



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO

Escuela Técnica Superior de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio
(ETSIAE)
Plaza del Cardenal Cisneros, 3
(Ciudad Universitaria)
28040 MADRID

E-mail: secretaria@instibaerospa.org
www.derechoaeroespacial.org

Madrid, abril de 2021

XLVI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial

**Madrid. España.
Días 15 y 16 de abril de 2021.**

PRIMERA PONENCIA:

Capacidad legal de los actores del New Space.

Ponente: Dra. Hebe Luisa Romero Talavera (Paraguay).

Presidenta de mesa: Dra. M^a del Ángel Iglesias Vázquez (España)

CONCLUSIONES A LA PRIMERA PONENCIA:

1. En las diferentes etapas o edades de la era espacial, se puede observar hoy al conocido *Old Space* y al esperanzador *New Space*.
2. Los actores de las actividades espaciales son varios, los que iniciaron las primeras incursiones, y los nuevos actores, gobiernos nacionales y, compañías emergentes, universidades y todas aquellas entidades no gubernamentales.
3. El *New Space* como neologismo, presenta la transformación de las actividades espaciales, también de los participantes de esas actividades. El régimen jurídico internacional existente relativo al espacio ultraterrestre proporciona la base para emprender actividades espaciales, las restricciones para ciertas cuestiones, y son los Estados los que deben adherirse a los instrumentos que componen ese régimen a fin de reforzar su efecto.
4. El marco de gobernanza mundial de las actividades espaciales o la gobernanza global del espacio incluye los tratados y principios de las Naciones Unidas sobre el espacio ultraterrestre, las directrices pertinentes aprobadas por la Comisión y las resoluciones sobre el espacio ultraterrestre aprobadas por la Asamblea General, así como las actividades de apoyo emprendidas en los planos nacional, regional y mundial, incluidas las realizadas por entidades del sistema de las Naciones Unidas y entidades



internacionales relacionadas con el espacio. A ello hay que sumar las últimas acciones legales que intentan acomodarse a la realidad dinámica existente.m

5. Con el fin de aumentar la coherencia y la sinergia de la cooperación internacional para las actividades espaciales en todos los niveles, existen iniciativas internacionales sobre aspectos concretos de la exploración y utilización del espacio ultraterrestre. Además, existen mecanismos multilaterales de coordinación mediante los cuales los explotadores de sistemas espaciales coordinan el desarrollo de aplicaciones de esos sistemas en beneficio del medio ambiente y de la seguridad y bienestar de los seres humanos. Estos también son parte indisociable de la gobernanza global del espacio.¹
6. Desde principios de la década de 2000, la COPUOS aprobó el concepto de Estado de lanzamiento, a través de la Subcomisión de Asuntos Jurídicos y las recomendaciones sobre la legislación nacional pertinente a la exploración y utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos, así como también sobre recomendaciones para mejorar la práctica de los Estados y las organizaciones intergubernamentales internacionales en cuanto al registro de objetos espaciales, y el acuerdo sobre ciertos aspectos de la utilización de la órbita geoestacionaria, como la recomendación de que en los casos en que era necesario coordinar entre países la utilización de las órbitas de los satélites, incluida la órbita de satélites geoestacionarios, los países interesados debían tener en cuenta que el acceso a esa órbita había de llevarse a cabo, entre otras cosas, de manera equitativa y de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT.
7. Las observaciones plasmadas en la gobernanza mundial de las actividades espaciales son las que permitirán el desarrollo de la capacidad legal de los actores del *New Space*, cuya elección de su sede o asiento determinará esa capacidad, acorde a la legislación nacional supeditada a las obligaciones internacionales del Estado que determine la nacionalidad del actor del *New Space*. Es una situación clara que deben conocer todos los interesados que deseen convertirse en tales actores.

¹ A/AC.105/993.



SEGUNDA PONENCIA:

El espacio en Europa.

Ponente: Dr. D. Juan Carlos Cortés Pulido (España)

Presidenta de mesa: Dra. M^a del Ángel Iglesias Vázquez (España)

CONCLUSIONES A LA SEGUNDA PONENCIA:

1. El espacio es una actividad estratégica y Europa debe mantener su papel como potencia mundial.
2. Hay tres actores principales en Europa en materia Espacial, la ESA, la EC y sus estados miembros.
3. El espacio es un vehículo de cooperación internacional, un catalizador para la diplomacia.
4. Compatible con lo anterior: Europa debe mantener su autonomía en materia espacial.

TERCERA PONENCIA:

Multilateralismo como alternativa de gobernanza - OACI

Ponente: Dra. Ángela Marina Donato (Argentina).

Presidente de mesa: Dra. Griselda Capaldo (Argentina)

CONCLUSIONES A LA TERCERA PONENCIA:

1. Dos son los ingredientes del multilateralismo en aviación civil internacional: el Jurídico, representado por el Derecho Fundacional o Básico, (Convenio de Chicago) más Protocolos de enmienda y acuerdos multilaterales) y por el Derecho Derivado (19 Anexos al Convenio, Manuales, Resoluciones, Circulares y documentos OACI).
2. El segundo componente, el Institucional, que hace relación con los órganos que gobiernan la OACI (Asamblea ordinaria o extraordinaria, CONSEJO, y Secretaría) es donde deberían operarse determinados ajustes.



3. El Consejo, organismo ejecutivo que tiene facultades obligatorias y facultativas y de mediación, es un órgano PERMANENTE, por estar así establecido en el Convenio de Chicago, y RESIDENTE, por decisión adoptada por el mismo consejo en su etapa originaria en tiempos que no existía el actual avance tecnológico comunicacional.
4. Para una mejor gobernanza institucional, sería deseable que el Consejo prolongue la duración de las tres sesiones anuales que celebra.
5. La relación costo beneficio de mantener carácter RESIDENTE, amerita su eliminación con participación de funcionarios con poder de decisión, convocados para atender cada sesión del Consejo, y de expertos para, del mismo modo, asistir a las reuniones de comités, con considerable ahorro de recursos para la OACI.
6. En los tiempos actuales, el funcionamiento no presencial del Consejo, incluso para adopción de temas importantes como elección del nuevo Secretario, confirma la viabilidad del cambio, sin necesidad de enmienda del Convenio de Chicago, con simple derogación de una decisión por su obsolescencia.
7. Con la aportación de estas Conclusiones, entendemos que la OACI estaría sumándose al esfuerzo mundial en el mejoramiento de la gobernanza de los organismos internacionales.

CUARTA PONENCIA:

La nueva estrategia de movilidad europea, una ruta hacia un transporte aéreo competitivo, más sostenible, inteligente y resiliente.

Ponente: Dra. Flor Díaz-Pulido (España)

Presidente de mesa: Dra. Griselda Capaldo (Argentina)

CONCLUSIONES A LA CUARTA PONENCIA:

1. Como columna vertebral que conecta a los ciudadanos y las empresas europeas, el transporte nos importa a todos. El transporte es un vector necesario para desarrollar el potencial de todas las regiones de Europa, incluidas las islas y las regiones ultraperiféricas, para florecer con oportunidades económicas para crear empleo y crecimiento. No tenemos tiempo que perder para adaptarlo al futuro.



Escuela Técnica Superior de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio
(ETSIAE)
Plaza del Cardenal Cisneros, 3
(Ciudad Universitaria)
28040 MADRID

E-mail: secretaria@instibaerospa.org
www.derechoaeroespacial.org

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO 'E'

2. Las tecnologías digitales tienen el potencial de revolucionar nuestra manera de movernos, haciendo que nuestra movilidad sea más inteligente, segura, eficiente y también mucho más ecológica.
3. Tenemos que proporcionar a las empresas una vía clara para las inversiones ecológicas que necesitarán realizar en las próximas décadas. Mediante la aplicación de esta estrategia, crearemos un cambio irreversible hacia una movilidad sin emisiones, al tiempo que hacemos que nuestro sistema de transporte sea más eficiente y resiliente, manteniendo al mismo tiempo nuestros elevados niveles de seguridad, protección y conectividad, en beneficio de nuestros operadores y proveedores de infraestructuras y servicios de transporte y de nuestros ciudadanos por igual.