



Asamblea General

Distr. limitada
30 de agosto de 2016
Español
Original: inglés y ruso

Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos Subcomisión de Asuntos Científicos y Técnicos 54º período de sesiones

Viena, 30 de enero a 10 de febrero de 2017

Tema 13 del programa provisional*

**Sostenibilidad a largo plazo de las
actividades en el espacio ultraterrestre**

Nuevas ideas sobre un conjunto de objetivos para lograr el Consenso de Viena sobre Seguridad Espacial y la necesidad de reflexionar con detenimiento acerca de las modalidades para hacer frente a las complejas cuestiones relacionadas con la gestión del tráfico espacial y lo justificable de las grandes expectativas de la adopción temprana de decisiones en ese ámbito

Documento de trabajo presentado por la Federación de Rusia¹

**La urgencia de reforzar la función y las responsabilidades de la Comisión y de
sus órganos subsidiarios con respecto a la regulación normativa de la seguridad
espacial y la exclusión de cualquier práctica manipulativa encaminada en efecto
a perjudicar sus competencias**

1. En el 53º período de sesiones de la Subcomisión de Asuntos Científicos y Técnicos de la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos, celebrado en febrero de 2016, la Federación de Rusia presentó un documento de trabajo titulado “Examen de las oportunidades de lograr en Viena un consenso sobre la seguridad espacial que comprendiera varias esferas de reglamentación” (A/AC.105/L.304), texto que inicialmente se había distribuido como documento de sesión A/AC.105/C.1/2016/CRP.15. El documento de trabajo se centraba en las posibles decisiones que podría adoptar la Comisión y que serían viables y pertinentes a fin de introducir elementos de estabilidad y previsibilidad en la regulación de las actividades en el espacio ultraterrestre. Además, en él se proponían métodos concretos para mejorar drásticamente la seguridad tecnológica y la seguridad

* A/AC.105/C.1/L.355.

¹ El contenido del presente documento se distribuyó por primera vez como documento de sesión (A/AC.105/2016/CRP.13) durante el 59º período de sesiones de la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos.



física en el espacio ultraterrestre. La puesta en marcha de la iniciativa de establecer una plataforma de información de las Naciones Unidas diseñada para formar y mantener una base de datos de objetos y fenómenos en el espacio cercano a la Tierra, que sería universalmente accesible, ampliada continuamente por proveedores acreditados y operacionalmente útil, se prevé que sería el factor más importante que contribuiría al éxito de esa empresa. Evidentemente, se requiere una progresión constante sobre la base de intereses fundamentados y razonables. En virtud de su mandato, y por su condición, la Comisión debería estimular el pensamiento intelectual y actuar como entidad motivadora y orientadora para los Estados. Esa es una tarea compleja, ya que, debido a factores subjetivos, la propia Comisión se enfrenta a una situación crítica: los diversos escenarios formulados por algunos Estados, y el modo en que esos escenarios se combinan, demuestran que ya se ha pasado por alto a la Comisión, y es muy probable que ello ocurra de nuevo cuando se traten cuestiones importantes relativas a las actividades en el espacio ultraterrestre. El proyecto de código de conducta para las actividades en el espacio ultraterrestre es un ejemplo pertinente en ese sentido. Ese documento fue concebido como un instrumento para reorganizar la regulación de la exploración y utilización del espacio ultraterrestre. En este contexto, cabe destacar la decisión unilateral, adoptada por los Estados Unidos de América en el plano nacional, y bastante controvertida desde el punto de vista del derecho internacional, de dar a sus propias empresas carta blanca para explotar los recursos minerales en el espacio, así como el esfuerzo deliberado por dispersar el debate sobre la cuestión de los recursos minerales entre numerosos foros fuera de la Comisión. La cadena de medidas ulteriores de ese tipo, que pueden perjudicar la regulación universal tal como se acepta generalmente, todavía no es absolutamente transparente. Aún es posible resolver la situación, especialmente porque algunos de los motivos son bastante evidentes. El romanticismo político en relación con el espacio ultraterrestre y el diálogo internacional sobre el futuro de las actividades en el espacio ultraterrestre ya no caen en gracia. Al contrario, no se tienen en cuenta los intereses de la comunidad internacional, ni tampoco las funciones ni la condición de la Comisión. Todo apunta a que no todos los Estados necesitan a la Comisión como un foro útil para dar alcance a ideas políticas o a debates, ni como entidad generadora de regulaciones jurídicas y normativas de las actividades en el espacio ultraterrestre. Por consiguiente, la Comisión se ve obligada a recorrer el estrecho camino de examinar continuamente ciertas prácticas existentes (en el ámbito de la regulación jurídica y técnica), y nada más que eso. Debe reconocerse que esa estrategia, en parte, ya ha tenido éxito. Como resultado de ello, después de varios años de labor relativa a la cuestión de garantizar la sostenibilidad a largo plazo de las actividades en el espacio ultraterrestre, nadie podría recordar qué prácticas nacionales específicas y notables se han examinado. Las iniciativas encaminadas a hacer que la labor de regulación normativa de la seguridad de las operaciones espaciales sea significativa encuentran la oposición de determinadas delegaciones o hallan una falta de voluntad para analizar los problemas y las soluciones propuestas. Mientras tanto, los Estados deberían analizar y vigilar meticulosa y objetivamente la tendencia a una mayor influencia de la regulación, mediante derecho privado, de las actividades espaciales (tanto en el plano nacional como en el internacional), especialmente dado que esa regulación puede afectar a aspectos muy delicados de la seguridad espacial. Se debería alentar la participación activa o incluso proactiva de las empresas en la elaboración de propuestas para la regulación de las actividades espaciales, en la medida en que ello sea razonable. Sin embargo, ese enfoque no supone que sectores enteros de esa regulación deban externalizarse a empresas privadas, especialmente la seguridad de las operaciones espaciales. Cuando alguien decide regular algunos aspectos de la seguridad en el espacio ultraterrestre sobre la base de las normas de derecho privado, ello significa que en la realidad se aplicará legislación nacional debido a la ausencia de principios o normas bien formados de derecho internacional privado del espacio. En consecuencia,

las circunstancias pueden contribuir a que el artículo VI del Tratado sobre los Principios que Deben Regir las Actividades de los Estados en la Exploración y Utilización del Espacio Ultraterrestre, incluso la Luna y otros Cuerpos Celestes (Tratado sobre el Espacio Ultraterrestre), de 1967, pierda su importancia institucional fundamental.

“¡Viva la gestión del tráfico espacial!”

2. Recientemente, el tema de la gestión del tráfico espacial se ha colocado de manera firme en un primer plano y se ha convertido en objeto de la plena atención internacional. Se puede observar el fenómeno de su promoción más activa: se está creando una exageración mediática, en diversos foros internacionales se impulsa cada vez con más frecuencia el entusiasmo por las normas de tráfico espacial, y se crea la impresión de que es inminente el establecimiento de unas normas de tráfico espacial. Se ha creado algo que recuerda a un movimiento político en apoyo de una transición acelerada hacia soluciones prácticas en esa esfera. En conjunto, la única explicación posible es que se está siguiendo una estrategia amplia para librar una campaña promocional. Este intento de empezar con ventaja en la elaboración de un concepto de gestión del tráfico espacial (sobre todo en relación con la elaboración de un régimen de seguridad de las operaciones espaciales) debe ser examinado detenidamente por los Estados y por la comunidad de expertos independientes. Es necesario actuar con lógica y con un razonamiento sólido. Ese enfoque permitirá situar el análisis individual del tema a un punto de partida más realista.

La regulación de la seguridad de las operaciones espaciales debe conducir a una mayor sensación de ser competentes en las cuestiones relacionadas con el desarrollo empírico de un concepto de la gestión del tráfico espacial y el apoyo empírico a ese concepto

3. El sentido común sugiere que la viabilidad de un concepto de la gestión del tráfico espacial está relacionada estrechamente con la regulación de la seguridad de las operaciones espaciales. Si no se dispone de un régimen eficaz de seguridad de las operaciones espaciales será difícil emprender un proceso para investigar problemas y examinar soluciones en relación con la gestión del tráfico espacial. Sin embargo, ese régimen debería constituir el núcleo de una visión realista de un enfoque posiblemente más amplio para la regulación del tráfico espacial. Entretanto, ya en 2011 se redactó una estrategia para preparar una regulación de la seguridad de las operaciones espaciales, estrategia que fue aprobada por todos pero que aún no se está aplicando. Algunos Estados no consideran positivas las soluciones propuestas en el contexto de la elaboración de un conjunto de directrices relativas a la sostenibilidad a largo plazo de las actividades en el espacio ultraterrestre, que permitirían efectuar grandes mejoras en la mitigación de los riesgos en el espacio, disminuirían los efectos negativos en el medio ambiente espacial y facilitarían su limpieza. Por ejemplo, los Estados Unidos reducen la totalidad de la cuestión de la seguridad de las operaciones espaciales principalmente a un aspecto: consagrar en las directrices que los Estados tienen la intención de cooperar con miras a predecir y evitar posibles colisiones. Los Estados Unidos no muestran interés alguno en debatir de manera decente y merecedora ni en resolver eficazmente otros problemas bastante evidentes de seguridad tecnológica y seguridad física. Se están bloqueando clara y deliberadamente las propuestas de la Federación de Rusia, a pesar de que la mayoría de ellas están motivadas por las mismas consideraciones en que se basan las recomendaciones y los trabajos preparatorios de expertos y políticos (incluidos los que representan a los Estados Unidos), y figuran en el estudio cósmico sobre la gestión del tráfico espacial (*Cosmic Study on Space Traffic Management*), publicación bien conocida de la Academia Internacional de Astronáutica. Los Estados Unidos aún no han dado ninguna explicación plausible de

por qué les resultaría difícil vivir con las regulaciones de seguridad tecnológica y seguridad física propuestas. Además, existe una tendencia cada vez mayor a pasar por alto el tema desviando la mayor parte de la atención hacia otro lado y afirmando un mayor compromiso con la gestión del tráfico espacial. Los Estados Unidos no están dispuestos ni siquiera a mejorar las condiciones existentes para garantizar la seguridad de las operaciones espaciales sobre la base de un documento de carácter voluntario, y de algún modo ahora muestran un mayor interés en la preparación de normas para la gestión del tráfico espacial y buscan conformar actitudes en esa esfera. Esa estrategia de intercambiar temas debe señalarse.

Satisfacer las necesidades de información

4. Según todas las evaluaciones serias, las posibles normas futuras de gestión del tráfico espacial deberán prepararse y desarrollarse desde el principio como unas conductas obligatorias y jurídicamente vinculantes. Por tanto, la importancia del factor información aumentará considerablemente. Los Estados deberán ordenar sus propias preferencias al respecto, tanto aquellas de las que ya sean conscientes como aquellas que todavía se basen en la intuición. La Federación de Rusia cree que el modelo de plataforma de información de las Naciones Unidas que ha propuesto con el fin de reunir y difundir información sobre la vigilancia de objetos y fenómenos en el espacio cercano a la Tierra conlleva convicción. Al parecer, los Estados Unidos no comparten esta posición. Sin embargo, la variedad de tareas que deberían encomendarse a la plataforma, en su formato propuesto, parece depender de problemas específicos que deberán solucionarse como parte de la labor de velar por la seguridad de las operaciones espaciales. En ese sentido, su potencial previsto cumplirá plenamente el objetivo manifestado. Si se establece y activa la plataforma sin demora, entonces, en caso de que los esfuerzos tengan éxito, esta ya se habrá probado y ensayado en el momento en que pueda haberse creado un entorno adecuado para establecer una regulación de un nivel más alto en consonancia con el concepto de gestión del tráfico espacial. La funcionalidad de esa plataforma se podría mejorar según correspondiera. Una plataforma de esa índole permitiría garantizar por completo que se respetara el principio de la buena fe en los intercambios de información en aras de la seguridad de las operaciones espaciales, creando unas condiciones en las cuales, en el ámbito del intercambio de información, la seguridad espacial pasara a ser el interés primordial y bajo ninguna circunstancia se viera supeditada a consideraciones comerciales ni a los intereses de entidades comerciales. Mejorar la funcionalidad de esa plataforma de las Naciones Unidas consistiría en dotarla de nuevas características técnicas. Por ejemplo, se podría transformar en un sistema de información distribuida con varios nodos entre iguales que tendrían las mismas condiciones. Al mismo tiempo, la plataforma seguiría siendo el único instrumento para la interacción entre los Estados en materia de información. En el anexo del presente documento de trabajo figura una sinopsis del concepto técnico de la plataforma.

Federación de Rusia: importante medida en materia de políticas para impulsar el intercambio de información a nivel internacional

5. La necesidad de adoptar un enfoque prudente y aplicar una política firme para velar por la seguridad tecnológica y la seguridad física en el espacio ultraterrestre ha llevado al Gobierno de la Federación de Rusia a examinar modos de alcanzar sinergias y la integración funcional de las capacidades de vigilancia del espacio que ya existen o que se están desarrollando en la Federación de Rusia. Dados los requisitos cada vez mayores de seguridad de las operaciones espaciales y el interés de la comunidad internacional en obtener información de vigilancia del espacio ultraterrestre cercano a la Tierra, la intención es, entre otras cosas, centrarse en dar un nuevo énfasis a las competencias y las prerrogativas de los principales organismos y de las organizaciones

pertinentes en la Federación de Rusia, con el fin de elaborar y mantener una práctica consistente en que la Federación de Rusia ofrezca acceso abierto a los resultados de la vigilancia de los objetos y fenómenos en el espacio ultraterrestre. Corresponderá a la Comisión determinar las perspectivas de crear una plataforma de información de las Naciones Unidas. Para la aplicación práctica de medidas de transparencia y fomento de la confianza en las actividades relativas al espacio ultraterrestre sería indispensable que los Estados y otros proveedores y usuarios de la información aunaran sus esfuerzos por conducto de la plataforma. Un mecanismo de esa índole permitiría aumentar enormemente la integridad, la exactitud y la fiabilidad de la información de vigilancia, porque la información se recogería de diversas fuentes. Ello constituiría la ventaja y el carácter único de la plataforma. Sobre la base de ese entendimiento, la Federación de Rusia se prepara para crear un servicio nacional de información cuya función consistirá en ofrecer acceso abierto a los resultados de la vigilancia de objetos y fenómenos en el espacio ultraterrestre. En caso de que se decida establecer una plataforma de las Naciones Unidas, ese servicio se adaptará a la tarea de incluir aportaciones rusas en el funcionamiento de la plataforma.

El factor información en relación con el concepto de gestión del tráfico espacial

6. La entrada en vigor y el funcionamiento hipotéticos de un régimen de gestión del tráfico espacial ciertamente conllevará la necesidad de configurar de modo totalmente nuevo los instrumentos correspondientes, a fin de garantizar la seguridad de los vuelos espaciales. Es bastante previsible que ese contexto haga necesario resolver de algún modo la enorme tarea de organizar de manera totalmente nueva la interacción entre los Estados en materia de información y comunicación. Esa interacción debería basarse en la aplicación obligatoria de normas convenidas relativas a la adopción de decisiones sobre las operaciones en el espacio ultraterrestre. Sin duda las tareas relacionadas con la gestión del tráfico espacial se llevarán a cabo con más eficiencia, y el mecanismo de gestión será completamente transparente para todos los participantes, si se deposita confianza en una plataforma internacional fundamentada en el mantenimiento de una base de datos construida conjuntamente y en el seguimiento de unas normas uniformes para la adopción de decisiones. Se debe partir del supuesto de que la gestión del tráfico espacial en todos sus aspectos supone un marco jurídico para la interacción. La lógica tras las acciones de quienes participan en actividades relativas al espacio ultraterrestre y sus métodos debe basarse en criterios claros y obligatorios para la realización de operaciones espaciales. En particular, sería necesario definir claramente y normalizar exhaustivamente los requisitos relativos a la información y a su exactitud, su integridad y la puntualidad de su presentación. ¿Están dispuestos los Estados a evaluar, desde un punto de vista crítico y analítico, el ritmo y las modalidades del progreso en ese sentido? Aquellos que tratan de asumir la función de reguladores en la esfera del conocimiento de la situación en el medio espacial, ¿están dispuestos a hacer un reacondicionamiento funcional de sus propias políticas y métodos previstos en el contexto de la gestión del tráfico espacial? No cabe duda de que unas respuestas detalladas a estas preguntas serán de gran interés. A pesar de la diversidad de ideas presentadas como perspectiva inicial de referencia sobre la gestión del tráfico espacial, no ha habido respuestas claras hasta ahora.

Discurso intelectual en la comunidad empresarial y la comunidad académica

7. Puede parecer que existen abundantes fuentes de perspectivas políticas y técnicas sobre lo que puede constituir la gestión del tráfico espacial. Tanto las empresas privadas como los círculos académicos (en particular en el seno de la Academia Internacional de Astronáutica) sugieren maneras de definir el marco para la gestión del tráfico espacial. Algunas empresas de los Estados Unidos, en particular Lockheed Martin y Boeing, participan cada vez más en la creación de competencias en esa

esfera, y se basan en una pauta de conducta que muestra su disposición a establecer objetivos para su Gobierno. La cuestión tiene dos dimensiones: por un lado, las empresas están sugiriendo conceptos de gestión del tráfico espacial; por otro lado, de hecho han identificado el modo de efectuar una transición acelerada hacia una posible amplia variedad de bienes y servicios que supuestamente servirían para las tareas de gestionar el tráfico espacial. Lockheed Martin Corporation fue quizás la primera empresa que planteó la cuestión del “control” del tráfico espacial en sus investigaciones. Aun suponiendo que Lockheed Martin Corporation no utilizara ese término con el mismo significado con el que se utilizó en los documentos sobre operaciones espaciales aprobados en los Estados Unidos, la palabra “control”, tal como se utiliza en este contexto, en cualquier caso tiene un significado mucho más fuerte. A diferencia de la palabra “gestión”, que básicamente significa un conjunto de procedimientos para coordinar las acciones, el término “control” implica un sistema prescriptivo y obligatorio para regular las actividades de quienes participan en el tráfico espacial. Por ejemplo, el control de vuelos espaciales significa el control directo de un objeto espacial mediante la emisión de órdenes, incluidas acciones de control activo. La determinación de empresas privadas de tratar la cuestión de la gestión del tráfico espacial obliga a tener en cuenta la necesidad de que se cumplan plenamente los requisitos establecidos en el artículo VI del Tratado sobre el Espacio Ultraterrestre de 1967, en el que se dispone que las actividades de entidades no gubernamentales en el espacio ultraterrestre deberán ser autorizadas y fiscalizadas constantemente por el pertinente Estado parte en el Tratado. Debería haber un intercambio de ideas entre empresas privadas y sus respectivos gobiernos y entre los círculos empresariales y la comunidad académica internacional, pero esa interacción debe basarse en que cada uno de los participantes en los debates sobre esta compleja cuestión comprendan claramente sus propias competencias únicas. La industria debería actuar como impulsora de nuevas ideas. Preservar la integridad de la comunidad de expertos independientes es un requisito previo para que en el futuro las negociaciones reales sobre la gestión del tráfico espacial tengan éxito. No se debería interferir en la imparcialidad de la comunidad científica. En general, el partidismo, si bien es inevitable o incluso está justificado en casos concretos, debe mantenerse dentro de unos límites, y la elección a que se llegue debe ser objeto de un examen crítico. Es inaceptable hacer que la comunidad de expertos “socialice” puntos de vista particulares y sirva a los intereses de determinados Estados, grupos de Estados o empresas.

Identificación de ideas y enfoques utilizados en la esfera de las regulaciones del tráfico aéreo y de las telecomunicaciones que podrían utilizarse para conceptualizar la gestión del tráfico espacial

8. Parece haber un crecimiento bastante notable de interés en el tema de la gestión del tráfico espacial por parte de representantes de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y la secretaría de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Se puede observar una cierta pauta de acontecimientos que parecen constituir una tendencia que indica el deseo de configurar preceptos para regular el tráfico en el espacio. No se puede negar que las iniciativas demostradas en la UIT y en el seno de la OACI en los últimos años son propicias a la evolución de las ideas sobre la viabilidad de elaborar y aplicar elementos potenciales de un sistema de gestión del tráfico espacial. La UIT, por conducto del jefe de su departamento de servicios espaciales, tenía razón cuando dijo que, para poder garantizar la seguridad en el marco de un concepto de gestión del tráfico espacial, es necesario tener en cuenta la importancia crucial de funciones que son necesarias para realizar operaciones espaciales, como la telemetría, la localización y el telecontrol. A ese respecto, cabe observar que posibilitar esas funciones también puede ser sumamente pertinente para la regulación de la seguridad de las operaciones espaciales, en el marco del conjunto

de proyectos de directrices relativas a la sostenibilidad a largo plazo de las actividades en el espacio ultraterrestre que se está elaborando. Si se examinan en profundidad varios proyectos de directrices propuestos por la Federación de Rusia quedaría demostrado de manera convincente que ya es posible resolver esas cuestiones, en todos sus aspectos, en la etapa actual. La secretaría de la OACI genera ideas que, de algún modo, sugieren que las normas de gestión y control del tráfico aéreo podrían resultar útiles para crear un régimen de gestión del tráfico espacial. Además, fuera de la OACI se están expresando opiniones en el sentido de que las normas de la OACI pueden tener un efecto directo y firme sobre el concepto y la práctica de la gestión del tráfico espacial. Puede cuestionarse si esas opiniones están legitimadas, como mínimo, por las importantes diferencias en los tipos de objetos que generan el tráfico aéreo y el tráfico espacial. En el caso del tráfico aéreo, los vehículos controlados constituyen la mayoría absoluta. En el caso del tráfico espacial, la proporción de vehículos espaciales en funcionamiento (controlados) es en la actualidad de solo el 5% aproximadamente del total de objetos localizables. Además, no todos los vehículos espaciales tienen capacidad de maniobrar. Por tanto, es obvio que, objetivamente, no sería posible basarse en gran medida en las normas de la OACI y extrapolarlas a aproximadamente el 95% de los objetos localizables pero no controlados. Con todo, se podría analizar debidamente toda una serie de ideas que subyacen a las normas de control del tráfico aéreo con miras a su posible uso, no solo a los efectos de la hipotética gestión del tráfico espacial, sino también para la regulación de la seguridad de las operaciones espaciales. En ese contexto puede ser apropiado prestar atención a los requisitos de la OACI relacionados, entre otras cosas, con los vuelos en formación, las operaciones de proximidad, las medidas de evitación de colisiones, la presentación de planes de vuelo y sus modificaciones, el uso de radiobalizas, la clasificación e identificación de aeronaves, la presentación de informes actualizados sobre la posición de aeronaves, y el uso de los mismos criterios temporales y de las mismas unidades de medida. Si los Estados analizan el proyecto de directrices para la seguridad de las operaciones espaciales propuesto por la Federación de Rusia de manera objetiva y sin prejuicios, verán fácilmente las similitudes entre las regulaciones propuestas y aquellas garantizadas en el marco de la OACI y que esa organización considera del más alto nivel de seguridad y eficiencia. Así, una regulación amplia de la seguridad de las operaciones espaciales tiene un verdadero potencial de moldear el concepto general de gestión del tráfico espacial. Es objetivamente difícil analizar la cuestión de elaborar un conjunto de criterios que, en caso de una posible colisión entre dos objetos espaciales, pueda utilizarse para identificar inequívocamente qué objeto espacial tendrá preferencia para proseguir su vuelo según su propia trayectoria sin hacer un cambio de dicha trayectoria obligatorio. Se puede idear una solución a ese problema en el marco de un único sistema internacional de información ajustado cuidadosamente. La idea que está circulando actualmente en el debate internacional, consistente en imponer restricciones a determinadas actividades en ciertas regiones del espacio ultraterrestre debido a su congestión (“zonificación de órbitas”) debe tratarse con gran cautela, ya que no hay ni criterios reconocidos universalmente para determinar el grado de congestión de una órbita en particular, ni existe un concepto general de una base institucional para adoptar decisiones al respecto.

Ideas sobre un enfoque integrado para tratar las cuestiones de seguridad tecnológica y seguridad física

9. La elaboración de un modelo de gestión del tráfico espacial sigue siendo un problema analítico importante y una tarea abrumadora desde el punto de vista tanto jurídico como técnico. Lleva tiempo investigar a fondo esa cuestión. Todavía no se han dado los requisitos previos inmediatos para adoptar decisiones bien razonadas en ese sentido. En el marco del concepto en evolución para asegurar la sostenibilidad a

largo plazo de las actividades en el espacio ultraterrestre, el tema de la seguridad de las operaciones espaciales abarca muchas de las mismas cuestiones que subyacen a las ideas y pensamientos relacionados con la gestión del tráfico espacial. Por tanto, antes de cualquier intento serio de conceptualizar la gestión del tráfico espacial se debería disponer de soluciones en la esfera de la seguridad de las operaciones espaciales. Es una prioridad, por consiguiente, conservar la racionalidad durante las negociaciones en el seno de la Subcomisión de Asuntos Científicos y Técnicos y buscar formas de apoyar decisiones sensatas en ese foro. Si las deliberaciones sobre el tema de la seguridad arrojan resultados negativos, no habrá entendimiento sobre cuestiones mucho más complicadas de la gestión del tráfico espacial. Habida cuenta de esa situación, sería prematuro incluir la gestión del tráfico espacial como tema permanente del programa. En esas circunstancias, cualquier posible queja por las consecuencias negativas de que la Comisión trabaje en el desarrollo de ese tema de manera discontinua puede estar causada, o bien por un conocimiento insuficiente de las cuestiones relativas a la seguridad espacial, o bien por un intento de idolatrar soluciones rápidas y fáciles a fin de que una parte de la comunidad internacional se una en torno a un enfoque desacertado y defectuoso para el desarrollo de nuevos arreglos para la conducta en el espacio.

Anexo

La plataforma de información de las Naciones Unidas como una configuración más amplia de competencias en el ámbito de la compartición de información sobre objetos y fenómenos en el espacio ultraterrestre

1. La plataforma se considera un mecanismo que integra las actividades de Estados, organizaciones intergubernamentales internacionales, operadores de vehículos espaciales y organizaciones no gubernamentales nacionales e internacionales especializadas, consistentes en reunir, sistematizar, compartir y analizar información sobre la vigilancia de objetos y fenómenos en el espacio ultraterrestre. Más concretamente, la plataforma se utilizará para:

a) Proporcionar a la comunidad mundial, de manera centralizada, información sobre objetos (ya en órbita o que se vayan a lanzar) y sobre fenómenos (planificados, previstos y ya ocurridos) en el espacio cercano a la Tierra;

b) Proporcionar información sobre posibles peligros para los objetos espaciales operacionales que pudieran suponer otros objetos en el espacio cercano a la Tierra;

c) Garantizar la recopilación centralizada de información poseída por diversos proveedores sobre objetos y fenómenos con vistas a suministrar los datos necesarios para realizar análisis de la situación en el espacio ultraterrestre y adoptar las decisiones necesarias de modo más completo, fiable, preciso y oportuno;

d) Asegurar la interpretación unificada de cada tipo de información sobre los objetos espaciales y ofrecer un mecanismo unificado para tener constancia de los objetos espaciales y relacionar la información de vigilancia con esos objetos;

e) Ayudar a prevenir situaciones potencialmente peligrosas en el espacio ultraterrestre.

2. Podrán actuar como proveedores de información para la plataforma entidades autorizadas por los Estados, operadores de vehículos espaciales, organizaciones dedicadas a la vigilancia del espacio y organizaciones que procesan y analizan datos de vigilancia. Todos los proveedores, así como cualquier otra persona física o entidad jurídica autorizada por el operador de la plataforma (las Naciones Unidas), podrán ser usuarios de la plataforma de información.

3. La plataforma tiene por objeto convertirse en un mecanismo disponible generalmente para el hospedaje autorizado de información de vigilancia y su acceso autorizado a ella. La cuestión de la autorización podría resolverse satisfactoriamente cuando se diseñe en detalle el proyecto técnico de la plataforma.

4. Se supone que la plataforma debería funcionar como un instrumento para transmitir y recibir información fáctica sobre objetos y fenómenos en el espacio ultraterrestre. Ello significa que la información sobre objetos y fenómenos se debería presentar junto con una evaluación de su exactitud, su fiabilidad, su integridad y su período de aplicabilidad, o bien incluyendo características relativas a esos atributos. Disponer de esas evaluaciones o características es una condición indispensable para hacer una correspondencia adecuada entre la información sobre los mismos objetos y fenómenos en el espacio ultraterrestre que varios proveedores introducirían en la base de datos de la plataforma. Cualquier proveedor de información podrá presentar esas evaluaciones o características.

5. El hecho de que deba darse prioridad a información fáctica y objetiva sobre objetos y fenómenos en el espacio ultraterrestre no impide que la base de datos de la plataforma, además de esa información, pueda contener observaciones adicionales o resultados de análisis de fenómenos orbitales.

6. La plataforma está concebida como un instrumento potente para aumentar la previsibilidad y el fomento de la confianza en el ámbito de las actividades espaciales. En ella se podría incluir una función que permitiera tener constancia de los objetos y fenómenos en el espacio ultraterrestre de manera unificada. Evidentemente, cuanto más se avance en la tarea de aumentar el nivel de confianza, más incentivos habrá para aumentar sistemáticamente la nomenclatura y el volumen de la información que los proveedores deseen y puedan introducir en la base de datos de la plataforma.

7. Con carácter prioritario se debe hacer una lista exhaustiva de los lanzamientos espaciales realizados y de los objetos espaciales lanzados, para iniciar el proceso de introducir información en la base de datos de la plataforma. Son de gran interés los identificadores únicos (designaciones internacionales) asignados a los objetos espaciales. Para ese fin debería utilizarse el Registro de Objetos Lanzados al Espacio Ultraterrestre que mantienen las Naciones Unidas. Por ello sería lógico encomendar a la Oficina de Asuntos del Espacio Ultraterrestre de la Secretaría la tarea de compilar esa lista. Tras aplicar ciertos procedimientos (que estarían sujetos a aprobación y no supondrían una carga excesiva), los Estados confirmarían que la lista preparada es correcta. La información contenida en la lista convenida de lanzamientos espaciales y objetos espaciales lanzados debería ser el fundamento de la introducción inicial de información en la base de datos de la plataforma. Cuando se realicen nuevos lanzamientos y cuando objetos nuevos aparezcan en órbita, la información sobre esos lanzamientos y objetos se introducirá directamente en la base de datos de la plataforma. Toda información nueva que caracterice la situación en el espacio cercano a la Tierra se deberá introducir en la base de datos en relación con un objeto o fenómeno espacial específicos.

8. Sería erróneo creer que la plataforma no sería necesaria si algunos Estados que disponen de medios de vigilancia aplicaran una política en virtud de la cual proporcionarían servicios nacionales abiertos para compartir información sobre objetos y fenómenos en el espacio ultraterrestre. A fin de obtener resultados fiables al fusionar la información proporcionada por esos servicios, los usuarios inevitablemente tendrán que establecer una correspondencia muy fiable entre las designaciones y otras características de unos mismos objetos y fenómenos registrados en diferentes bases de datos. Esa tarea sería muy complicada y prácticamente imposible de cumplir para la gran mayoría de los usuarios de información de vigilancia. La plataforma será un mecanismo unificado para mantener registros sobre objetos y fenómenos, que permitirá a los proveedores de información hacer una correspondencia entre los datos transferidos destinados a compartirse y un determinado objeto o fenómeno espacial, y hacerlo de la mejor manera posible.

9. A continuación figuran las listas de posibles proveedores de los diversos tipos de información sobre objetos y fenómenos que deberían quedar registrados en la base de datos de la plataforma:

- a) Para lanzamientos programados:
 - i) los Estados (las organizaciones) que efectivamente preparen el lanzamiento;
 - ii) los Estados que, en caso de que el lanzamiento tenga éxito, ejercerán la jurisdicción y el control sobre los objetos espaciales lanzados;

- iii) las organizaciones propietarias o explotadoras del vehículo que está programado lanzar;
- b) Para los lanzamientos realizados y los objetos espaciales lanzados:
 - i) los Estados (las organizaciones) que realizaron el lanzamiento;
 - ii) los Estados que ejercen su jurisdicción y control sobre los objetos espaciales lanzados en órbita;
 - iii) los Estados (las organizaciones) que disponen de medios de vigilancia;
- c) Para objetos espaciales en órbita que se encuentran en funcionamiento:
 - i) los Estados propietarios o explotadores (las organizaciones propietarias o explotadoras) del vehículo espacial;
 - ii) los Estados (las organizaciones) que disponen de medios de vigilancia;
- d) Para objetos espaciales en órbita que se no encuentran en funcionamiento:
 - i) los Estados (las organizaciones) que disponen de medios de vigilancia;
 - e) Para conjunciones previstas de objetos espaciales y sobre conjunciones que se han producido:
 - i) los Estados (las organizaciones) que disponen de medios de vigilancia;
 - ii) las organizaciones que procesan y analizan datos de vigilancia;
 - f) Para reentradas de objetos espaciales previstas y reentradas que ya se han producido:
 - i) los Estados (las organizaciones) que ejercen su jurisdicción y control sobre el objeto espacial;
 - ii) los Estados (las organizaciones) que disponen de medios de vigilancia;
 - iii) los Estados en los que se han encontrado o bien un objeto espacial o bien sus fragmentos que llegaron a la superficie de la Tierra;
 - g) Para la fragmentación de objetos espaciales en órbita:
 - i) los Estados (las organizaciones) que ejercen su jurisdicción y control sobre el objeto espacial;
 - ii) los Estados (las organizaciones) que disponen de medios de vigilancia;
 - iii) las organizaciones que procesan y analizan datos de vigilancia;
 - h) Para las operaciones en órbita programadas y realizadas:
 - i) las organizaciones propietarias o explotadoras de los vehículos espaciales lanzados en órbita;
 - ii) los Estados (las organizaciones) que disponen de medios de vigilancia;
 - i) Para los cambios en la condición de un objeto espacial (cese o reanudación de su funcionamiento):
 - i) las organizaciones propietarias o explotadoras del vehículo espacial lanzado en órbita;
 - ii) los Estados (las organizaciones) que disponen de medios de vigilancia;
 - iii) las organizaciones que procesan y analizan datos de vigilancia;

j) Para los objetos espaciales nuevos descubiertos por medios de vigilancia del espacio cercano a la Tierra:

i) Los Estados (las organizaciones) que disponen de medios de vigilancia.
