos de los vuelos suborbitales, que no estarían sujetos a las disposiciones del derecho espacial, incluida la prohibición fundamental de poner en órbita alrededor de la Tierra objetos portadores de armas nucleares u otras clases de armas de destrucción en masa. Hasta la fecha, la idea de ese “estrato” se ha planteado únicamente en círculos de expertos. Por otra parte, los acontecimientos políticos confirman cada vez más que se están destinando energías y recursos considerables a apoyar la peligrosa idea de una transición acelerada a la gestión del tráfico espacial. Tanto los expertos como los políticos deberían ser prudentes a la hora de definir el contexto hipotético de la investigación sobre el asunto de la gestión del tráfico espacial, y tomar conciencia de las considerables dificultades que ello podría plantear.

9. Así, la Comisión terminó circunscribiendo sus debates únicamente a las aplicaciones civiles de los vehículos de transporte de nueva generación, por ejemplo, los destinados al turismo. Tarde o temprano esa percepción idílica tendrá que dejarse de lado. ¿Qué ocurre entonces con las cuestiones prácticas relativas a la seguridad? Es evidente que la posibilidad de ampliar la proyección de la fuerza mediante la utilización de esos vehículos de nueva generación ya no es puramente hipotética. Si la Comisión se propone que su labor refleje la realidad política, al abordar la cuestión de la delimitación debería ocuparse de la difícil tarea de definir todos los aspectos de la reglamentación o al menos formular previsiones que representaran un avance importante en el análisis de los posibles problemas de seguridad. Los Estados que crean tener puntos

de vista bien fundados sobre el concepto de la gestión del tráfico espacial, y los que tal vez simpatizan con la idea de un nuevo “estrato” o la apoyen, deberían tener el valor de aportar ideas sobre las normas básicas que podrían regir las actividades en esa zona hipotética, teniendo en cuenta orgánicamente la gran diversidad de aspectos relativos a la seguridad y la estabilidad estratégica.

10. La Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) tendría, por razones objetivas, interés en dar respuesta a la pregunta de cuáles serían las etapas del vuelo suborbital de un vehículo de transporte aeroespacial en las que el equipo radioelectrónico de ese vehículo (receptores/transmisores) estaría sujeto a las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones sobre los servicios de radiocomunicaciones terrenales (en particular, los que regulan las radiocomunicaciones de las aeronaves) o a las disposiciones del mismo Reglamento relativas a los servicios de radiocomunicaciones espaciales. Durante el vuelo de un vehículo de lanzamiento, incluido el tramo suborbital de la trayectoria, el funcionamiento del equipo radioelectrónico de ese vehículo (y, en su caso, el de su carga útil) está sujeto a las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones relacionadas con los servicios de operaciones espaciales. El Reglamento de Radiocomunicaciones recomienda utilizar servicios de radiocomunicaciones por satélite a altitudes superiores a 100 km, pese a que la altitud mínima del perigeo de una órbita elíptica elevada puede ser inferior a 100 km. Como la altitud máxima de los vuelos suborbitales puede ser considerablemente superior a 100 km, sin duda sería interesante comprender qué soluciones funcionales al problema de aplicar las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones podrían proponerse con respecto a esos vuelos. Sería lógico suponer que un vehículo aeroespacial que realizara un vuelo suborbital desde la superficie terrestre o desde el espacio aéreo sin duda podría recibir servicios de radiocomunicaciones aeronáuticas hasta una determinada altitud y posteriormente recibirlos de servicios de radiocomunicaciones por satélite. Del mismo modo, un vehículo aeroespacial que realizara un vuelo suborbital en el espacio ultraterrestre podría utilizar efectivamente servicios de radiocomunicaciones por satélite, y por debajo de determinada altitud utilizar servicios de radiocomunicaciones aeronáuticas. Así pues, tal vez la UIT considere conveniente y aceptable fijar un límite de altitud que separe dos zonas: una en que se utilizarían servicios de radiocomunicaciones terrestres y otra en que se utilizarían servicios de radiocomunicaciones espaciales. Sin embargo, el establecimiento de ese límite no tendría relación alguna con la delimitación y definición del espacio aéreo y el espacio ultraterrestre. Nada indica que exista una necesidad real de introducir cambios en el Reglamento de Radiocomunicaciones con el objetivo concreto de reglamentar el empleo del equipo radioelectrónico de los objetos suborbitales.

11. Al elaborar un modelo de comportamiento, las medidas de fomento de la confianza deberían ser decisivas, y, siendo ese el caso, esas medidas solo podrían aplicarse de buena fe. De lo contrario, es poco probable que puedan establecerse relaciones positivas y de confianza entre los Estados. En consecuencia, al ocuparse de cuestiones como la delimitación del espacio aéreo y el espacio ultraterrestre, los Estados deberían promover un debate abierto y un intercambio franco de opiniones sobre todos los posibles aspectos del tema.