



Estaciones Espaciales: un desafío jurídico

MIGUEL SÁENZ SAGASETA DE ILÚRDOZ,
Coronel Auditor del Cuerpo Jurídico del Aire

Introducción

ANTES del año 2000 se producirá un desarrollo espectacular de las estaciones espaciales. Superado ya el trauma que para los Estados Unidos supuso la catástrofe del "Challenger", la NASA ha anunciado su programa de lanzamientos para los próximos años. La Unión Soviética, con su nueva generación de estaciones "Mir", prosigue la tra-

vectoria iniciada en 1977 con su "Saliut 6", y Europa se propone llevar a buen término su ambicioso proyecto "Columbus".

Sin embargo, el derecho del Espacio no está suficientemente preparado para hacer frente a esa situación. Cualquiera que sea el juicio que merezcan los cinco Convenios hoy existentes en la materia, parece claro que no bastarán para resolver el cúmulo de problemas planteados por las esta-

ciones espaciales, que supondrán la participación de muchos Estados (de sistemas políticos y económicos diferentes), organizaciones internacionales e intergubernamentales, organismos nacionales y empresas privadas. En efecto, aunque la privatización del Espacio puede tardar en llegar, no hay duda de que su comercialización ha comenzado ya¹.

Por ello, se requiere la elaboración de un nuevo Convenio que

proporcione el instrumental jurídico necesario para regir adecuadamente esas relaciones. Tal vez no haya llegado aún el momento de un "Convenio de Varsovia" espacial, de un Convenio de transporte privado, pero sería preciso comenzar a descender del plano de los principios generales, en que se han movido hasta ahora los convenios vigentes, al de unos textos internacionales mucho más detallados y normativos.

Definición

Se ha afirmado que la expresión "estación espacial" (que se remonta a Oberth y Tsiolkovsky) tiene un carácter meramente popular y debiera sustituirse por la de "sistema espacial"². La realidad es que está ya bien establecida y que el problema consiste sólo en definirla, distinguiendo las estaciones espaciales de los vehículos espaciales o aeroespaciales, los satélites y otras estructuras.

La palabra "estación" aparece en los textos básicos del Espacio, pero sólo en relación con la Luna y otros cuerpos celestes, lo que contribuye a confundir los términos, ya que —por aplicación del Tratado de 1967 y del Acuerdo sobre la Luna de 1979— las normas por las que se registrarán las estaciones lunares serán distintas³.

Lo que resulta incontrovertible es que las estaciones son "objetos espaciales", pero ello no supone una gran ayuda, toda vez que tanto el artículo I del Convenio sobre responsabilidad de 1972, en su párrafo d), como el artículo I del Convenio sobre el registro de 1975, al definir el término "objeto espacial", se limitan a decir que comprende también las partes componentes, así como el vehículo propulsor y sus partes.

Mateesco-Matte señala entre las características de las estaciones espaciales las de tratarse de estructuras ensambladas o construidas en el Espacio; desempeñar una actividad continua y funciones múltiples; ocupar una posición relativamente permanente, y contar con una presencia humana⁴. Ninguna de esas características, sin embargo, parece realmente imprescindible.

Básicamente, cabría pensar que las tres partes esenciales de una estación espacial son su situación en órbita terrestre, la multiplicidad de sus funciones y el hecho de estar o poder estar tripulada⁵. Pero lo que importa es destacar que la definición que se adopte

habrá de estar concebida en términos amplios, ya que las funciones hoy previsibles (laboratorio, observatorio astrofísico, estacionamiento y servicio de vehículos espaciales, montaje de estructuras, teledetección de recursos, generación de energía, depósito de materiales, diversas fabricaciones) no serán probablemente las únicas.

La definición adoptada, por otra parte, no debería ser meramente descriptiva, so pena de quedar pronto anticuada o resultar indebidamente prolija. Por poner un ejemplo: la estación espacial europea "Columbus", en su forma definitiva, se compondrá al menos de un módulo presurizado tripulado (unido al principio a la estación espacial de los Estados Unidos), un módulo presurizado en vuelo libre, una plataforma polar y un módulo de servicio. ¿Cómo englobar a todos los miembros de esa "familia" espacial en un solo concepto?

Registro

El Convenio sobre el registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre de 1975 ha sido el más criticado de los cinco textos fundamentales del Espacio, y es el que requiere una revisión más profunda. Con todo, cabría preguntarse si lo criticable, más que el Convenio en sí, no sería la aplicación que se le ha dado: partiendo de una interpretación literal del párrafo 1 de su artículo II, el registro de los objetos espaciales ha solido hacerse con retraso y, generalmente, de una forma insuficientemente detallada, pese a las previsiones del artículo IV.

Mateesco-Matte ha abogado por la creación de un registro internacional para las estaciones, registro que, evidentemente, sólo podría estar en la Secretaría de las Naciones Unidas, en espera de una Organización Internacional del Espacio que cada día parece más imprescindible.

El precepto esencial a este respecto es, hoy, el párrafo 2 del artículo II del citado Convenio que, en armonía con el artículo VIII del Tratado del Espacio de 1967, dice que la inscripción habrá de hacerse por uno solo de los Estados de lanzamiento; es decir, sienta el principio del registro único. Aunque los textos del Espacio evitan cuidadosamente la palabra "nacionalidad", el artículo VII del mencionado Tratado declara que el Estado de registro retendrá su "jurisdicción y control" sobre el objeto espacial lanzado.

En el caso de las estaciones espaciales, en que la pluralidad de Estados participantes será habitual, cobra especial trascendencia la última parte del ya citado párrafo 2, que deja a salvo "los acuerdos apropiados que se hayan concertado o que hayan de concertarse entre los Estados de lanzamiento acerca de la jurisdicción y el control sobre el objeto espacial y sobre el personal del mismo".

Jurisdicción y control

Posiblemente se trata del problema, o conjunto de problemas, de solución más difícil. Hay que tener en cuenta ante todo que, en un futuro previsible y sin perjuicio de la comercialización ya apuntada, todas las estaciones espaciales seguirán siendo lo que, por analogía con el Derecho Aéreo, podría llamarse "estaciones espaciales de Estado", lo que entraña delicadas cuestiones de soberanía.

Quizá la analogía más fecunda, a efectos de la determinación de la condición jurídica de las estaciones espaciales, sea la de las islas o estructuras artificiales situadas en la alta mar. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 se ha ocupado de esas islas cuando se encuentran en la zona económica exclusiva (artículo 60) o sobre la plataforma continental (artículo 80), negándoles tal carácter cuando se trate de instalaciones o equipo de investigación científica (artículos 258 a 262). En cualquier caso, y aun teniendo presente que, como decía Lord Mansfield, "nada hay más peligroso en Derecho que una metáfora o una analogía", parece que el Derecho del Mar podría servir al menos de orientación.

Así, las estaciones espaciales no deberían tener "aguas territoriales", ya que ello supondría una auténtica apropiación del Espacio, contraria a la prohibición expresa del artículo II del Tratado de 1967. No obstante, podría reconocerse "zonas de seguridad" razonables, análogas a las "zonas de identificación aérea" declaradas por algunos Estados, lo que sería preferible a soportar las ambigüedades que hoy existen en relación con estas últimas zonas, situadas en realidad sobre la alta mar.

Por otra parte, contradiciendo a Mateesco-Matte⁶, no parece que pudiera considerarse como violación del principio de no apropiación del Espacio el hecho de que

una estación tuviera la exclusividad de su órbita. Aunque ese autor afirma que, como se tratará de estaciones tripuladas y dotadas de los más perfeccionados sistemas de detección, las posibilidades de una colisión serán nulas, la realidad puede no ser ésta en un Espacio ultraterrestre cada vez más transitado. Sea como fuere, no parece que la atribución o el reconocimiento de una órbita por una organización internacional competente pudiera considerarse como apropiación, ya que, como decía Marcoff, se trata de algo derivado de la naturaleza misma de la actividad espacial⁷, comparable a los esquemas de separación del tráfico marítimo o las alturas de vuelo de las aeronaves.

El comandante de estación espacial y los aspectos penales

Serán los distintos países participantes en el lanzamiento, puesta en órbita y mantenimiento de la estación espacial los que habrán de convenir la forma de ejercer la autoridad, el régimen a que quedará sometido el personal y las distintas parcelas de competencia. No obstante, el nuevo Convenio debería regular, aunque fuera en líneas generales, la figura del comandante de estación espacial, para lo cual los proyectos de estatuto del comandante de aeronave y, sobre todo, el Derecho Marítimo, podrían servir de inspiración. En efecto, dado el carácter de permanencia de las estaciones espaciales y sus largos periodos de falta de contacto directo con la Tierra, sus comandantes podrían compararse, en muchas facetas, a los capitanes de buque.

Los aspectos penales son importantes, y aquí también el Derecho Marítimo o, en el campo aeronáutico, el Convenio de Tokio de 1965, podrían ser un útil modelo.

El hecho de que el personal de las estaciones espaciales pertenecerá con frecuencia a distintos países exigirá una normativa clara en materia de jurisdicción penal.

Por lo que se refiere a delitos específicos, quizá la piratería espacial propiamente dicha pertenezca aún al ámbito de la ciencia-ficción. No ocurre lo mismo con los delitos de apoderamiento ilícito o contra la seguridad de las estaciones espaciales, cuya sanción podría incluirse también en un nuevo Convenio que intentase abarcar todos los aspectos relacionados con la vida de esas estaciones. En esa tarea resultarían de gran ayuda los Convenios de Derecho Aéreo de La Haya (1970) y Montreal (1971).

Responsabilidad

El principio fundamental, en esta materia es el contenido en el artículo VII del Tratado de 1967, que establece la responsabilidad internacional de todo Estado que lance o promueva el lanzamiento de un objeto espacial, o desde cuyo territorio o instalaciones se lance.

El Convenio sobre la responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales, de 1972, reitera ese principio de la responsabilidad absoluta del Estado de lanzamiento⁸. Sin embargo, dicho Convenio excluye expresamente de sus disposiciones (artículo VII) los daños causados a nacionales del Estado de lanzamiento o a los de otros Estados participantes y, en definitiva, resultará inaceptable en el caso de daños causados *dentro* de la estación espacial.

Indudablemente sería preciso, en un nuevo Convenio sobre estaciones espaciales, ampliar y desarrollar los principios básicos de la responsabilidad espacial, lo cual se halla expresamente previsto en

el artículo XXIII del citado Convenio de 1972.

Otras cuestiones

Hay muchos otros aspectos que podrían regularse, aunque fuera someramente, pero algunos de ellos corresponden claramente a lo que podría llamarse Derecho "privado" del Espacio. Entre las cuestiones a las que seguramente habría que dedicar algún precepto pueden citarse las relativas a los aspectos fiscales y de tributación, seguros y patentes, los requisitos de seguridad exigibles en las estaciones, el "código de conducta" de sus ocupantes, los arrendamientos y, desde luego, las cláusulas relativas a la solución de controversias.

Por último, sería preciso reglamentar también la utilización militar de las estaciones espaciales, evitando así las interminables discusiones a que ha dado y sigue dando lugar la expresión "exploración y utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos", recogida en el Tratado de 1967.

Conclusiones

— Sería necesario elaborar, en el ámbito de las Naciones Unidas, un nuevo Convenio de Derecho del Espacio, específicamente dedicado a las estaciones espaciales.

— Dicho Convenio debería basarse en los principios fundamentales declarados en la resolución 1962 (XVII) de la Asamblea General e incorporados en el Tratado de 1967, desarrollándolos adecuadamente.

— Las cuestiones que debería regular el nuevo Convenio serían la definición de "estación espacial", el registro, la jurisdicción y control, el comandante de estación espacial y los aspectos penales, la responsabilidad y la utilización militar de las estaciones. Otras cuestiones podrían reglamentarse en forma más escueta. ■

Notas

(1) Véase Bourély, M.G.: "Quelques réflexions sur la commercialization des activités spatiales", *Annals of Air and Space Law*, vol. XI, 1986, págs. 171 y ss.

(2) Galloway, E.: "The Relevance of General Multilateral Space Conventions to Space Stations", en Böckstiegel, K.H. (recop.): *Space Stations*, Carl Heymanns Verlag, Colonia/Berlin/Bonn/Munich 1980, pág. 47.

(3) En España la confusión es mayor, ya que normalmente se designa como "estaciones espaciales" las instalaciones terrestres de seguimiento y adquisición de datos de vehículos espaciales, como las de Robledo de Chavela o Maspalomas.

(4) Mateesco-Matte, N.: "Space Stations: A Peaceful Use for Humanity?", *Annals of Air and Space Law*, vol. X, 1985, pág. 431.

(5) Kopal ha subrayado que, temporal o permanentemente, una estación espacial puede no estar habitada. (Kopal, V.: "Fundamental Legal Problems of Establishing and Activities of Space Stations", *17th Colloquium on the Law of Outer Space*, 1974, pág. 385).

(6) Mateesco-Matte, N.: *Op. cit.*, pág. 435.

(7) Marcoff, M.G.: *Traité de Droit international public de l'espace* Editions Universitaires Fribourg Suisse, Friburgo/Ginebra/Paris-Nueva York 1973, págs. 437 y 438.

(8) Después del Convenio de 1972, el "Estado de registro" ("Estado de lanzamiento" en el que se haya registrado el objeto espacial, según el párrafo c) de su artículo 1) será normalmente el responsable (véase Lachs, M.: *El Derecho del Espacio Ultraterrestre*, Fondo de Cultura Económica, México/Madrid/Buenos Aires 1977, págs. 99 y ss.).